Bundel van de Ruimte Wonen en Klimaat van 23 november 2020

Agenda bijlagen

- Afspraken digitale commissievergadering.docx
- Spreektijdregeling commissie RWK 23-11-2020 - 3,5 vergaderuren.docx
- Beantwoording Technische vragen cie RWK 23-11-2020.pdf
- concept-verslag commissie RWK 23-11-2020 - voorvisie.docx

1 18:15 - Opening en mededelingen

2 18:20 - Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen en C-agenda

- Concept-agenda RWK 23-11-2020.docx
- Concept-verslag commissie RWK 19-10-2020 - Voorvisie.docx
- Lijst openstaande moties RWK 23-11-2020.docx
- Lijst openstaande Toezeggingen gedeputeerde Stigter RWK 23-11-2020.docx
- Lijst openstaande Toezeggingen gedeputeerde Logen RWK 23-11-2020.docx
- StrA commissie RWK voor 23-11-2020.docx

3 18:25 - Inspreekhalfuur

4 18:55 - Rondvraag commissaris van de Koning Van Dijk (portefeuille MRA)

5 A-agenda Algemeen

5.a 18:55 - Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020 (A-agenda NLG en RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020 en C-agenda M&B 30-11-2020)

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2020 op basis van de huidige verwachtingen.

Voor de commissie RWK ligt een onderdeel van de Begrotingswijziging ter bespreking voor: Besluitpunt 2. De reserve OV knooppunten te wijzigen conform het in de voordracht opgenomen wijzigingsbesluit.

- Dossier 4738 voorblad
- Brief aan PS over laatste begrotingswijziging 2020.pdf
- Laatste begrotingswijziging 2020.pdf
- Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020.docx

6 B-Agenda Ruimte en Wonen

6.a 19:10 - Wonen: Voortgang Woonagenda 2020 - 2025 (B-agenda RWK 23-11-2020)

In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staan de ambities, uitgangspunten en acties op het gebied van wonen. De voortgangsrapportage is bedoeld om PS te informeren over de voortgang van de actiepunten uit deze Woonagenda.

- Dossier 4619 voorblad
- Voortgangsrapportage Woonagenda 5.docx
- Brief aan PS over voortgang Woonagenda 2020-2025.pdf

7 19:50 - Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)

8 B-Agenda Klimaat en Energie

8.a 19:55 - Energie: Discussienotitie FvD/CDA Kernenergie voor Noord-Holland (B-agenda RWK 23-11-2020)

Discussienota van de fracties FvD en CDA. Ter bespreking voorgelegd aan de commissie RWK.

- Discussienotitie Kernenergie voor Noord-Holland FvD - CDA.docx

8.b 20:35 - Energie / Klimaat: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018 (B-agenda RWK 23-11-2020)

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen.

Dossier 4666 voorblad

Brief aan PS over waterstofstrategie provincie Noord-Holland.pdf

Waterstofstrategie PNH oktober 2020.pdf

M45-2018.pdf

8.c 21:00 - Energie: Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur en afdoen M104-2019

GS stellen de "Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020 – 2024" vast. Hierin staat een routekaart voor de provincie, die is opgesteld in samenwerking met de netbeheerders. Het doel is om op de korte termijn knelpunten in het elektriciteitsnet op te lossen en op de lange termijn toe te werken naar een hybride energiesysteem. In het hybride systeem vullen verschillende vormen van energie, zoals waterstof, warmte en elektriciteit, elkaar aan.
De Routekaart is een vervolg op het Actieprogramma Klimaat dat recent door Provinciale Staten is vastgesteld. De energie infrastructuur vraagt om een integrale benadering. Niet alleen tussen verschillende overheidslagen en tussen verschillende energiedragers (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) maar ook tussen verschillende thema's (mobiliteit, wonen, werklocaties en landschap).

Dossier 4768 voorblad

20200457_jl_digibroch PvA Energie Infrastructuur_ia4.pdf

Brief aan PS over bouwstenen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024.pdf

M104-2019.pdf

9 21:40 - Rondvraag gedeputeerde Stigter (portefeuilles Klimaat en Energie)

\- Mw\. De Vries \(PvdA\) Rondvraag over de Aardwarmteontwikkeling provincie Noord\-Holland n\.a\.v\. C\-agendapunt 11\.b\.

Rondvraag PvdA Aardwarmteontwikkeling provincie Noord-Holland.docx

10 21:45 - Sluiting

11 C-Agenda Klimaat en Energie (ter kennisname)

11.a Energie / Landbouw: Evaluatierapport Verduurzaming Glastuinbouw (C-agenda RWK 23-11-2020 (leidend) & NLG 23-11-2020)

In het kader van de afronding van het Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 is besloten tot een beleidsevaluatie met betrekking tot de energietransitie in de glastuinbouw. In het voorliggende evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie.

Dossier 4563 voorblad

20200924 Bijlage 1 Evaluatierapport Verduurzaming glastuinbouw (ref 1493594 -1493635) v2.pdf

Brief aan PS over evaluatie verduurzaming glastuinbouw.pdf

11.b Energie / MRA: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA' (C-agenda RWK 23-11-2020)

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere slaan de handen ineen met zes marktpartijen/ operators om geothermie te stimuleren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In een samenwerkingsovereenkomst zijn gezamenlijke uitgangspunten opgenomen om te komen tot verdere, kwalitatieve aardwarmteontwikkelingen. Zo zijn er afspraken gemaakt over het delen van kennis en ervaring, het efficiënt benutten van de ondergrond en het gezamenlijk afstemmen van plannen. Het vormt een open samenwerking, nieuwe partijen zijn welkom zich aan te sluiten.

Dossier 4564 voorblad

4. 200916 Samenwerkingsovereenkomst uitgangspunten aardwarmte MRA v8.3 schoon.pdf

Brief aan PS over samenwerkingsovereenkomst Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA.pdf

11.c Mobiliteit / Klimaat: Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020 (C-agenda M&B 26-10-2020 (leidend) en RWK 19-10-2020)

Mail Kernteam RMP, Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020.docx

Bijlage 1, Presentatie webinar RMP.pptx

Bijlage 2, Infographic RMP- Duurzame Mobiliteit.pdf

Bijlage 3, QA RMP dhr Slegers (DB-lid VRA).pdf

11.d Klimaat / Wonen: Uitvoeringsregeling verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (C-agenda RWK 23-11-2020)

Door samenwerking zijn woningcorporaties in staat innovaties bij woningverduurzaming te stimuleren die leiden tot kostendaling. Met de Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties 2020 ondersteunt de provincie woningcorporaties hierbij.

Dossier 4639 voorblad

Brief aan PS over vaststelling Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties Noord-Holland 2020.pdf

11.e Energie: Ingekomen brief aan PS over Geingebied - Afstemming over windmolens langs provinciegrens (C-agenda RWK 23-11-2020)

Brief aan PS - Verzoek voor afstemming over Geingebied - windmolens langs provinciegrens.pdf

Bijlage 1. DRV_NHZreactieRES.pdf

Bijlage 2. Afstemming_NH_Utr.pdf

Bijlage 3. DRV_motie_Unesco.pdf

Bijlage 4. Motie_coalitie_Inwonersparticipatie.pdf

Bijlage 5. Motie_NH_SP_Geingebied.pdf

Bijlage 6. mra_kaart_DRV_SV.pdf

11.f Klimaat: Planning Actieprogramma Klimaat (C-Agenda RWK 23-11-2020)

GS hebben PS een brief gestuurd met de planning van de belangrijkste acties uit het Actieprogramma Klimaat.

Dossier 4812 voorblad

Brief aan PS over planning Actieprogramma Klimaat.pdf

12 C-Agenda Ruimte en Wonen (ter kennisname)

12.a Ruimte / Natuur: Vrienden van het Gooi Ingebrekestelling bezwaarschriften (C-agenda 23-11-2020 RWK & NLG)

2020-10-09 BW Blaricum Ingebrekestelling bezwaarschriften.pdf

12.b Ruimte / Omgevingsverordening: Ter informatie brief van bewoners Landsmeer over bezwaren tegen bouwplan (C-agenda RWK 23-11-2020)

Ingekomen brief inwoners Landsmeer informatie betreffende bezwaren bouwplan - geanonimiseerd.docx

12.c Ruimte: Brief aan GS & PS van stichting behoud Waterland - Plan voor nieuw bedrijventerrein Purmer (C-agenda RWK 23-11-2020)

Ingekomen brief aan GS & PS okt20 - Stichting behoud Waterland over plan voor nieuw bedrijventerein Purmer.docx

12.d Ruimte: Knooppuntontwikkeling Haarlem (C-agenda RWK 23-11-2020)

Om Haarlem bereikbaar en leefbaar te houden en binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is een conceptvisie voor stationsgebied Haarlem opgeleverd. Daarin worden 5 ambities en 3 hoofdvarianten beschreven. Daarnaast is een verkennend onderzoek afgerond naar mogelijke locaties voor een nieuw OV-knooppunt buiten het stadscentrum van Haarlem. Beide rapporten zijn binnenkort te vinden op de websites van de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland.

Dossier 4453 voorblad

Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 4 Conceptvisie stationsgebied.pdf

Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 5 Onderzoek Haarlem Nieuw-Zuid definitief.pdf

Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 6 Handelingsperspectief.pdf

Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 7 Infosheet.pdf

Brief aan PS over knooppuntontwikkeling Haarlem.pdf

12.e Ruimte: Brief en afschriften van zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel fase 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Brief aan PS n.a.v. Zuidsingelfase8 Wijdemeren - geanonimiseerd.pdf

Bijlage bij brief aan PS - Zienswijze Zuidsingel Fase8 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan zuidsingel - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze plan zuidsingel Wijdemeren - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze Plan Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze Wijdemeren - geanonimiseerd 1.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze Wijdemeren - geanonimiseerd 2.pdf

12.f Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020)

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

Dossier 4800 voorblad

Brief aan PS over Wob Berkhout is Boos.pdf

12.g Ruimte: Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Afschrift aan PS - Zienswijze Zuidsingel 8 Beernoud - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze Zuidsingel 8 - geanonimiseerd.docx

zienswijze ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef_ geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Groenewoud nov 2020_Geanonimiseerd.pdf

Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef_geanonimiseerd.pdf

Zienswijze project Wijdemeren - geanonimiseerd.docx

Zienswijze Zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.pdf

Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan-dijk78.pdf

12.h Ruimte: Ingekomen brief aan PS over bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit is een geanonimiseerde brief.
De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek - geanonimiseerd.docx

12.i Ruimte: Vervolg afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde zienswijzen.
De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

Afschrift aan PS - Zienswijze over Zuidsingel Fase 8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze zuidsingel fase 8 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase8 nov 2020 - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - MinderHinder - geanonimiseerd.pdf

Afschrift aan PS - Zienswijze fase 8 Zuidsingel - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze tegen-ontwerp-bestemmingsplan - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - zienswijze ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8 - geanonimiseerd.pdf

Brief Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan 5.11.2020 - geanonimiseerd.docx

Schilderij Zuidereinde.docx

12.j Wonen: Regionale Samenwerkingsafspraken Wonen Kop van Noord-Holland (C-agenda RWK 23-11-2020)

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen. In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen. Hierna gaat de regio aan de slag met het woonakkoord.

Dossier 4883 voorblad

Brief aan PS over Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop vanb Noord-Holland 2020-2030.pdf

1516510_1516519 Convenant-Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030.pdf

2020-06-08 Woningbouw Texel 2020 - 2030_a.pdf

12.k Ruimte: Vervolg 2 - Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren (C-agenda RWK 23-11-2020)

Brief Zienswijze 2 tegen ontwerp bestemmingsplan 17.11.2020 - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS - Zienswijze - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS_Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan-MinderHinder - geanonimiseerd.docx

Afschrift aan PS- gemeenteraad zienswijze - geanonimiseerd.docx

13 C-Agenda Omgevingsverordening (ter kennisname)

13.a Omgevingsverordening: Afschrift van brief bewoners Hollands Kroon aan college HK over Omgevingsverordening (Betrekken bij 2e termijn PS 22-10-2020 / C-agenda RWK 23-11-2020)

Afschrift aan PS Ingekomen brief bewoners Hollands Kroon aan college B&W okober 2020 - geanonimiseerd.doc

13.b Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

Dossier 4730 voorblad

Brief aan PS over omgevingsregeling vastgesteld.pdf

14 C-Agenda MRA (ter kennisname)

14.a MRA: Maandelijks raads- en Statenledenbericht MRA - nr. 42 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 42.pdf

Afspraken digitale commissievergadering

- De Agendacommissie heeft voor de online vergaderingen tijdelijke vergaderregels opgesteld. U heeft deze toegezonden gekregen en ze aan kunnen treffen bij de algemene documenten van deze vergadering.

- De sprekersklok is niet in beeld weer te geven, maar deze wordt wel bedient en ik zal regelmatig de resterende spreektijd doorgeven.

- Omdat digitale vergaderingen moeilijker en intensiever zijn te volgen is u verzocht uw bijdragen kort en bondig te houden.

- Het vergadersysteem kent een chat-functie. Deze kunt u gebruiken door met korte woorden aan te geven of u iets wilt inbrengen. Bijvoorbeeld: Interruptie, punt van orde. Daarbij kunt u het groene handje gebruiken als u iets wilt inbrengen.

- Het verzoek is de chat-functie puur zakelijk te gebruiken tijdens de vergadering.

- Houdt u er rekening mee dat deze vergadering live wordt uitgezonden.

Spreektijdregeling commissie RWK 23-11-2020

Fractie	Vergadering van 3,5 uur
GroenLinks	13 minuten
VVD	13 minuten
FvD	11,5 minuten*
D66	10 minuten
PvdA	10 minuten
CDA	9 minuten
PvdD	8 minuten
PVV	8 minuten
SP	8 minuten
ChristenUnie	7 minuten
50+ / PvdO	7 minuten
Denk	6 minuten
Fractie Baljeu	1,5 minuut*
GS (ca. 2/5e deel)	45 minuten

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Technische vragen CDA over toename fte's RES Pagina 19 en pagina 22 begrotingswijziging. De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 360.000 wordt gehaald uit de reserve Energietransitie. Zijn deze kosten beoogd om structureel te gaan worden?	Deze kosten zijn gerelateerd aan het huidige coalitieakkoord. Ze zijn dus in principe tijdelijk, tenzij een volgend coalitieakkoord aanleiding is om dit te continueren.
2	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Hoeveel fte worden er voor dit bedrag aangenomen? Wat is het geraamde bedrag per fte?	Het aantal fte dat wordt aangenomen voor dit bedrag ia afhankelijk van de schaalniveaus waarop de aangetrokken edewerkers werken. De gemiddelde loonsom ligt in dit geval rond de € 90.000, dus het gaat om vier fte.
3	Wijmenga, CDa	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Met welke taken gaan deze mensen zich mee bezighouden?	Deze medewerkers houden zich bezig met het brede scala van werkzaamheden voor de energietransitie. Dit betekent dus dat ze ingezet worden bij het opstellen en uitvoeren van de RES'en, de

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						realisatie van de energie-infrastructuur, bevorderen van productie van waterstof, et cetera.
4	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Hoeveel fte's aan medewerkers en inhuur zijn er in totaal werkzaam voor werkzaamheden gericht op de energietransitie?	In totaal zijn 26 fte's voorzien voor inzet in de energietransitie. Deze medewerkers zijn werkzaam voor het programma energietransitie, voor het programma Noordzeekanaalgebied en voor het opstellen en uitvoeren van de RES'en.
5	Wijmenga, CDA	5.a	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Waren er geen mogelijkheden om binnen de directie beleid besparingen te vinden op overhead, managementkosten, of andere posten? Kan dit onderbouwd worden?	Er is bij het opstellen van het werkprogramma van de directie Beleid, dat is gebaseerd op het coalitieakkoord, zorgvuldig gekeken naar alle taken die bij de directie Beleid terecht komen. Hierbij is uiteraard ook gekeken naar de overhead. Het aantal managers en secretaresses is gelijk gebleven, ondanks de groei in de omvang. Dit betekent dat de overhead relatief kleiner is geworden. Het werkprogramma is opgesteld terwijl de werkdruk hoog was en het werkgerelateerde ziekteverzuim te hoog was. De besparingsmogelijkheid die dan nog resteert, is om te bezuinigen op andere inhoudelijke onderwerpen. Daar is niet voor gekozen.
6	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Pagina 21 laatste begrotingswijziging, SCAN onderzoek. Voor 2020 was er € 1,5 miljoen	

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					geraamd voor Geothermie, bedoeld voor het SCAN-ondergrondonderzoek en een garantieregeling proefboringen. Het SCAN-onderzoek is vertraagd (voornamelijk door Corona) en daardoor ook de eerste proefboring geothermie in de MRA. Daarom wordt deze kasraming voor 2020 naar beneden bijgesteld naar € 250.000 Kan aanvullend onderbouwd worden waarom het SCAN onderzoek door Corona vertraagd is? Veel werkzaamheden kunnen toch gewoon doorgaan – bijvoorbeeld door op andere manieren of vanaf afstand te werken? Kan hier nadere toelichting op komen?	Het SCAN-onderzoek is voor het grootste deel veldonderzoek, dat wil zeggen dat er trucks het veld in gaan, geofoons ingegraven moeten worden et cetera. Voor de bijbehorende uitleg aan de omgeving en het toestemming vragen aan de grondeigenaren vinden gesprekken aan huis plaats. Dat was een tijdlang niet mogelijk of gewenst. Ook zat een deel van het personeel thuis in lock-down of met reisbeperkingen (in bv Engeland).
7	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Klopt het dat voor de haalbaarheid van geothermie op specifieke locaties inzicht in	Het klopt dat inzicht in de waterdoorlatendheid (‘porositeit’ en ‘permeabiliteit’) nodig is. Het water daar beneden dient immers omhoog gepompt te kunnen worden en weer geïnjecteerd. Door de

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					de waterdoorlatendheid van de bodem op grote diepte van cruciaal belang is? Klopt het dat door het vertragen van dit SCAN onderzoek het risico op vertraging van succesvolle implementatie van geothermie in Noord-Holland groter wordt?	vertraging in SCAN is inderdaad in principe een vergelijkbare vertraging opgetreden in de implementatie. Met name het mogelijke project in Haarlem is hierdoor getroffen. De betreffende partijen proberen de vertraging in te lopen, wetende dat er sowieso nog onderzoeken en besluiten nodig zijn voordat het project kan starten. Wat nog enkele jaren kan duren.
8	Wijmenga, CDA	5.a.	Stigter	Laatste begrotingswijziging 2020	Welke maatregelen worden er genomen om het SCAN onderzoek – of vegelijkbare onderzoeken – komende tijd in gang te zetten?	Het SCAN-project is inmiddels weer opgestart. In de MRA zijn de geplande werkzaamheden aan de zogenoemde ‘lijnen’ 24, 25, 26 en 27 afgerond. Momenteel werkt men in Brabant. In het voorjaar gaan de werkzaamheden in de MRA in principe verder. Dit betreft dan ook de door de provincies Noord-Holland en Flevoland betaalde ‘extra lijnen’. Naar verwachting wordt hierover binnenkort financiële overeenstemming bereikt.
9	Wijmenga, CDA	11.a	Stigter	Evaluatie verduurzaming glastuinbouw	In het document lijkt de koers in de afgelopen jaren vooral gericht te zijn op het verduurzamen van de glastuinbouw door in te zetten op geothermie, aparte CO2 infrastructuur, elektriciteitsbesparing en duurzame stroom. Deze route vergt grote investeringen in	

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					infrastructuur. Op pagina 11 wordt beschreven dat veel tuinders nu een WKK hebben waarmee aardgas omgezet wordt naar warmte, elektriciteit en CO2. De benodigde infrastructuur voor deze oplossing is veel eenvoudiger en waarschijnlijk dus ook goedkoper. Is in de afgelopen jaren onderzocht of in de toekomst een oplossing met power-to-methane, waarbij duurzame stroom icm met bv CO2 van een afvalverbranding (en waterstof uit electrolyse van water) omgezet kan worden in duurzaam methaan, een realistisch en betaalbaarder alternatief kan vormen voor verduurzaming van deze sector?	Deze (toekomstige) oplossing is de afgelopen jaren vanuit de provincie Noord-Holland niet onderzocht.
10	Wijmenga, CDA	11.a.	Stigter	Evaluatie verduurzaming glastuinbouw	In de waterstofstrategie wordt op pagina 7 gesteld dat: “Meerdere scenarioanalyses	

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					tonen aan dat de grootschalige inzet van waterstof onmisbaar is om een volledig fossielvrije, duurzame samenleving te bereiken." Om de energietransitie betaalbaar te houden, zou (groene) waterstof dan veel goedkoper moeten worden. Als dit lukt, zijn er dan nog inhoudelijke redenen denkbaar waarom power-to-methane geen goede toevoeging zou kunnen zijn als energiedrager voor de glastuinbouw voor de lange termijn?	Dat is niet bekend bij ons.
11	Hollebeek, PvdD	12.b.	Loggen	Brief bewoners Landsmeer tegen bouwplan	Heeft de gemeente Landsmeer vóór 1 november 2020 een nieuw ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd, waarin meer woningen dan het huidige bestemmingsplan zijn toegestaan (47 woningen versus 31), waardoor het plan van de projectontwikkelaar nog te behandelen valt volgens het	Op 11 november 2011 heeft de gemeente Landsmeer een nieuw ontwerpbestemmingsplan voor 47 woningen ter inzage gelegd. De betreffende locatie is in de nieuwe Omgevingsverordening aangewezen als BPL. Aangezien het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd voordat de Omgevingsverordening in werking is getreden (17 november 2020), is op grond van het overgangsrecht op dit plan nog de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) van toepassing.

	Technische vragen RWK 23-11-2020					
nr	Partij en indiener	Punt	**Gedeputeerde**	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					oude (huidige) regime, terwijl het plangebied in het nieuwe regime (Omgevingsverordening) als BPL is aangewezen?	
12	Hollebeek, PvdD	12.b.	Loggen	Brief bewoners Landsmeer tegen bouwplan	Zo nee, kunnen dan wel de 31 woningen die volgens het huidige bestemmingsplan zijn toegestaan gebouwd worden, gelet op de aanduiding BPL in de Omgevingsverordening?	Het vigerende bestemmingsplan blijft, tot een wijziging daarvan definitief is geworden, van kracht.

Verslag concept

Commissie Ruimte, Wonen en Klimaat (RWK)

Datum commissievergadering	:	23 november 2020
Commissievoorzitter	:	Dhr. M.C. Steeman
Commissie-adviseur	:	Dhr. E. Krijgsman
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 3288 / krijgsmane@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: dhr. M.C. Steeman
Commissiegriffier:		: dhr. E. Krijgsman
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. van Andel, dhr. N. Wijmenga
	CU	: mw. E.T. Kaper-Hartenberg, dhr. M.C.A. Klein
	D66	: dhr. B.I. Vink, dhr. E. Kanik
	FvD	: dhr. R. Dekker, dhr. D.J. van den Berg
	GL	: mw. T. van Wijnen
	PvdA	: dhr. L.Hj. Voskuil
	PvdD	: dhr. F.A.S. Zoon, dhr. J. Hollebeek
	SP	: mw. R. Alberts, dhr. E. Smaling
	VVD	: mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee, dhr. J. van Gilse
	PVV	: dhr. N. Kaptheijns
	50plus/PvdO	: mw. W. van Soest
Gedeputeerden:	dhr. Loggen, dhr. Stigter	
Afwezig:	DENK, Fractie Baljeu	
Notulist	mw. H. Mutsaerts (Moneypenny)	

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, lijsten moties en toezeggingen en C-agenda
3. Inspreekhalfuur
4. Rondvraag Commissaris van de Koning Van Dijk
5. A-Agenda Algemeen
   5.a. Financiën: Voordracht laatste begrotingswijziging 2020
6. B-Agenda Ruimte en Wonen
   6.a. Wonen: Voortgang Woonagenda 2020-2025

7. Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)
8. B-agenda Klimaat en Energie
   8.a. Energie: Discussienotitie FvD/CDA Kernenergie voor Noord-Holland
   8.b. Energie/Klimaat: Waterstofstrategie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018
   8.c. Energie: Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur en afdoen M104-2019
9. Rondvraag gedeputeerde Stigter
10. Sluiting
11. C-Agenda Klimaat en Energie (ter kennisname)
    11.a Energie / Landbouw: Evaluatierapport Verduurzaming Glastuinbouw (C-agenda RWK 23-11-2020 (leidend) & NLG 23-11-2020)
    11.b Energie / MRA: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA' (C-agenda RWK 23-11-2020)
    11.c Mobiliteit / Klimaat: Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020 (C-agenda M&B 26-10-2020 (leidend) en RWK 19-10-2020)
    11.d Klimaat / Wonen: Uitvoeringsregeling verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (C-agenda RWK 23-11-2020)
    11.e Energie: Ingekomen brief aan PS over Geingebied - Afstemming over windmolens langs provinciegrens (C-agenda RWK 23-11-2020)
12. C-Agenda Ruimte en Wonen (ter kennisname)
    12.a Ruimte / Natuur: Vrienden van het Gooi Ingebrekestelling bezwaarschriften (C-agenda 23-11-2020 RWK & NLG)
    12.b Ruimte / Omgevingsverordening: Ter informatie brief van bewoners Landsmeer over bezwaren tegen bouwplan (C-agenda RWK 23-11-2020)
    12.c Ruimte: Brief aan GS & PS van stichting behoud Waterland - Plan voor nieuw bedrijventerrein Purmer (C-agenda RWK 23-11-2020)
    12.d Ruimte: Knooppuntontwikkeling Haarlem (C-agenda RWK 23-11-2020)
    12.e Ruimte: Brief en afschriften van zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel fase 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)
    12.f Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30- 11-2020)
    12.g Ruimte: Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel (C-agenda RWK 23-11-2020)
    12.h Ruimte: Ingekomen brief aan PS over bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek (C-agenda RWK 23-11-2020)
13. C-Agenda Omgevingsverordening (ter kennisname)
    13.a Omgevingsverordening: Afschrift van brief bewoners Hollands Kroon aan college HK over Omgevingsverordening (Betrekken bij 2e termijn PS 22-10- 2020 / C-agenda RWK 23-11-2020)
    13.b Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)
14. C-Agenda MRA (ter kennisname)
    14.a MRA: Maandelijks raads- en Statenledenbericht MRA - nr. 42 (C-agenda RWK 23-11-2020)

1. **Opening en mededelingen**

De **voorzitter** opent de digitale vergadering om 18.15 uur. De coronamaatregelen worden toegelicht met het nadrukkelijke verzoek aan de aanwezigen om deze strikt op te volgen. De CdK is verhinderd, dus eventuele vragen aan de CdK worden schriftelijk beantwoord. Er zijn geen afmeldingen ontvangen. Er is een quorum aanwezig.

Mededelingen:

Voorafgaand aan de commissie RWK van 8 februari a.s. wordt een technische briefing gegeven over de monitor Woningbouw 2020. Liander heeft met het oog op de RES'en een tweede topclass voorgesteld. In het eerste kwartaal 2021 wordt een datum gepland en wordt de commissie geïnformeerd.

2. **Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, lijsten moties en toezeggingen en C-agenda**

De **voorzitter** constateert dat de agenda, het verslag van de vergadering van 19 oktober, de strategische agenda, de lijsten moties en toezeggingen en de C-agenda ongewijzigd worden vastgesteld.

3. **Inspreekhalfuur**

De **voorzitter** meldt dat zich geen insprekers hebben aangemeld.

4. Rondvraag Commissaris van de Koning Van Dijk

Er zijn geen vragen aan de CdK.

5. A-Agenda Algemeen

5.a. Financiën: Voordracht laatste begrotingswijziging 2020

Dhr. **Kaptheijns** (PVV) stemt in met de voordracht.

Dhr. **Wijmenga** (CDA) kan na de beantwoording van de schriftelijke vragen instemmen met de voordracht.

Dhr. **Voskuil** (PvdA) stemt in met de voordracht.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk wordt doorgeleid naar PS.

6. B-Agenda Ruimte en Wonen

6.a. Wonen: Voortgang Woonagenda 2020-2025

Dhr. **Van Gilse** (VVD) verzoekt GS aan te geven welk deel van de € 10 miljoen benut wordt in 2020, want aan het begin van 2020 was 25% nog niet besteed. Wat gebeurt er met de resterende gelden? Kan de gedeputeerde aan de hand van de gevoerde gesprekken aangeven of het reëel is te verwachten dat de voorraad harde plannen minimaal 130% bedraagt van de behoefte voor de komende 5 jaar ? Het vervolg van de programmering voor de Kop komt begin 2021, maar deze plannen zouden toch moeten klaarliggen op het moment dat de regeling afloopt. Verliest men hierdoor kostbare tijd? West-Friesland is goed op weg, maar vanwege de komst van inwoners van Amsterdam moeten de ramingen van de bouwaantallen worden aangepast. Wordt hier al aan gewerkt? Worden de ontwikkelingen in de kernen op de langere termijn meegenomen in het Deltaplan Wonen en wat is de deadline waarop deze gegevens aangeleverd moeten zijn? In Haarlem/Kennemerland is niet het aantal maar het soort woningen een probleem. De huidige vraag naar eengezinswoningen in de regio is nu 2,5 keer groter dan het aanbod en in Haarlem zelfs 4 keer. Speelt dit probleem ook op andere plaatsen in de provincie? Binnenstedelijk bouwen en verdichting mag niet leiden tot het wegjagen van jonge gezinnen. Zijn er voldoende locaties beschikbaar voor grondgebonden woningen in de regio's? In 2020 zijn er in Amsterdam slechts 78 woningen in het middensegment gebouwd. Wordt dit bij de gemeente aangekaart gezien de provinciale focus op het middensegment? Amsterdam voldoet niet aan de huisvestingsverplichting voor statushouders, maar er worden wel miljoenen euro's uitgegeven aan het huisvesten van uitgeprocedeerde illegalen. Is dit onderwerp van gesprek bij de woonakkoorden? Amsterdam stelt wederrechtelijk aanvullende duurzaamheidseisen bovenop de wettelijke regels. De Koepel van Woningcorporaties constateerde in september dat deze aanvullende duurzaamheidseisen leiden tot hogere bouwkosten terwijl de CO2-uitstoot niet afneemt.

Mw. **Alberts** (SP) vraagt of de VVD een oplossing heeft voor het versnellen van de IND-procedures zodat uitgeprocedeerde mensen die hier illegaal verblijven, sneller uitsluitsel krijgen over hun verblijfstatus. Moeten deze mensen soms onder een brug slapen?

Dhr. **Van Gilse** (VVD) benadrukt dat degenen die uitgeprocedeerd zijn, Nederland zo snel mogelijk moeten verlaten. Hij is van mening dat de gedeputeerde in gesprekken met Amsterdam deze situatie aan de orde moet stellen.

Mw. **Alberts** (SP) vraagt of de VVD het ermee eens is dat Amsterdam heel veel problemen moet oplossen. Bovendien is het probleem van illegalen daar groter dan elders in het land.

Dhr. **Van Gilse** (VVD) erkent dat het probleem in Amsterdam groot is, maar het college neemt averechtse maatregelen. Ze jagen institutionele beleggers weg en werpen barrières op voor de verhuurder. Het college frustreert de woningbouw in de stad, zo stelt de club Zeer Energiezuinige Nieuwbouw.

Dhr. **Vink** (D66) deelt de zorgen over de ontoereikende woningbouw. Maar wat bedoelt de VVD met 'wederrechtelijk'?

Dhr. **Van Gilse** (VVD) constateert dat Amsterdam een wederrechtelijke aanscherping van duurzaamheidseisen uitvoert, want gemeenten zijn niet bevoegd om bovenwettelijke eisen te stellen in aanvulling op de Bouwbesluiten, terwijl Amsterdam dat wel doet met haar aanvullende eisen qua duurzaamheid. Dit is niet toegestaan, dat is ook de mening van de Hoge Raad.

Dhr. **Vink** (D66) is het ermee eens dat dit onwenselijk is, maar hij zal nagaan of inderdaad sprake is van 'wederrechtelijk'.

Mw. **Van Wijnen** (GL) heeft nergens iets gelezen over de constatering van de VVD dat mensen actief worden weggejaagd uit Amsterdam. Beleggers besluiten zelf om wel of niet te investeren.

Dhr. **Van Gilse** (VVD) constateert dat in Kennemerland vraag en aanbod niet op elkaar aansluiten, hetgeen leidt tot het vertrek van jonge gezinnen vanwege het gebrek aan grondgebonden woningen. Institutionele beleggers worden weggejaagd uit Amsterdam door steeds zwaardere regelgeving voor verhuurders. De wethouder Wonen van Amsterdam beschreef het bouwen conform het bouwbesluit als 'crisisbouw'. Is de gedeputeerde het hiermee eens? In de MRA wordt volgens GS gewerkt aan het opstellen van normen voor nieuwbouw en klimaatadaptatie. Gaat het ook hier om regels die bovenop het Bouwbesluit komen? Goed dat gemeenten slimmer nadenken over parkeerbeleid.

De heer **Kaptheijns** (PVV) maakt zich zorgen over een aantal zaken, ten eerste over de opdracht van het Rijk aan de gemeenten om in 2021 27.000 statushouders te huisvesten. Dat gaat ten koste van het huisvesten van Noord-Hollanders die al jaren op een wachtlijst staan voor een sociale huurwoning. Op welke wijze wordt hiermee rekening gehouden in het te realiseren Woonakkoord? Het Woonakkoord voor Amsterdam zal compact en pragmatisch zijn in aanvulling op bestaande aanspraken. In de Telegraaf van 18 november jl. bleek dat grote onrust is ontstaan in de gemeenteraad vanwege het lage aantal van 78 woningen in het middensegment die dit jaar zijn gebouwd. Speelt deze problematiek ook in andere regio's en wat kan de provincie doen om dit te verbeteren? Wordt hierover met de gemeente Amsterdam gesproken? Het uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk bouwen en versnelde woningbouw is verlengd tot en met 2024 en het budget is aangevuld met € 6 miljoen, maar dat zou wat de PVV betreft, hoger geweest mogen zijn gezien de enorme nood. De PVV zou niet hebben gekozen voor kennisbijeenkomsten over natuurinclusief, circulair bouwen en acties voor servicepunt duurzame energie. Termen zoals klimaatneutraal en klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair zouden mogen ontbreken in de woonakkoorden. De focus moet enkel liggen op meer bouwen. Hoe gaat het Deltaplan Wonen zich verhouden tot de woonakkoorden en de woonagenda?

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) heeft geen opmerkingen over de inhoud, hij waardeert de inspiratiesessies in juni tijdens de week van het Wonen. Het is goed en noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan natuurinclusief en circulair bouwen, aan flexwonen en de woningbouwversnelling. De aanstelling van de Woonambassadeur is een goede actie, hopelijk richt hij zich op alle relevante onderwerpen en is zijn opdracht breder dan enkel de inzet op versnelling van de bouw. De PvdD is voor woningbouw, maar dan wel op een liefst groene, duurzame, circulaire en natuurinclusieve en betaalbare wijze met een beperkt ruimtebeslag. In het artikel in het Noord-Hollands Dagblad van vrijdag jl. blijkt dat er in de meeste regio's in de provincie voldoende eengezinswoningen met een tuin beschikbaar zijn die echter grotendeels worden bewoond door stellen, terwijl er 5 tot 6 bewoners in gehuisvest kunnen worden. De tuin wordt vol gelegd met tegels zodat deze onderhoudsarm zijn.

Dhr. **Van Gilse** (VVD) vindt het belangrijk te benadrukken dat de meeste mensen een huis met een tuintje willen. Wil de PvdD iedereen in een appartement met een balkon huisvesten?

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) meent dat er juist aantrekkelijke appartementencomplexen moeten worden gebouwd met groene verticale tuinen in plaats van de huidige kolossen van steen en beton. Dat kan en moet anders en de complexen moeten zoveel mogelijk gebouwd worden vlak bij OV-knooppunten. In de toekomst mogen gezinswoningen kleiner worden want de gemiddelde gezinsgrootte neemt af.

Mw. **Van Andel** (CDA) vraagt zich af of de inspanningen van de provincie genoeg zijn om de bouw aan te jagen. Zij sluit zich aan bij de vragen van de PVV over het Deltaplan Wonen en de termijnen. Het Rijk zal naar verwachting een taakstelling voor woningbouw gaan opleggen. Het CDA maakt zich sterk voor meer woningbouw, maar naast Alkmaar en Hoorn zijn er ook andere kernen in Noord-Holland-Noord met voldoende ruimte voor woningbouw. Er kunnen volgens de woondeal van 18 gemeenten in Noord grootschalige ontwikkelingen langs de Hoornse en Zaanlijn plaatsvinden, zoals in Heerhugowaard, Uitgeest en Den Helder, binnen de regels van de Omgevingsverordening. Er is te weinig plek in de MRA en de noordelijke regio is aantrekkelijk wanneer bestaande vervoersverbindingen opgewaardeerd worden. Bovendien sluit men aan het OV-fonds van de provincie wanneer er geïnvesteerd wordt langs de corridors. Met name in West-Friesland en de regio Alkmaar kan de groei van de MRA opgevangen worden. In de Kop moet ook gebouwd worden voor eigen burgers en voor de medewerkers van Defensie die in Den Helder werkzaam zijn. Waarom heeft de provincie deze woondeal niet ondersteund, want provinciale steun kan bijdragen aan het verkrijgen van ondersteuning door het Rijk. Moet elk woningbouwplan in de woonakkoorden worden opgenomen? Moet gewacht worden met het realiseren van een plan dat niet in het akkoord is opgenomen, tot de herijking van het regionale woonakkoord heeft plaatsgevonden? Zijn de resultaten van het Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnelling bouw al bekend? Kunnen PS invloed uitoefenen op de inzet van de gelden?

Dhr. **Voskuil** (PvdA) vraagt GS wanneer de commissie eindelijk kan kennismaken met de bouwambassadeur. De regio's zijn bezorgd over toenemende bureaucratie die soms in de weg staat aan het uitvoeren van plannen. Hoe kan dit beperkt worden? Wat is het verschil tussen de regionale woondeals en de RAP's? Men is benieuwd naar het Deltaplan Wonen, wanneer komt de eerste schets beschikbaar? Het is belangrijk dat woningen betaalbaar zijn. De actie van Amsterdam om uitgeprocedeerde asielzoekers te huisvesten, wordt van harte ondersteund.

Dhr. **Kaptheijns** (PVV) constateert dat de grote aantallen asielzoekers die sinds 2015 naar Nederland komen evenals de statushouders hebben geleid tot extra druk op de woningmarkt, want het gaat om

het huisvesten van een extra stad ter grootte van Den Haag. Ook in 2015 bestonden er al lange wachtlijsten voor sociale huurwoningen.

Dhr. **Voskuil** (PvdA) antwoordt dat deze aantallen statushouders een druppel op een gloeiende plaat zijn en een klein onderdeel vormen van het probleem. Het grootste probleem is het feit dat er sinds 2008 te weinig woningen zijn gebouwd. Bovendien hebben statushouders met een Nederlands paspoort ook recht op woonruimte.

Dhr. **Van Gilse (**VVD) heeft gedoeld op de discrepantie in het beleid van Amsterdam ten aanzien van het huisvesten van uitgeprocedeerde asielzoekers in plaats van voldoende sociale huurwoningen en woningen in het middensegment te bouwen. Amsterdam heeft de verkeerde prioriteiten gesteld.

Dhr. **Vink** (D66) ondersteunt de bijdrage van de PvdA van harte. Het lagere aantal gebouwde woningen in Amsterdam (oorspronkelijk stonden er meer dan 8.000 per jaar gepland) is het echte probleem. Er bestaan wachtlijsten van meer dan 10 jaar en er is een tekort aan betaalbare middenhuur en koop, daarom moet er snel gebouwd gaan worden.

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) constateert dat Amsterdam de uitgeprocedeerde asielzoekers moet opvangen. Is D66 het ermee eens dat dit een druk legt op de woningmarkt in Amsterdam?

Dhr. **Vink** (D66) meldt dat de totale aantallen relatief klein zijn, het probleem zit in het instorten van de bouwproductie en de aandacht van bouwers op de regio buiten Amsterdam. De focus op statushouders leidt af van het daadwerkelijke probleem, zij vormen slechts een druppel op een gloeiende plaat. De woningmarkt moet goed functioneren en bijdragen aan de doelstellingen in de provincie. In hoeverre helpen de acties van de provincie bij het opheffen van de stagnerende bouwproductie? Hoe wordt belemmerende regelgeving weggenomen? Grondgebonden woningen ver buiten de MRA, zijn niet nodig om de woningbehoefte van de MRA te lenigen. De woningbouw moet plaatsvinden op de juiste locaties door de zachte plannen van gemeenten hard te maken.

Mw. **Van Wijnen** (GL) sluit zich aan bij de PvdA ten aanzien van het huisvesten van statushouders en uitgeprocedeerde asielzoekers. Er is een goed beeld gegeven van alle acties en maatregelen om de woningbouw te versnellen, maar hoe effectief zijn deze maatregelen eigenlijk? Wat betekenen de woonakkoorden voor betaalbaarheid en voor de huisvesting van dak- en thuisloze jongeren? Kan de provincie een rol spelen bij het samenbrengen van Amsterdam/Amstelland en de Zaanstreek om er een geheel van te maken?

Mw. **Van Andel** (CDA) vraagt D66 of de woningbouw in de MRA snel genoeg wordt uitgevoerd wanneer het niet nodig is om deze nood buiten de MRA te lenigen. De woondeal van Noord-Holland-Noord vindt plaats binnen de Omgevingsvisie, dus er zijn geen locaties beschikbaar in het open landschap.

Dhr. **Vink** (D66) vindt dat er veel meer vaart gemaakt moet worden, want de woningtekorten zijn veel te groot. Hij kijkt uit naar het Deltaplan Wonen, met name voor Noord-Holland-Noord. Het voorstel van het CDA om in het landschap te bouwen, verhoudt zich slecht tot de Omgevingsvisie.

Mw. **Van Andel** (CDA) constateert dat de woondeal van 18 gemeenten aansluit bij de plannen van de provincie voor de corridors.

Dhr. **Vink** (D66) is hiermee akkoord, indien dit daadwerkelijk het geval is.

Mw. **Alberts** (SP) constateert dat de bouwmarkt 10 jaar geleden is ingestort en daarna werd de verhuurdersheffing ingevoerd. Deze situatie duurt tot de dag van vandaag voort en daar hebben statushouders niets mee te maken. Daarnaast zijn veel expats naar Amsterdam gekomen, hetgeen leidt tot enorme huurverhogingen omdat de werkgevers de huren betalen.

Dhr. **Vink** (D66) vraagt of mw. Alberts het ook een groot probleem vindt dat er in Amsterdam te weinig wordt gebouwd in de middenhuur- en koop.

Mw. **Alberts** (SP) antwoordt dat de landelijke regels en het landelijke woonbeleid juist tot beperkingen leiden. De huurverhogingen nemen exponentieel toe omdat de werkgevers de woonkosten van expats betalen. Zij is van mening dat ook de invloed van projectontwikkelaars en geldschieters een grote rol speelt. Daarnaast is het probleem dat er allerlei gebouwen anders dan woningen worden gebouwd en dan resteert er te weinig ruimte voor woningen. De geldige parkeernorm hangt erg samen met de beschikbaarheid van het OV. Zij stelt voor om de parkeernorm op maximaal 1 te handhaven, want meer parkeerruimte bij woningen leidt weer tot de behoefte aan meer asfalt.

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) vraagt naar de mening van de SP over de verkaveling van het woningbestand in Amsterdam en wat gaat zij daaraan doen.

Mw. **Alberts** (SP) vindt de praktijken rond de verkaveling schandalig, kleine woonoppervlakten worden tegen enorm hoge huurprijzen aangeboden. Woonprogramma arbeidsmigranten: er is een discussie ontstaan over de omvang en locatie van woonprojecten in West-Friesland. Door de blokkade van de huisvesting van arbeidsmigranten zijn er minder huurwoningen beschikbaar voor gezinnen en anderen, omdat deze door arbeidsmigranten worden bewoond. Graag een reactie van de gedeputeerde hierop.

Mw. **Kaper** (CU) sluit zich aan bij de opmerkingen van de PvdA, D66 en GL over de huisvesting van statushouders. In 2017 ging het om 7% van alle vrijgekomen sociale huurwoningen, dus het is een druppel op een gloeiende plaat. Zij sluit zich aan bij de PvdA en verzoekt een kennismaking met de bouwambassadeur met de commissie te organiseren. Worden sociale koop- en huurwoningen in de woonakkoorden vastgelegd? Is het mogelijk om voor de zomer van 2021 aan de commissie een vervolgrapportage van de woonopgave voor te leggen?

Gedeputeerde **Loggen** is blij met de eensgezindheid in de commissie ten aanzien van het belang van het onderwerp. Het gaat vaak om hele lange trajecten. De provincie heeft de gelden voor de flexibele schil, de versnellingsgelden, de bouwambassadeur en de woonakkoorden beschikbaar gesteld om gemeenten te ondersteunen bij het bouwen van woningen. Maar de plannen die met deze gelden zijn ontwikkeld, komen pas over een aantal jaren in uitvoering. De bouwambassadeur zal verzocht worden om tijdens de kennismaking ook te reflecteren op de monitor die men in de provincie uitrolt, om niet alleen naar de plancapaciteit maar juist ook naar de realisatiecapaciteit te kijken. Een aantal van de gestelde vragen wordt beantwoord in het Deltaplan Wonen (hierna: DPW). Samen met de brede verkenning zullen de gemeenten verder ondersteund worden. Het verschil tussen DPW en de woonakkoorden is dat de woonakkoorden van onderop komen en DPW ziet meer op hoe de provincie haar rol kan verstevigen, ook met het oog op het aanjagen van de bouw en het waarborgen van de betaalbaarheid van woningen. Aan het eind van Q1 wordt hier met PS verder over gesproken.

Huisvesting statushouders: de provincie houdt wettelijk toezicht op gemeenten en als zij niet aan de taakstelling voor huisvesting van statushouders voldoen, dan moet de provincie ingrijpen op basis van de wettelijke interventieladder. Recent heeft de gedeputeerde gesproken met de wethouder van Amsterdam welk gesprek heeft geleid tot een versnelling na ontvangst van de brief van de provincie. Hopelijk kan volgend jaar geconstateerd worden dat de achterstand is ingehaald en er een lagere trede van de interventieladder van kracht wordt. Dit staat los van hetgeen gemeenten autonoom besluiten, zoals het huisvesten van uitgeprocedeerde asielzoekers. De opmerkingen over de bureaucratie worden niet herkend, want alle maatregelen zijn zo laagdrempelig mogelijk, dat geldt ook voor de woonakkoorden over regionale productie die formatvrij zijn. Dit is een versimpeling van de RAP's.

Dhr. **Voskuil** (PvdA) bedoelt met bureaucratie dat voorheen het opstellen van de RAP's veel tijd en energie kostte en nu zijn hier de woonakkoorden voor in de plaats gekomen. Het gaat erom dat er veel administratieve rompslomp mee gepaard gaat.

Gedeputeerden **Loggen** meldt dat de inzet is gericht op laagdrempeligheid, maar de provincie moet ook de doelgroepen, circulariteit, klimaatadaptatie en duurzaamheid een plaats geven in de woonakkoorden. Binnenkort wordt de meest recente versie aan de commissie toegestuurd. De provincie dient met de gemeenten goede afspraken te maken op het niveau van het woonakkoord e het DPW ziet op het faciliteren van gemeenten, vooral met het oog op betaalbaarheid. Benutting subsidieregeling: in januari wordt een voorstel aan PS voorgelegd met een toelichting op de voortgang en de besteding van de resterende middelen. De 130% overprogrammering is in de provincie lastig te realiseren. Andere provincies/regio's hanteren 100% programmering, omdat daar de hectiek minder groot is dan in Noord-Holland. Er wordt in de woonakkoorden ingezet op maatwerkafspraken. Kennemerland: de nieuwe eisen als gevolg van corona moeten te zijner tijd in het maatschappelijke debat gealloceerd worden, maar daar is het nu nog te vroeg voor. Amsterdam/bouwopgave: de vergunningverlening is dit jaar iets afgenomen, onder andere vanwege regelgeving die twee jaar geleden nog niet bekend was en het feit dat binnenstedelijk bouwen meer tijd vergt. Bovendien worden binnenstedelijk uiteindelijk als gevolg van participatietrajecten lagere aantallen woningen gebouwd. Dit probleem speelt in de gehele provincie.

Dhr. **Vink** (D66) vraagt of de gedeputeerde de zorgen deelt over het terugvallen van de bouwproductie in Amsterdam en in de gehele provincie en wat hij daaraan gaat doen.

Gedeputeerde **Loggen** spreekt hier in MRA-verband met de wethouder over, op 24 november wordt het voorstel gedaan om 20.000 woningen in de regio te gaan bouwen waarvan er 10.000 door Amsterdam worden gerealiseerd in het segment van middenklasse huurwoningen (€737-1027). Wanneer echter het Rijk de wet rond accumulatie van geluid gaat aannemen, dan zal dit leiden tot veel lagere aantallen woningen in de provincie. In overleg met het ministerie worden de uitkomsten van de brede impactanalyse die nu wordt uitgevoerd- zodra deze bekend zijn - met PS gedeeld. De opmerking 'crisisbouw' wordt aan de wethouder van Amsterdam gelaten, maar in het bouwbesluit staan de minimale eisen waaraan woningen moeten voldoen. Daarnaast moet bij de bouw rekening worden gehouden met aanpassingen in het kader van klimaatadaptatie, om bijvoorbeeld bij zware regenval/clusterregenbuien overstromingen te voorkomen. In overleg met de griffie wordt een gesprek met de bouwambassadeur gepland. Hoe meer duurzaamheids- en klimaateisen er worden gesteld, hoe hoger de prijs en dat valt slecht te combineren met de eis van betaalbaarheid, zoals door de PvdD gevraagd. Dit moet men zich goed realiseren. Wel is hij het met de PvdD eens om aan de voorkant slimmer na te denken over hoe men bij nieuwbouwplannen de opgaven voor de

toekomst vorm kan geven. Daarom heeft de provincie deelgenomen aan 'Resilience by design' waarin bijvoorbeeld meer ruimte voor wateropvang wordt voorzien. Door de wateropvang in een recreatiegebied aan te leggen en door het ontschotten van budgetten, worden meekoppelkansen gecreëerd. Voor het realiseren van de huidige opgave zijn de inzet en inspanningen van de provincie voldoende, maar indien de woningbouwopgave voor de MRA door het Rijk wordt verhoogd van 175.000 naar 240.000 woningen, dan moeten wel de hiermee samenhangende randvoorwaarden gezamenlijk vastgesteld worden. De bouwambassadeur heeft eerst gefocust op versnelling van bouwplannen, maar er wordt in zijn contacten zeker ook aandacht besteed aan het provinciale beleid. De resultaten van de gesprekken zal hij zeker mee terugnemen naar de provincie. De provincie treedt in de MRA op als intermediair tussen Rijk en de gemeenten om Amsterdam heen om de juiste vraag richting het Rijk te kunnen formuleren. Aan de regio is geadviseerd om de woondeal Noord-Holland-Noord nog niet te ondertekenen omdat hiermee de vraag aan de provincie samenhangt om te investeren in mobiliteit. Die vraag is nog niet afgestemd en uitgekristalliseerd waardoor de provincie zich nog niet volledig kan committeren aan de woondeal van Noord-Holland-Noord. Indien de tekst van de mobiliteitsparagraaf wordt aangepast, dan zou dat wel mogelijk zijn, maar hier is van de regio nog geen informatie over ontvangen. De woningbouwplannen worden zeker wel ondersteund. De periferie van de MRA (Hoorn, Alkmaar, Heerhugowaard, Castricum) kan via het Daily Urban System ruimte bieden aan de overspannen woonmarkt in Amsterdam. De regio is hier zeer ontvankelijk voor en ook het Rijk heeft er positief op gereageerd.

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) heeft een aantal aanvullende technische vragen die zij zal toesturen aan GS.

Gedeputeerde **Loggen** zal de vragen schriftelijk beantwoorden. Niet alle bouwplannen komen in de woonakkoorden terecht, het gaat met name om de aantallen woningen en buitenstedelijke locaties. In het DPW wordt het omzetten van zachte in harde plannen toegelicht. De provincie heeft een externe partij onderzoek laten doen naar het beperken van parkeerruimte bij woningen en naar hoeveel ruimte dit oplevert voor extra woningen. De gemeente dient met de gemeenteraad te spreken over de lokale parkeerruimte en normen en over een eventuele aanscherping, daar zal en kan de provincie zich niet in mengen. Iets scherpere parkeernormen in de buurt van OV-knooppunten zijn begrijpelijk, zeker met het oog op de toekomst vanwege de schaarse beschikbare ruimte en wijzigende mobiliteitsvormen. Dit betreft een knelpunt in de woondeal van Noord-Holland-Noord. Huisvesting arbeidsmigranten: PS hebben verzocht dit op een planmatige manier in overleg met de regio aan te pakken en daar zijn GS nu mee bezig. Hij kan niet ingaan op individuele plannen. Hij zegt toe na te gaan of een vervolgrapportage in 2021mogelijk is, wellicht in aansluiting op de P&C-cyclus. Hier zal hij op terugkomen. Sociale huur/koopwoningen komen terug in het DPW.

Tweede termijn

Mw. **Van Andel** (CDA) is blij met de toezegging dat het DPW in het eerste kwartaal 2021 wordt voorgelegd, waarin naast de plancapaciteit ook de realisatiecapaciteit wordt meegenomen, evenals of er voldoende BSG-ruimte beschikbaar is. Is de gedeputeerde van mening dat Noord-Holland-Noord ook woningen dient te bouwen als uitloop voor de MRA en niet alleen voor de eigen behoefte? Hoe moeten gemeenten omgaan met het mobiliteitsaspect en kan de provincie in de woondeal duidelijk maken dat men elkaar wil ondersteunen?

Dhr. **Van Gilse** (VVD) is blij met het DPW dat in Q1 2021 wordt voorgelegd. De gedeputeerde geeft aan dat het Bouwbesluit minimale eisen bevat, dat leidt ertoe dat mensen altijd gestimuleerd en verleid kunnen worden om meer te doen.

Mw. **Van Wijnen** (GL) dankt de gedeputeerde voor de toelichting, hieruit blijkt dat het noodzakelijk is om alle activiteiten uit te voeren om iets te kunnen bereiken. De integrale aanpak van woningbouw, het realiseren van groen en de lokale keuzevrijheid wordt gewaardeerd.

Mw. **Alberts** (SP) heeft bedoeld te zeggen dat de regie van de provincie op arbeidsmigranten ondermijnd kan worden door individuele acties van een enkele gemeente. De gedeputeerde moet inzetten op een gezamenlijk en eenduidig standpunt.

Gedeputeerde **Loggen** heeft over de woondeal Noord-Holland-Noord gemeld dat hij het qua woningbouw eens is met de inhoud, maar dat geldt niet voor mobiliteit. Hier moet eerst een oplossing voor gevonden worden. Gedeputeerde Olthof is aanspreekbaar voor de overige aspecten rond mobiliteit. GS zetten in op een steviger provinciale rol bij de huisvesting van arbeidsmigranten.

De **voorzitter** rondt de discussie af.

7. Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)

De **voorzitter** meldt dat er vooraf geen vragen zijn aangemeld.

8. B-agenda Klimaat en Energie

8.a. Energie: Discussienotitie FvD/CDA Kernenergie voor Noord-Holland

Dhr. **Van den Berg** (FvD) leest de discussienotitie voor. De Nederlandse overheid wil in 2030 49% minder CO_2 uitstoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet dat 95% minder zijn. Dit is nodig om de temperatuur op aarde niet verder te laten stijgen dan 1,5 graad. Bij deze temperatuurstijging lijken de gevolgen van klimaatverandering nog beheersbaar. Om de doelstelling te halen heeft de overheid samen met bedrijven en organisaties maatregelen afgesproken. Deze staan in het nationale Klimaatakkoord dat in 2019 werd gesloten. In het Klimaatakkoord staan afspraken met 5 sectoren over de maatregelen die deze sectoren de komende 10 jaar en in de jaren daarna gaan nemen om de klimaatdoelen te halen. Deze sectoren zijn: (1) gebouwde omgeving, (2) landbouw en landgebruik, (3) industrie, (4) mobiliteit en (5) elektriciteit. In 2030 wil Nederland 70% van alle elektriciteit opwekken met windturbines op zee en op land en zonnepanelen op daken en in zonneparken. In 2050 wil Nederland helemaal geen fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool, gebruiken. Er is nog veel te doen om dat te bereiken, want in 2018 kwam nog maar 7,4% van alle elektriciteit uit duurzame bronnen (inclusief biomassa). Tegelijkertijd groeit de vraag naar elektriciteit. Auto's worden elektrisch, de industrie vervangt olie en gas voor schone stroom, gebouwen gaan van het gas af en hebben meer stroom nodig voor verwarmen en koken. Maar het opwekken van duurzame energie door middel van zon en wind heeft ook nadelen. Duurzame stroom is namelijk volledig afhankelijk van het weer, waardoor wiebelstroom ontstaat en de leveringszekerheid niet gegarandeerd kan worden. Bij veel zon en veel wind is er veel elektriciteit. Als het windstil is en bewolkt of in de nacht, is er weinig stroom. Daarom zijn veel maatregelen nodig om altijd voldoende stroom te hebben, zoals opslag van duurzaam opgewekte elektriciteit en een flexibel energiesysteem. De leveringszekerheid van elektriciteit mag namelijk niet in het geding komen. De nadelen van zon- en windenergie: 1. Slechte leveringszekerheid, 2. Relatief duur, 3. Veel beton en staal nodig, 4. Verrommeling landschap, 5. Wekt onvoldoende energie op, 6. Kan biodiversiteit en natuur schaden. Oplossing: Kernenergie! Al in 2018 meldde

het IPCC in hun rapport 'Global Warming of 1,5 °C' dat in alle vier scenario's waarin de wereldwijde temperatuurstijging beperkt blijft tot 1,5 °C, een toename van kernenergie noodzakelijk is. Inmiddels treedt kernenergie in Nederland steeds meer uit de taboesfeer, mede doordat op steeds meer niveaus doordringt dat aan de energieopwekking uit louter zon en wind de eerder genoemde nadelen kleven en kernenergie een onmisbaar onderdeel is van de energiemix om de gestelde doelen te kunnen behalen. In de Tweede Kamer is een meerderheid van VVD, PVV, CDA, SGP, FVD, Krol en Van Haga inmiddels voorstander van een onderzoek naar kernenergie. Dictum aangenomen motie: "Verzoekt de regering een marktconsultatie te houden onder welke voorwaarden marktpartijen bereid zijn te investeren in kerncentrales in Nederland, te onderzoeken welke publieke ondersteuning daarvoor nodig is en te verkennen in welke regio's belangstelling is voor de realisering van een kerncentrale en gaat over tot de orde van de dag." Het behandeldoel. Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen: In welke mate en onder welke voorwaarden PS van Noord-Holland openstaan voor kernenergie als onderdeel van de energiemix. Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder): de indieners (mr. D. van den Berg & N. Wijmenga) nodigen uit tot een open en constructieve dialoog over kernenergie/thorium als onderdeel van de Noord-Hollandse energiemix. FvD is voornemens om vier moties in te dienen die zien op het bouwen van een testopstelling voor een thoriumreactor eventueel in overleg met Pallas, het voorstel aan GS om een locatie in Noord-Holland aan te wijzen, TNO onderzoek te laten doen naar de technische inpasbaarheid in Noord-Holland en de nieuwe ontwikkeling van de Small Nuclear Reactor. De volgende vragen worden aan de commissieleden voorgelegd: hoe kijken de leden aan tegen het hoge ruimtebeslag van wind en zonne-energie in vergelijking met het veel lagere beslag van kernenergiecentrales? Voorgesteld wordt om een werkbezoek te organiseren aan Cofra om te overleggen met experts zoals over het afval. Hoe denken de leden hierover? Hoe kijken de leden aan tegen de intermitterende levering van wind en zonne-energie in vergelijking met de betrouwbare en continu energielevering door kerncentrales?

Dhr. **Wijmenga** (CDA) stelt twee aanvullende vragen: zijn de andere fracties tegenstander van alle vormen van kernenergie (inclusief thorium) of zijn zij enkel tegen een kerncentrale zoals in Borssele? Zijn de fracties het met het CDA eens dat men in de provincie een mooie uitgangspositie heeft op het gebied van thorium en gesmolten zout reactoren om verder te werken bijvoorbeeld in Pallas? De CO2-uitstoot en de opwarming van de aarde moeten volgens het CDA worden tegengegaan en rentmeesterschap is cruciaal. Naast kernenergie moet ook blijvend in zon en wind geïnvesteerd worden voor de periode na 2030, vanwege de lange tijd die nodig is om een reactor te ontwikkelen/bouwen.

Mw. **Kaamer van Hoegee** (VVD) dankt beide fracties voor de discussienota, die helaas niet volledig is. De vragen die nu gesteld worden, kunnen niet onmiddellijk beantwoord worden. Het zou beter zijn geweest deze vooraf aan de commissie toe te sturen, dan had men zich kunnen voorbereiden. De VVD heeft in het debat over de RES steeds gesteld dat alleen zon en wind niet voldoende is. Er is bij de start van de RES een motie ingediend om verbreding naar innovatieve duurzame energiesoorten, zoals aqua- en geothermie, te betrekken in de RES, maar in de RES'en van gezamenlijk 588 pagina's is slechts een pagina gewijd aan kernenergie en een alinea aan waterstof. Er is op 5 oktober jl. in de PS-vergadering motie 137 ingediend met het verzoek aan GS om een voortgangsrapportage voor te leggen over andere duurzame energietechnieken dan wind en zon. De VVD gaat er vanuit dat ook kernenergie wordt meegenomen. Vanavond gaat de discussie over het betrekken van kernenergie en thorium als onderdeel van de energiemix, maar de weg naar kernenergie is een hele lange weg die te lang duurt voor de RES'en. Maar voor de

periode na 2030 moeten de ontwikkelingen en mogelijkheden voor kernenergie tijdig onderzocht worden. De VVD is wel voorstander van kernenergie en die energieopwekking kan onderdeel uitmaken van de energiemix die nodig is om van het gas af te gaan. Ook in voorgaande bestuursperioden is reeds meermaals door de VVD aangegeven dat onderzoek naar thorium van belang is.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) vraagt waarom de VVD niet is ingegaan op de vraag om deze nota mee op te stellen. Wil de VVD wel deelnemen aan werkbezoeken en daarna verder in gesprek gaan in de commissie?

Mw. **Kaamer van Hoegee** (VVD) antwoordt dat men al via motie 137 heeft gevraagd om te kijken naar bredere mogelijkheden voor energieopwekking en daar valt kernenergie onder. Daarom is een extra discussienota niet nodig. Om een goede discussie te kunnen voeren, zou FvD de zojuist gestelde vragen in de discussienota opgenomen moeten hebben. Afhankelijk van de inhoud van werkbezoeken, zal men wel of niet deelnemen. Zij is vooral benieuwd naar de uitwerking door GS van de aangenomen motie voor een bredere verkenning naar andere mogelijkheden van energieopwekking waaronder kernenergie. De VVD heeft namelijk een voorkeur voor een integrale benadering.

De heer **Kaptheijns** (PVV) dankt beide fracties voor de discussienota. De PVV is altijd groot voorstander geweest van kernenergie en heeft hiervoor recent een motie ingediend in de PS-vergadering van 5 oktober jl. met het verzoek om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar het inzetten van kernenergie na 2030 en het aardgasnetwerk in stand te houden. Niettemin wordt de discussie van vanavond ondersteund, want thorium en kernenergie moeten zo snel mogelijk een belangrijk onderdeel worden van de energiemix, want zon en wind moeten zoveel mogelijk beperkt worden en het aardgasnetwerk moet in stand blijven. GS dienen aan te geven richting het Rijk dat Noord-Holland openstaat voor kernenergie en voor een thoriumreactor. De PVV is positief over alle gestelde vragen en wil graag deelnemen aan een werkbezoek.

Mw. **Gielen** (GL) vindt dat de discussie over kernenergie voorbijgaat aan de doelen van het Klimaatakkoord en de RES'en en de keuze voor zon en wind. Daarom wil zij focussen op het klimaatakkoord en de lokale situaties en met burgers in gesprek gaan over de energietransitie.

Dhr. **Wijmenga** (CDA) constateert dat dhr. Klaver van D66 enthousiast was over onderzoek naar thorium. Deelt mw. Gielen dit uitgangspunt van de landelijke partij?

Mw. **Gielen** (GL) stelt voor het daar een andere keer over te hebben.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) heeft de andere fracties uitgenodigd om in discussie te gaan over de mogelijkheden van kernenergie en thorium als onderdeel van de energiemix. Hoe kijkt GL naar thorium en naar het Klimaatakkoord?

Mw. **Gielen** (GL) wil hier een andere keer over in gesprek gaan, daar kan zij nu geen antwoord op geven, maar men staat welwillender tegenover thorium dan tegenover kernenergie. Zij kijkt uit naar de uitvoering van het Klimaatakkoord, want kernenergie draagt niet bij aan de oplossing van de klimaatcrisis. Bovendien moet de landelijke politiek een besluit nemen over kernenergie. Zij is blij dat vandaag ook innovatieve oplossingen zoals waterstof, op de agenda staan. Het is beter om daarop te focussen.

Mw. **De Vries** (PvdA) is blij dat FvD erkent dat er een klimaatcrisis is.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) heeft dit niet gezegd. Hij heeft gezegd dat men niet in een klimaatcrisis zit.

Mw. **De Vries** (PvdA) meent dat kernenergie niet de oplossing is voor de klimaatcrisis in Noord-Holland. Dat is aan het Rijk. De energietransitie moet nu aangepakt worden met bewezen duurzame energietechnieken en daar valt kernenergie niet onder. Thorium en kernfusie kunnen pas op hele lange termijn in beeld komen.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) vraagt hoe de PvdA kijkt naar de bewezen technieken van zon en wind en vraagt of dat voldoende is voor een totale CO2-vrije energievoorziening.

Mw. **De Vries** (PvdA) wil breder kijken, dus ook naar geo-energie en aquathermie, want alle technieken bij elkaar zullen uiteindelijk leiden tot een CO2-vrije energievoorziening binnen de klimaatdoelen.

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) is tegen kernenergie, omdat kerncentrales grote risico's met zich meebrengen en tot afval leiden dat honderdduizenden jaren in stand blijft. Ook kunnen de honderden miljoenen euro's die in kerncentrales zouden worden geïnvesteerd, niet besteed worden aan duurzame energievoorzieningen en energiebesparing. Kernenergie wordt niet gezien als onderdeel van de energiemix in Noord-Holland.

Dhr. **Wijmenga** (CDA) meldt dat in het stuk wordt verwezen naar het rapport van het IPCC uit 2018 waarin alle scenario's opgenomen zijn om de 1,5 graden beperking te realiseren. Hiervoor zijn alle energievormen nodig, dus ook kernenergie, maar de PvdD is tegenstander van heel veel van deze technieken en dat is vreemd. Na 300 jaar is het grootste deel van het kernafval vanzelf verdwenen, dat is iets anders dan de door de PvdD genoemde honderdduizenden jaren.

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) wil volledig inzetten op duurzame energie.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) vraagt hoe de PvdD kijkt naar de giftige chemische afvalstoffen en grote hoeveelheden materiaal van zonnepanelen en windmolens die niet kunnen worden gerecycled en tot in de oneindigheid giftig blijven.

Dhr. **Hollebeek** (PvdD) constateert dat de risico's hiervan kleiner zijn dan van kernenergie, daarnaast zet men in op zo schoon mogelijke zonnepanelen en windmolens. Kernenergie is op dit moment niet veilig genoeg en daarom dient het geen onderdeel uit te maken van de energiemix in Noord-Holland.

Dhr. **Kanik** (D66) geeft complimenten aan FvD omdat zij de doelen van Parijs erkent en het ermee eens is dat de opwarming van de aarde moet worden tegengegaan. D66 kijkt anders aan tegen kernenergie dan FvD en CDA. Het toelaten van kernenergie zou volgens FvD betekenen – het CDA denkt daar anders over – dat andere vormen van duurzame energie niet meer nodig zijn maar dat is niet zo, want het duurt tientallen jaren voordat kernenergie daadwerkelijk geproduceerd kan worden en die periode moet overbrugd worden met duurzame energie van zonnepanelen en windmolens. Aan de achterban van FvD en het CDA moet wel het eerlijke verhaal verteld worden,

dus hoe gaan beide partijen communiceren dat er een kernenergiecentrale naast huizen wordt gebouwd en dat er afval door de straten wordt getransporteerd? Kernenergie is een Rijksverantwoordelijkheid, daarom moet eerst de landelijke discussie afgewacht worden. Geen van de drie door het Rijk aangewezen locaties ligt in Noord-Holland. D66 meent dat het beter is om de tijd en energie aan andere thema's te besteden.

Dhr. **Wijmenga** (CDA) erkent dat ook wind en zon en andere innovatieve technieken nodig zijn om de doelstellingen te realiseren. D66 landelijk spreekt in haar conceptverkiezingsprogramma over innovatieve vormen van kernenergie, hoe kijkt de Statenfractie van D66 hiernaar?

Dhr. **Kanik** (D66) meldt dat het conceptverkiezingsprogramma nog niet is vastgesteld. Daarin wordt gesproken over onderzoek naar kernenergie en niet over het bouwen van een kernenergiecentrale, maar deze discussie is nog niet afgerond. In Noord-Holland is via de motie uit 2018 door PS uitgesproken dat niet wordt overgegaan naar kernenergie en daar houdt men zich aan. Kernenergie duurt te lang en daar kan de energietransitie niet mee gerealiseerd worden. Bovendien liggen er in Noord-Holland geen geschikte locaties voor kernenergie.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) vraagt hoe D66 denkt over de wijze waarop over 20 jaar windmolens en zonnepanelen vervangen moeten worden, gezien de levensduur van ongeveer 20 jaar. Worden deze dan vervangen door weer nieuwe windmolens of door kernenergie?

Dhr. **Kanik** (D66) meldt dat de RES elke twee jaar wordt geactualiseerd, dus elke twee jaar kunnen nieuwe technieken geïntegreerd worden. Kernenergie is niet voorzien in Noord-Holland, dit is een discussie die landelijk gevoerd moet worden.

Mw. **Kaper** (CU) is blij dat FvD erkent dat de mens een van de veroorzakers van de klimaatverandering is. De CU is niet per se tegen kernenergie, maar ziet wel grote nadelen en is met de kennis van nu tegenstander van het bouwen van nieuwe centrales. Een verlenging van Borssele wordt wel ondersteund. Het Rijk beslist over het hoe en waar voor een nieuwe kerncentrale. Er zijn drie locaties aangewezen Borssele, Eemshaven en de Maasvlakte en die liggen niet in Noord-Holland. De langetermijneffecten van de opslag van kernafval zijn nog niet bekend, dan moet men denken aan een termijn van 2.000 jaar, dus vele volgende generaties worden opgezadeld met de risico's van het afval en dat is onwenselijk. De bouwkosten zijn erg hoog terwijl duurzame energie steeds goedkoper gaat worden. De CU wacht de marktconsultatie, het onderzoek naar publieke ondersteuning en de regionale verkenning af zoals in de motie is gevraagd. Een werkbezoek wordt ondersteund, maar dat leidt niet tot wijziging van standpunten.

Mw. **Alberts** (SP) is het eens met de VVD dat de discussienota beperkt is en dat men de vragen vooraf had willen ontvangen, zodat men zich beter had kunnen voorbereiden. Het duurt minstens tot 2050 voordat thorium operabel is. Hoe wordt met de periode tot 2050 omgegaan? Is er een oplossing bedacht voor het afvalprobleem? Zelfs het lichtwaardige afval van Petten is nog niet opgeruimd. Op welke locaties zouden proefcentrales of echte centrales geplaatst moeten worden zonder protest van de bevolking en is FvD bereid om hier een referendum voor te organiseren? Hoe kijkt FvD aan tegen de effecten in Afrika waar de benodigde grondstoffen gedolven moeten worden? Is het niet beter om de energievraag terug te dringen door het grootscheeps isoleren van woningen en de industrie energiezuinig te maken? Energiebesparing zou zeker in de discussienota genoemd moeten zijn. De SP zal zich niet aansluiten bij de kernenergielobby.

Mw. **Van Soest** (50plus/PvdO) constateert dat de techniek zich heel snel ontwikkelt waardoor men altijd achterop loopt. Hoe wordt omgegaan met het grootschalige afval dat ontstaat bij vervanging van windmolens en zonnepanelen? Zij ondersteunt het voorstel van FvD en CDA en neemt graag deel aan de voorgestelde werkbezoeken.

Gedeputeerde **Stigter** heeft bij de behandeling van de RES, het actieprogramma en de klimaatstrategie al stilgestaan bij kernenergie, waarbij is verwezen naar de motie uit 2018 en naar de verkenning door de Rijksoverheid naar de mogelijke toepassing van kernenergie, naar technische haalbaarheid en het draagvlak. Omdat de drie genoemde locaties niet in Noord-Holland liggen, wordt voorgesteld om eerst de resultaten van de Rijksverkenning af te wachten. Het denken staat nooit stil, daarom zal hij deze ontwikkelingen met veel interesse blijven volgen.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) vraagt of de gedeputeerde wil deelnemen aan een werkbezoek aan Borssele of aan een andere bestaande kerncentrale.

Gedeputeerde **Stigter** zal afhankelijk van het programma, beoordelen of hij zal deelnemen, maar in deze fase voegt het niet veel toe.

De **voorzitter** constateert dat een aantal fracties een werkbezoek ondersteunt, de griffie zal hiervoor actie ondernemen.

Tweede termijn

Dhr. **Wijmenga** (CDA) antwoordt als volgt op de vragen van de SP. Er zijn veel ontwikkelingen rond innovatieve vormen van kernenergie gaande en hij is blij te constateren dat een aantal partijen hierover wil meedenken. De aangenomen motie in PS speelt toch een belangrijke rol bij de opgestelde kaders, dus in dat opzicht is de opstelling van PS ten opzichte van dit thema wel van belang.

De **voorzitter** vraagt of FvD de vier aangekondigde moties wil toelichten.

Dhr. **Van den Berg** (FvD) dankt iedereen voor hun inzet en bijdragen. Het voornemen bestaat om vier moties in te dienen, die deze week worden rondgestuurd aan alle partijen. Deze zien op het bouwen van een testopstelling voor een thoriumreactor, eventueel in overleg met Pallas, het voorstel aan GS om een locatie in Noord-Holland aan te wijzen, TNO onderzoek te laten doen naar de technische inpasbaarheid in Noord-Holland en de nieuwe ontwikkeling van de Small Nuclear Reactor.

De **voorzitter** meldt dat de vier aangekondigde moties eventueel in de commissie besproken kunnen worden. Over de procedure kan FvD contact opnemen met de griffie.

8.b. Energie/Klimaat: Waterstofstrategie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018

Mw. **Kaamer van Hoegee** (VVD) beschouwt waterstof naast zon en wind, als een van de componenten van de energiemix. De havens van Amsterdam en Den Helder zijn gunstig gepositioneerd en kunnen dienen als draaischijf voor duurzame energie, want dat stimuleert de economische ontwikkeling van deze gebieden en zorgt voor behoud van werkgelegenheid van met name Den Helder. De VVD is voorstander van het opstellen van een Noord-Hollands

waterstofplatform, en met Den Helder als belangrijk hub voor waterstofenergie zowel richting het noorden als het zuiden, is het verstandig om ook Groningen en Friesland hierbij te betrekken. De VVD stemt in met de voorgestelde strategie waarmee wordt voldaan aan de afspraken in het Klimaatakkoord, hoewel er nog de nodige uitdagingen liggen, zoals de positie van Noord-Holland op de internationale markt die niet zo gunstig is. De grote windparken op de Noordzee en de gunstige ligging van Den Helder voor de gasvelden op de Noordzee, zijn belangrijke factoren. Afgelopen zomer heeft de VVD een werkbezoek gebracht aan Port of Den Helder als waterstofhub. Wellicht kan de commissie via een digitaal BOT-overleg worden geïnformeerd door beide havens over de stand van zaken en over waar de kansen liggen. Er moet nu snel aan de slag worden gegaan ('trappen met die bak'), want het zou mooi zijn als Noord-Holland gezien wordt als hét waterstofkennisplatform van Nederland en het zou zonde zijn als andere provincies dit eerder zouden realiseren. Nog een kanttekening, het huidige gasnet moet zolang mogelijk functioneel in stand gehouden worden. GS worden verzocht PS regelmatig te informeren over de ontwikkelingen. De motie is hiermee afgedaan.

Mw. **Gielen** (GL) sluit zich grotendeels aan bij de VVD. Waterstof is een belangrijk onderdeel van de energiemix en zij is blij met de waterstofstrategie van GS. Er moet nu snel mee aan de slag worden gegaan, zoals ook de VVD heeft aangegeven. De EU zet in op blauwe waterstof waar nu grijze waterstof wordt gebruikt, maar op termijn wordt gestreefd naar 100% groene waterstof. Hoe kijken GS naar deze ambitie van 100% groene waterstof en wordt die ambitie gedeeld? Hoe zet de provincie in op voldoende gekwalificeerd personeel voor de waterstofenergie en worden mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, hierbij meegenomen? Kan de gedeputeerde iets zeggen over de relatie tussen de waterstofstrategie en het plan van aanpak voor de energie-infrastructuur?

Mw. **De Vries** (PvdA) dankt voor de ambitie om een strategische rol te gaan spelen op nationaal niveau en in de internationale waterstofeconomie om de vraag naar waterstof te stimuleren. De woorden 'studies, onderzoeken en verkenningen en lobbyen' komen vaak voor in de tekst, terwijl Groningen op dit moment al aan tafel zit bij het Rijk. De waterstofbackbone loopt van Groningen via Amsterdam naar Rotterdam. Hoe kan Den Helder hierop aangesloten worden? In 2025 ligt er een koppeling tussen Noord-Nederland en Noord-Duitsland. In 2023 moet de backbone door de haven van Rotterdam in bedrijf zijn, want Rotterdam wordt gezien als het internationale knooppunt en de energiehaven van Noordwest-Europa. Loopt men met de ambities achter de feiten aan? Het Position Paper van Noord-Holland moet nog opgesteld worden, daarom moet er meer actie ondernomen worden. Er wordt een Noord-Hollands waterstofplatform opgericht, gaat de provincie nu actief afspraken maken met partijen? De provincie moet zich actief opstellen en partijen actief benaderen en niet wachten totdat zij hun plannen elders gaan voorleggen. In Noord-Nederland wordt vol ingezet op groene waterstof, waarom wordt dan in Den Helder ingezet op een blauwe waterstoffabriek en niet met een actieve lobby op een groene waterstoffabriek? GS worden verzocht om een proactieve aanpak te starten om daadwerkelijk een kans te maken, met name vanwege de ambities en de economische belangen voor de Kop.

Dhr. **Zoon** (PvdD) constateert dat de focus enkel ligt op energieopwekking, maar niet op besparing en daar zit de echte winst. Op besparing wordt enkel ingezet bij particuliere woningeigenaren, maar ook uit het onderzoek van de Rekenkamer uit 2018 blijkt dat energiebesparing wordt vereist door het Energieakkoord. Hoe kijkt de gedeputeerde hiernaar? Gebruikers die overschakelen naar waterstof, kunnen een enorme milieuwinst opleveren, maar ze moeten wel groene waterstof gebruiken. Het produceren van blauwe waterstof is qua

milieuvervuiling net zo slecht als grijze waterstof. Het is zonde om deze productie te faciliteren, er moet juist bij de productie ingezet worden op de best beschikbare technieken voor een groene productie.

Dhr. **Wijmenga** (CDA) vindt het een goed rapport, maar concrete technische projecten en business cases ontbreken vooralsnog. Graag een reactie van de gedeputeerde.

Dhr. **Kanik** (D66) vindt het belangrijk dat er een sterke boodschap wordt neergezet en dat het bedrijfsleven wordt geënthousiasmeerd door als provincie te laten zien dat men achter deze ontwikkeling staat en in Europa leidend wil worden bij de waterstofproductie. Daarnaast kan knellende regelgeving worden versoepeld. Hoe wordt de balans tussen wonen en ruimte geborgd, want het produceren en opslaan van waterstof neemt veel (milieu-)ruimte in beslag hetgeen kan conflicteren met woonruimte, zoals in het NZKG. Het een mag niet ten koste gaan van het andere, hiervoor is samenwerking met gemeenten van groot belang om een gedeelde visie tot stand te brengen. Voorgesteld wordt om met het Verenigd Koninkrijk af te stemmen of er kan worden samengewerkt. Hoe kijkt het college naar het duidelijk en helder met de EU communiceren van de ambities van de provincie?

Dhr. **Klein** (CU) vindt waterstof heel belangrijk voor de verduurzaming van de industrie. Ook is het heel goed dat naast IJmuiden ook wordt gefocust op Den Helder en dat de provincie een actieve rol wil oppakken waarvoor een aantal concrete ideeën in het document wordt genoemd. Hoe verhoudt de regionale infrastructuur voor waterstof zich tot de RES'en en welke knelpunten bestaan hier momenteel? Hoe adaptief is de provinciale strategie in het kader van de aanstaande overname van Tata Steel door SSAB en de mogelijke wijziging van staalproductie en het opslaan van CO2?

Dhr. **Smaling** (SP) zal de resterende spreektijd van 1 minuut aanwenden bij agendapunt 8.c.

Gedeputeerde **Stigter** dankt voor alle complimenten voor de strategie. De naam van het document is nu nog Waterstofstrategie, maar de opmerking van mw. Kaamer van Hoegee 'Trappen met die bak' is wellicht een betere titel en geeft beter aan waar de acties op gericht zijn. Bij waterstof denkt men in het algemeen eerst aan Groningen en Rijnmond en minder aan Noord-Holland, Den Helder of het NZKG, ondanks de op deze locaties aanwezige gunstige omstandigheden. Vanuit deze lichte achterstandspositie moet men in de frontlinie proberen terecht te komen en dat gaat ook lukken, zoals door te overleggen met publieke en private partners in het land en met Groningen om na te gaan of de door hen gekozen aanpak ook in Noord-Holland toegepast kan worden. Samen met Groningen die heel enthousiast is over samenwerking met Noord-Holland, wordt in de lobby opgetrokken naar de EU. Er wordt toegewerkt naar de ambitie van een groene waterstofeconomie, maar nog niet is van alle onderdelen bekend hoe dit kan worden gerealiseerd. Wat nu bekend is wordt opgepakt, maar de situatie over zes tot acht jaar is nog onzeker en dat vereist een adaptieve strategie. Hierover wordt met alle partners en marktpartijen die bereid zijn om de strategie verder te brengen, overlegd. Het voorstel van de VVD om het wijdvertakte aardgasnet te handhaven, wordt door GS ondersteund, hoewel aanpassingen aan het gasnet nodig zijn voor de waterstofeconomie, zowel op land als op zee. Nu moet een aantal transitiepaden worden bewandeld, zowel voor de aanleg van infrastructuur als voor de vraag. Daarom wordt ingezet op blauwe waterstof als tussenstap naar groene waterstof. De CO2 die vrijkomt bij de productie van blauwe waterstof, wordt opgeslagen, dus het effect is hetzelfde als bij groene waterstof. De energietransitie kan een positief effect hebben op de werkgelegenheid.

Een MRA-studie heeft dit zo goed mogelijk gekwantificeerd en er zijn substantiële effecten zichtbaar. De werkgelegenheid wordt maximaal ingezet om de energietransitie te faciliteren. Qua infrastructuur ligt er een aantal relaties met agendapunt 8.c. Het huidige elektriciteitsnet staat zwaar onder druk door de energietransitie en ruimtelijke ontwikkelingen. Door het gebruik van waterstof kan dit net ontlast worden en met hybride systemen kunnen elektriciteit en waterstof slim gecombineerd worden. Naast investeringen in versterking van het elektriciteitsnetwerk moet er ook geïnvesteerd worden in het gas- en waterstofnetwerk door het aanleggen van een aantal hoofdleidingen, de backbones, teneinde Den Helder goed te kunnen aansluiten op het waterstofhoofdnet. Ook in het NZKG is een backbone nodig tussen Tata IJmuiden en de rest van de haven. Daarnaast moet in het gasnet geïnvesteerd worden om dit überhaupt geschikt te maken voor het transport van waterstof. Het document geeft de ambities weer en de te bewandelen routes, maar op onderdelen is men al concreet aan de slag met een lobby om Noord-Holland stevig op de kaart te zetten in Den Haag en de EU. Voor de realisatie van twee fabrieken is men reeds aangesloten in de studiefase waar vraagstukken zoals exploitatie, de business case, infrastructuur en ruimtelijke inpassing aan bod komen en er wordt gewerkt aan de realisatie van de backbone in het ontbrekende deel. Elke relevante partij voor productie of transport zit aan tafel bij het Waterplatform, zowel publiek als privaat, en nieuwe partijen die een belangrijke rol kan spelen, zijn welkom. Energiebesparingen worden met een groot aantal activiteiten gerealiseerd in de gebouwde omgeving en er wordt actief ingezet op energiebesparing bij bedrijven. Echter, de productiekant moet verduurzaamd worden, daar zijn de acties met name op gericht. Uiteindelijk moeten marktpartijen het gaan oppakken, daarvoor is men in gesprek om de randvoorwaarden voor de ruimtelijke verantwoordelijkheid en het realisatieproces vast te leggen. De noodzakelijke infrastructuur moet tijdig gereed zijn en ook de financial engineering wordt gefaciliteerd, zodat bedrijven snel kunnen instappen. De focus moet liggen op het enthousiasmeren van het bedrijfsleven en het opheffen van beperkende regelgeving zowel op landelijk als provinciaal niveau. Dit wordt actief opgepakt, maar uiteindelijk gaat het om een weging van belangen met het oog op de ruimte en infrastructuur, waar voor een deel de Omgevingsvisie aan ten grondslag ligt. Samenwerking wordt in eerste instantie gezocht in Nederland, maar de lijnen naar Brussel worden zeker opengehouden zodat financiële kansen meteen benut kunnen worden. De verbinding met de RES ziet met name op de uitbreiding en keuzes over de infrastructuur voor de opgewekte energie. In afwachting van de gevolgen van de overname van Tata zijn er vooralsnog geen principiële bezwaren opgeworpen, Tata doet gewoon mee aan de ontwikkeling van waterstof. Mocht er sprake zijn van nieuwe situaties, dan worden deze opgenomen in de adaptieve strategie.

De **voorzitter** meldt dat mw. Van Soest (50plus/PvdO) en dhr. Vink (D66) de vergadering hebben verlaten.

Tweede termijn

Mw. **De Vries** (PvdA) is niet helemaal gerustgesteld door de bijdrage van GS, men loopt achter de muziek aan en men kijkt naar hoe concurrenten het aanpakken. Motie 45 is voor de PvdA niet afgedaan.

Dhr. **Kanik** (D66) vertrouwt de gedeputeerde met zijn inzet om een verschil te gaan maken in de waterstofstrategie. De motie is afgedaan.

De **voorzitter** constateert dat alle partijen met uitzondering van de PvdA motie 45 als afgedaan beschouwen.

8.c. Energie: Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur en afdoen M104-2019

Mw. **Kaamer van Hoegee** (VVD) constateert dat uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is om aan de vraag en het aanbod te kunnen blijven voldoen. Nu zijn er al bedrijven die zonnepanelen willen plaatsen maar de aansluiting op het energienet is onmogelijk, omdat het netwerk het aanbod niet aan kan. Daarnaast bestaan er zorgen over de aansluiting van nieuwe woningbouwlocaties op het energienetwerk. De VVD vraagt om een technische briefing te organiseren over de beperkte fysieke ruimte en draagvlak in relatie tot milieuruimte teneinde in de toekomst een beter besluit te kunnen nemen over de RES'en en de locaties voor wind en zon. De commissie dient regelmatig geïnformeerd te worden over de stand van zaken. Daarnaast moet het thema een plek krijgen in de RES'en, want deze hangen nauw met elkaar samen.

Mw. **Gielen** (GL) constateert dat de energietransitie niet mogelijk is zonder een goede energie-infrastructuur. Hoe eerder wordt gestart met het plan van aanpak, hoe beter. Hoe wordt hier handen en voeten aan gegeven en kan er meer SMART worden geformuleerd zodat geëvalueerd kan worden of en welke maatregelen effect hebben gehad? Houdt het college rekening met scenario's waarin de ambitie in het Klimaatakkoord van 49% wordt opgehoogd naar 55% klimaatneutraal in 2030? Liggen er B- en C-scenario's klaar om op te kunnen schalen?

Mw. **De Vries** (PvdA) constateert dat energiecorporaties heel graag met hun plannen voor groene projecten willen starten en de netbeheerders hebben de noodklok al geluid. De integrale aanpak van de infrastructuur wordt ondersteund, evenals de regierol van de provincie. De rest van het document stelt teleur, dat ziet meer op een voorstadium dan op het snel aan de slag gaan. Waarom wordt nu pas gewerkt aan een taskforce om een versnelling in te zetten en wanneer kan deze taskforce aan de slag? Is de benodigde ruimte gereserveerd voor de energietransitie en wanneer kunnen de netbeheerders aan de slag? Een helder tijdpad ontbreekt, terwijl er ook nog 100.000 nieuwe woningen gebouwd gaan worden.

Dhr. **Zoon** (PvdD) had ook meer verwacht dan wat er nu voorligt. Wat houden de no-regret projecten precies in? Dit klinkt als achterstallig onderhoud. Er is nog geen echte aanpak zichtbaar, hoewel de motie hier wel toe oproept. Niettemin kan de motie als afgedaan worden beschouwd. Men kijkt uit naar de uitwerking.

Dhr. **Kanik** (D66) sluit zich aan bij de geuite zorgen van voorgaande sprekers over de bestaande knelpunten en het plan van aanpak. In de laatste PS-vergadering is de motie Gelijkstroom aangenomen, wordt deze betrokken bij de uitwerking van het stappenplan voor het ontwerpen van hybride energiesystemen?

Dhr. **Klein** (CU) kan zich vinden in de strategie. Hoe wordt het landschappelijk belang betrokken bij de modellen voor de energiesystemen en zijn hier kaders voor? Ook afgelegen gebieden moeten de kans krijgen om duurzame energie op te wekken.

Dhr. **Smaling** (SP) vraagt zich af of de acties niet te laat komen. Helaas ontbreekt een besparingsscenario. De groei van datacentra is wel verdisconteerd, maar moet men een dergelijke groei wel willen? Klopt het dat er nog een serie tracébesluiten genomen moet worden

waarmee lange termijnen samenhangen voor voorbereiding en het indienen van zienswijzen? Aanlanding in Wijk aan Zee: bij de bewoners bestaan zorgen over de extra belasting ondanks de mededeling door TenneT dat men binnen het geluidsplafond blijft. Hoe kijkt de gedeputeerde naar deze klachten?

Gedeputeerde **Stigter** meldt dat het thema energie-infrastructuur alle portefeuilles enigszins raakt, daarom zal op verzoek van de commissie een technische briefing worden georganiseerd. Hij zegt toe PS regelmatig te informeren over de stand van zaken van de verschillende trajecten. Er is zeker sprake van een relatie met de RES'en, reden waarom de netbeheerders vanaf het begin betrokken waren bij de RES'en. De zoekgebieden worden momenteel besproken met de deelregio's vanwege de inpasbaarheid in de ruimte. Er is niet een aanvliegroute of reden voor de knelpunten bij het elektriciteitsnet, het gaat om een combinatie van RES'en die extra elektriciteit aanbieden op het net en het gaat om ontwikkelingen in de industrie, zoals verduurzaming die leidt tot een enorme elektrificatie van processen. Na afronding van de systeemanalyse vorig jaar, bleek de noodzaak van het aanpakken van de knelpunten en in combinatie met de afspraken om een cluster industrie energiestrategie NZKG te ontwikkelen, is besloten tot een integrale analyse van het net. De infrastructuur is een belangrijke onderlegger van de energietransitie, dat wordt ook door de commissie onderkend. De taskforce wordt op dit moment ingesteld samen met de partners en netbeheerders. Een van de knelpunten wordt veroorzaakt door achterstallig onderhoud uit het verleden, evenals vanwege het feit dat de energietransitie om een andere vorm van sturing vraagt door de netbeheerders. Daar hadden zij niet altijd de mogelijkheden voor en ook voor hen is dit nog een zoektocht, maar wanneer aanpassingen nodig zijn, zullen door middel van regelgeving de netbeheerders wordt gestimuleerd om proactief te investeren. De motie Gelijkstroom is nog niet verwerkt in deze strategie, maar wordt er wel aan toegevoegd tijdens de eerste aanpassing. Er wordt een integrale afweging gemaakt van de ruimtelijke inpassing in het landschap. De systeemanalyse en ook de taskforce focussen op de gehele provincie, dus ook op het buitengebied. De zorgen van de inwoners van Wijk aan Zee zijn bekend, daarom moet leefbaarheid een essentieel onderdeel zijn van de aanlanding, maar vooralsnog past alles binnen de regelgeving, ook ten aanzien van geluid. Hier zal strikt op worden toegezien. In alle modellen zowel aan de industrie als aan de gebouwde omgevingskant, wordt uitgegaan van de bestaande maximale besparingsdoelstellingen. Dit is verdisconteerd in de cijfers. Dus de toename van de elektriciteitsbehoefte moet samengaan met besparingsmaatregelen. Er moet inderdaad een groot aantal nieuwe tracébesluiten genomen worden over onderstations en infrastructuur. Daarom moet nu het ruimtelijke spoor al worden ingezet.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Uit de chat blijkt dat alle fracties motie 104 van 2019 als afgedaan beschouwen.

9. Rondvraag gedeputeerde Stigter

De **voorzitter** meldt dat mw. De Vries een vraag heeft.

Mw. **De Vries** (PvdA) maakt zich zorgen over de ontwikkeling van geothermie in de rest van de provincie en met name in Noord-Holland-Noord naast die in de MRA. Stimulering van geothermie in de MRA kan de PvdA alleen maar aanmoedigen. Geothermie zal naast zonne-en windenergie, waar mogelijk, een belangrijke rol gaan spelen als nieuwe energiebron in de provincie, bijvoorbeeld in Noord-Holland Noord, ongeveer de lijn Den Helder-Medemblik, West-Friesland. In dit deel van Noord-Holland zit immers een belangrijk potentieel voor geothermie. Voor de

gehele provincie Noord-Holland is het belangrijk dat de reeds in het coalitieakkoord aangekondigde Geo-alliantie nu actief gaat worden. Hoe verheugd de PvdA ook is over een versnelling van de ontwikkeling van geothermie in de MRA, men maakt zich oprecht zorgen over het (schijnbaar) achterblijven van een dergelijke ontwikkeling in de rest van de provincie, daar waar juist grote mogelijkheden liggen op dit gebied. De samenwerkingsovereenkomst van de MRA roept dan ook vragen op, namelijk: 1. Welke ontwikkelingen voorzien GS op het gebied van geothermie voor Noord-Holland-Noord? Is daar een vergelijkbare versnelling in de maak als in de MRA? 2. Het hanteren van de kunstmatige splitsing van de provincie in MRA en NHN op dit gebied kan een onwenselijk verschil in tempo en urgentie tot gevolg hebben, mede ingegeven door de grotere organisatiekracht binnen de MRA. Hoe kijken GS hier tegenaan en zou het niet beter zijn een integrale benadering te hanteren voor de gehele provincie waarbij de krachten gebundeld worden? 3. Wanneer verwacht de gedeputeerde de reeds in het coalitieakkoord aangekondigde Geo-alliantie in Noord-Holland in actie te hebben? Kan de gedeputeerde aangeven waarom deze nog niet actief is?

Gedeputeerde **Stigter** antwoordt als volgt. Eigenlijk is het zo dat het MRA-gebied nu achtergesteld is ten opzichte van noord, want daar is men veel verder met geothermie omdat daar vanuit de oude olie en gasindustrie een beter beeld van de ondergrond beschikbaar was. In het MRA gebied ontbrak inzicht in de ondergrond, waardoor er onvoldoende kennis was van de mogelijkheden van aardwarmte. Daarom vindt nu een scan plaats naar de bodemgesteldheid, waarvan de uitkomsten volgend jaar verwacht worden. Het stimuleren van gebruik van aardwarmte geldt voor de gehele provincie, dus informatiebijeenkomsten worden in de gehele provincie georganiseerd. Een samenwerking tussen publieke en marktpartijen kan een grote rol spelen bij de toepassing van geothermie, hierover is recent een afspraak gemaakt en dit is een eerste stap richting de Geo-alliantie. Hij zegt toe om te kijken om daar waar het meerwaarde heeft, de publiek-private samenwerking voor geothermie ook voor Noord-Holland-Noord in te zetten.

10. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 22.52 uur.

11. C-Agenda Klimaat en Energie (ter kennisname)

11.a Energie / Landbouw: Evaluatierapport Verduurzaming Glastuinbouw (C-agenda RWK 23-11-2020 (leidend) & NLG 23-11-2020)

In het kader van de afronding van het Beleidsagenda Energietransitie 2016- 2020 is besloten tot een beleidsevaluatie met betrekking tot de energietransitie in de glastuinbouw. In het voorliggende evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie.

11.b Energie / MRA: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA' (C-agenda RWK 23-11-2020)

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere slaan de handen ineen met zes marktpartijen/ operators om geothermie te stimuleren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In een samenwerkingsovereenkomst zijn gezamenlijke uitgangspunten opgenomen om te komen tot verdere, kwalitatieve aardwarmteontwikkelingen. Zo zijn er afspraken gemaakt over het delen van kennis en ervaring, het efficiënt benutten van de ondergrond en het gezamenlijk afstemmen van plannen. Het vormt een open samenwerking, nieuwe partijen zijn welkom zich aan te sluiten.

11.c Mobiliteit / Klimaat: Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020 (C-agenda M&B 26-10-2020 (leidend) en RWK 19-10-2020)

11.d Klimaat / Wonen: Uitvoeringsregeling verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (C-agenda RWK 23-11-2020)

Door samenwerking zijn woningcorporaties in staat innovaties bij woningverduurzaming te stimuleren die leiden tot kostendaling. Met de Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties 2020 ondersteunt de provincie woningcorporaties hierbij.

11.e Energie: Ingekomen brief aan PS over Geingebied - Afstemming over windmolens langs provinciegrens (C-agenda RWK 23-11-2020)

12. C-Agenda Ruimte en Wonen (ter kennisname)

12.a Ruimte / Natuur: Vrienden van het Gooi Ingebrekestelling bezwaarschriften (C- agenda 23-11-2020 RWK & NLG)

12.b Ruimte / Omgevingsverordening: Ter informatie brief van bewoners Landsmeer over bezwaren tegen bouwplan (C-agenda RWK 23-11-2020)

12.c Ruimte: Brief aan GS & PS van stichting behoud Waterland - Plan voor nieuw bedrijventerrein Purmer (C-agenda RWK 23-11-2020)

12.d Ruimte: Knooppuntontwikkeling Haarlem (C-agenda RWK 23-11-2020)

Om Haarlem bereikbaar en leefbaar te houden en binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is een conceptvisie voor stationsgebied Haarlem opgeleverd. Daarin worden 5 ambities en 3 hoofdvarianten beschreven. Daarnaast is een verkennend onderzoek afgerond naar mogelijke locaties voor een nieuw OV-knooppunt buiten het stadscentrum van Haarlem. Beide rapporten zijn binnenkort te vinden op de websites van de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland.

12.e Ruimte: Brief en afschriften van zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel fase 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

12.f Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30- 11-2020)

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

12.g Ruimte: Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

12.h Ruimte: Ingekomen brief aan PS over bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit is een geanonimiseerde brief.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

13. C-Agenda Omgevingsverordening (ter kennisname)

13.a Omgevingsverordening: Afschrift van brief bewoners Hollands Kroon aan college HK over Omgevingsverordening (Betrekken bij 2e termijn PS 22-10- 2020 / C-agenda RWK 23-11-2020)

13.b Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

14. C-Agenda MRA (ter kennisname)

14.a MRA: Maandelijks raads- en Statenledenbericht MRA - nr. 42 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Agenda Ruimte Wonen en Klimaat

Datum	23-11-2020
Tijd	18:15 - 21:45
Locatie	Online vergaderomgeving
Voorzitter	Marcel Steeman
Omschrijving	

Voor deze vergadering geldt de spreektijdregeling voor 3,5 vergaderuren.

Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 eerder beginnen.

1 18:15 **Opening en mededelingen**

2 18:20 **Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen en C-agenda**

3 18:25 **Inspreekhalfuur**

4 18:55 **Rondvraag commissaris van de Koning Van Dijk (portefeuille MRA)**

5 **A-agenda Algemeen**

5.a 18:55 **Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020 (A-agenda NLG en RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020 en C-agenda M&B 30-11-2020)**

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2020 op basis van de huidige verwachtingen.

Voor de commissie RWK ligt een onderdeel van de Begrotingswijziging ter bespreking voor:
Besluitpunt 2. De reserve OV knooppunten te wijzigen conform het in de voordracht opgenomen wijzigingsbesluit.

6 **B-Agenda Ruimte en Wonen**

6.a **Wonen: Voortgang Woonagenda 2020 - 2025 (B-agenda RWK 23-11-2020)**

19:10 In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staan de ambities, uitgangspunten en acties op het gebied van wonen. De voortgangsrapportage is bedoeld om PS te informeren over de voortgang van de actiepunten uit deze Woonagenda.
De commissie kan de voortgang bespreken met elkaar en met de gedeputeerde Wonen.

7 **Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)**

19:50

8 **B-Agenda Klimaat en Energie**

8.a **Energie: Discussienotitie FvD/CDA Kernenergie voor Noord-Holland (B-agenda RWK 23-11-2020)**

19:55 Discussienota van de fracties FvD en CDA.
Ter bespreking voorgelegd aan de commissie RWK.

8.b **Energie / Klimaat: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018 (B-agenda RWK 23-11-2020)**

20:35 Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen.

De commissie kan deze strategie met elkaar en de gedeputeerde bespreken, en aangeven of de motie M45-2018 als afgedaan beschouwd kan worden.

8.c **Energie: Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur en afdoen M104-2019**

21:00

De commissie kan de uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur met elkaar en de gedeputeerde bespreken, en aangeven of de motie M104-2019 als afgedaan beschouwd kan worden.

9 Rondvraag gedeputeerde Stigter (portefeuilles Klimaat en Energie)

21:40

10 Sluiting

21:45

C-Agenda commissie RWK 23-11-2020

11 C-Agenda Klimaat en Energie (ter kennisname)

11.a Energie / Landbouw: Evaluatierapport Verduurzaming Glastuinbouw (C-agenda RWK 23-11-2020 (leidend) & NLG 23-11-2020)

In het kader van de afronding van het Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 is besloten tot een beleidsevaluatie met betrekking tot de energietransitie in de glastuinbouw. In het voorliggende evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie.

11.b Energie / MRA: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA' (C-agenda RWK 23-11-2020)

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere slaan de handen ineen met zes marktpartijen/ operators om geothermie te stimuleren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In een samenwerkingsovereenkomst zijn gezamenlijke uitgangspunten opgenomen om te komen tot verdere, kwalitatieve aardwarmteontwikkelingen. Zo zijn er afspraken gemaakt over het delen van kennis en ervaring, het efficiënt benutten van de ondergrond en het gezamenlijk afstemmen van plannen. Het vormt een open samenwerking, nieuwe partijen zijn welkom zich aan te sluiten.

11.c Mobiliteit / Klimaat: Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020 (C-agenda M&B 26-10-2020 (leidend) en RWK 19-10-2020)

11.d Klimaat / Wonen: Uitvoeringsregeling verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (C-agenda RWK 23-11-2020)

Door samenwerking zijn woningcorporaties in staat innovaties bij woningverduurzaming te stimuleren die leiden tot kostendaling. Met de Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties 2020 ondersteunt de provincie woningcorporaties hierbij.

11.e Energie: Ingekomen brief aan PS over Geingebied - Afstemming over windmolens langs provinciegrens (C-agenda RWK 23-11-2020)

12 **C-Agenda Ruimte en Wonen (ter kennisname)**

12.a **Ruimte / Natuur: Vrienden van het Gooi Ingebrekestelling bezwaarschriften (C-agenda 23-11-2020 RWK & NLG)**

12.b **Ruimte / Omgevingsverordening: Ter informatie brief van bewoners Landsmeer over bezwaren tegen bouwplan (C-agenda RWK 23-11-2020)**

12.c **Ruimte: Brief aan GS & PS van stichting behoud Waterland - Plan voor nieuw bedrijventerrein Purmer (C-agenda RWK 23-11-2020)**

12.d **Ruimte: Knooppuntontwikkeling Haarlem (C-agenda RWK 23-11-2020)**

Om Haarlem bereikbaar en leefbaar te houden en binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is een conceptvisie voor stationsgebied Haarlem opgeleverd. Daarin worden 5 ambities en 3 hoofdvarianten beschreven. Daarnaast is een verkennend onderzoek afgerond naar mogelijke locaties voor een nieuw OV-knooppunt buiten het stadscentrum van Haarlem. Beide rapporten zijn binnenkort te vinden op de websites van de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland.

12.e **Ruimte: Brief en afschriften van zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel fase 8 (C-agenda RWK 23-11-2020)**

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

12.f **Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020)**

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

12.g **Ruimte: Afschriften zienswijzen aan gemeente Wijdemeren over plan Zuidsingel (C-agenda RWK 23-11-2020)**

Dit zijn geanonimiseerde documenten zonder NAW-gegevens.

De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

12.h Ruimte: Ingekomen brief aan PS over bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek (C-agenda RWK 23-11-2020)

Dit is een geanonimiseerde brief.
De niet-geanonimiseerde stukken zijn voor Statenleden en commissieleden in te zien in het afgeschermde, besloten gedeelte van het vergadersysteem.

13 C-Agenda Omgevingsverordening (ter kennisname)

13.a Omgevingsverordening: Afschrift van brief bewoners Hollands Kroon aan college HK over Omgevingsverordening (Betrekken bij 2e termijn PS 22-10-2020 / C-agenda RWK 23-11-2020)

13.b Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

14 C-Agenda MRA (ter kennisname)

14.a MRA: Maandelijks raads- en Statenledenbericht MRA - nr. 42 (C-agenda RWK 23-11-2020)

Verslag concept

Commissie Ruimte, Wonen en Klimaat (RWK)

Datum commissievergadering	:	19 oktober 2020
Commissievoorzitter plv.	:	Dhr. E.W.J. Jensen
Commissie-adviseur	:	Dhr. E. Krijgsman
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 3288 / krijgsmane@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter plv.:		: dhr. E.W.J. Jensen
Commissie adviseur:		: dhr. E. Krijgsman
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. van Andel, dhr. J.N. Wijmenga
	ChristenUnie	: mw. E.T. Kaper-Hartenberg. dhr. M.C.A. Klein
	D66	: dhr. E.B. Kanik en dhr. B.I. Vink
	FvD	: dhr. G.H.J. Köhler
	GroenLinks	: mw. A. Gielen
	PvdA	: dhr. L.Hj. Voskuil en mw. A.T.B. de Vries
	PvdD	: dhr. J.P. Hollebeek
	SP	mw. R. Alberts-Oosterbaan, dhr. E.M.A. Smaling
	VVD	: dhr. J.P.H.M. van Gilse en mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee
Gedeputeerden:	C. Loggen (VVD), dhr. E. Stigter (GL) en mw. I. Zaal (D66)	
Afwezig:	dhr. D.J. van den Berg (FvD). dhr. N. Kaptheijns (PVV) en dhr. M.C. Steeman (D66), 50PLUS/PvdO, DENK en Fractie Baljeu	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische agenda, Lijsten moties en toezeggingen en C-agenda
3. Inspreekhalfuur
4. A-agenda Algemeen

Pagina 2

4a. Alle commissies: Begroting 2021 en voordracht
5. Rondvraag commissaris van de Koning Van Dijk (portefeuille MRA)
6. B-agenda Klimaat en Energie
6a. Klimaat en Energie: Noord-Hollands Actieprogramma Klimaat
7. Rondvraag gedeputeerde Stigter (portefeuilles Klimaat en Energie)
8. B-agenda Ruimte en Wonen
8a. Wonen: Afdoening motie M19-2020 Dak- en Thuisloze jongeren
8b. Wonen/Economie: Huisvesting buitenlandse werknemers en probleemanalyse en aanpak
9. Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)
10. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de online vergadering om 18.15 uur.

Mededelingen:

- Het Presidium heeft besloten om de vergadering weer in de digitale setting te organiseren. Voor de zomer zijn richtlijnen vastgesteld om de vergadering in goede banen te leiden. De voorzitter neemt de richtlijnen kort door.
- De Commissaris van de Koning is niet aanwezig. Mochten er bij agendapunt 4 vragen zijn voor zijn portefeuille over de MRA, dan worden deze schriftelijk beantwoord.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Van den Berg (FvD) en de heer Kaptheijns (PVV).

Mededelingen vanuit het college van Gedeputeerde Staten:

Geen.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische agenda, Lijsten moties en toezeggingen en C-agenda

- De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.
- De verslagen van de commissievergaderingen van 21, 24, en 29 september 2020 worden ongewijzigd vastgesteld.
- De Strategische agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.
- De lijsten van moties en toezeggingen worden vastgesteld.
- De C-agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur

Voor het inspreekhalfuur zijn geen aanmeldingen ontvangen.

4. A-agenda Algemeen

4a. Alle commissies: Begroting 2021 en voordracht

Mevrouw **Gielen** (GL) is blij dat het Duurzaamheidsfonds naar aanleiding van motie 42 is ingesteld. Het is mooi dat de provincie invulling kan geven aan de omgang met de economische gevolgen. GL is benieuwd naar de plannen omtrent de uitwerking van het Duurzaamheidfonds. Wanneer kunnen Provinciale Staten meer informatie verwachten? Wanneer verwachten Gedeputeerde Staten over te tot besteding?

Mevrouw **Kaper-Hartenberg** (CU) bedankt voor de begroting 2021. Het is een goed leesbaar stuk. In de Omgevingsvisie is de ambitie geformuleerd om zo snel mogelijk aan de WHO advieswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Dit is uitgewerkt in het Programma Gezonde Leefomgeving. Daarnaast werken het Rijk, meerdere provincies en gemeenten aan het uitvoeren van het Schone Lucht Akkoord, dat in januari 2020 is ondertekend. Speciale aandacht is er voor de problematiek rond zeer zorgwekkende stoffen en de verbetering van de luchtkwaliteit. Het verbaast de ChristenUnie dat de post is gehalveerd ten opzichte van 2020 (zie paragraaf 2.2.1.). Kan de gedeputeerde deze halvering toelichten? Iets soortgelijks merkte de fractie op bij de post Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving. Na de uitspraak van de Raad van State over het programma Aanpak Stikstof heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord meer aanvragen voor vergunningen en verzoeken om handhaving. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft structureel te maken met extra inzet

op complexe dossiers, zoals Harsco Metals en Tata Steel. Deze omgevingsdienst ziet een structurele toename van het aantal juridische procedures en de vraag naar milieu specialistisch advies. In de budgettabel op pagina 32 (paragraaf 2.1.5.) staat een budgetverlaging voor 2021. Kan de gedeputeerde deze verlaging toelichten?
De CU-fractie maakt zich al langere tijd zorgen over de waterkwaliteit in de provincie. De waterkwaliteit van de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland en Amstel Gooi en Vecht is matig, ontoereikend en slecht per peildatum 2018 (Zie tabel 3.2.2.) De beoordeling vindt plaats op basis van het One-out, All-out principe. Indien een waterkwaliteitselement niet aan de eisen voldoet wordt de toestand van het waterlichaam niet als goed beoordeeld. De provincie is verantwoordelijk voor schoon en voldoende oppervlaktewater en om de kwaliteit te bevorderen. In 2020 was hiervoor meer begroot dan nu in 2021. Vanwaar deze vermindering? Hoe denken Gedeputeerde Staten de waterkwaliteit spoedig te verbeteren met minder financiële middelen?
Met het programma Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland stimuleert de provincie particuliere woningeigenaren en corporaties hun woningen te verduurzamen. Een van de activiteiten is het ontwikkelen en uitvoeren van duurzaamheidsinitiatieven van burgercollectieven. Mogelijk is het beschikbare budget (pagina 34) in 2020 volledig besteed. Blijkbaar voorziet dit in een grote behoefte. Kan de provincie ook voor 2021 geld beschikbaar stellen?
De Rijksoverheid werkt met de provincies Drenthe, Friesland, Utrecht, Limburg en Zuid-Holland aan een Ontwikkelfonds voor Energiecorporaties. Met dit fonds wordt een deel van de aanloopkosten voor coöperatieve, lokale duurzame energieprojecten voorgefinancierd. Energie Samen, de landelijke koepel- en belangenvereniging hoopt dan andere provincies aanhaken. Is Provincie Noord-Holland bewust niet aangehaakt? Zo ja, wat is de reden? Denkt de gedeputeerde dat dit fonds een bijdrage kan leveren aan de energietransitie in Noord-Holland? Wil de gedeputeerde verkennen of het zinvol is om bij dit fonds aan te sluiten?

De **voorzitter** merkt op dat een aantal vragen in de commissie NLG thuishoren. De betreffende antwoorden zullen vanuit die commissie komen.

De heer **Voskuil** (PvdA) sluit zich aan bij de positieve woorden van GroenLinks over het realiseren van motie 42. Hiermee wordt gekomen tot een raamwerk voor de uitvoering. De drie besproken doelgebieden vindt de PvdA stuk voor stuk belangrijk.
De PvdA wil graag nog een paar punten meegeven voor de verdere uitwerking. Zowel in Europa als in Den Haag wordt gesproken over het verhogen van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord naar 55%. Zou het niet een goed idee zijn als Provincie Noord-Holland die verhoogde ambitie meeneemt? Het risico is dat dergelijke regeling vooral landen waar de organisatiekracht het hoogst is. Hoe denken Gedeputeerde Staten in de uitwerking te borgen dat voor de hele provincie in dezen 'wat te halen valt'? Dat geldt ook voor particuliere woningeigenaren. De één is beter in staat om een regeling te vinden en zich erop te beroepen, terwijl de ander dat lastig vindt. Het is wenselijk dat juist mensen met een smalle beurs een beroep kunnen doen op bijvoorbeeld woning-abonnementen. Is het mogelijk om een soort inkomenstoets te doen bij woningabonnement?
De PvdA vraagt aandacht voor mensen in de zogenaamde 'gespikkelde wijken. Particulieren kochten corporatiebezit. Deze particuliere woningen liggen vaak middenin een blok van corporatiewoningen. Dat maakt het voor de corporatie lastig om een woningblok te verduurzamen. Voor de woningeigenaren is ook niet eenvoudig om zelf die slag te maken. Met de woningabonnementen kan dat probleem worden getackeld. Particuliere woningeigenaren kunnen dan meeliften met de verduurzamingsinspanning van de corporatie. Kunnen Gedeputeerde Staten hieraan aandacht besteden in de uitwerking?

De culturele sector is hard geraakt door de Coronacrisis. De PvdA is blij met de voorgestelde initiatieven om juist deze sector te ondersteunen. De PvdA wil zoeken naar een positief middel om deze sector een hart onder de riem te steken. De fractie denkt daarbij aan het instellen van een provinciale cultuurprijs. Hiermee geeft de provincie een signaal af dat zij cultuur belangrijk vindt. Hoe kijken deze commissie en Gedeputeerde Staten aan tegen een dergelijke cultuurprijs?
De PvdA wordt altijd enthousiast van impulsen voor verbetering van de arbeidsmarkt en zeker waar dat techniek betreft. Aan technische mensen is een groot tekort. De PvdA mist nadrukkelijk aandacht voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en starters. De PvdA ziet die aandacht graag terug in dit raamwerk. Juist die mensen worden in een coronacrisis met een teruglopende arbeidsmarkt extra hard geraakt.

Bij interruptie vraagt de heer **Vink** (D66) of de heer Voskuil, wanneer hij zegt dat subsidies moeilijk vindbaar zijn, daarmee suggereert dat dit alleen voor een aantal groepen het geval is. Kan de heer Voskuil dat nader toelichten?
Over het idee voor een cultuurprijs merkt de heer Vink op dat D66 er altijd is voor cultuur. D66 vindt cultuurprijzen mooi, maar de vraag is hoe dat nu past het bij de noden die er in deze tijd zijn.

De heer **Voskuil** (PvdA) heeft niet gezegd dat subsidies moeilijk te vinden zijn. Hij zei dat sommigen beter zijn in het benutten van regelingen dan anderen. Zijn vraag aan het college was hoe kan worden voorkomen dat zij die de grootste organisatiekracht hebben, er het meest van profiteren. Net als D66 draagt de PvdA de cultuur sector een warm hart toe. De bedoelde cultuurprijs moet niet worden beschouwd als een algemene oplossing. Juist in deze moeilijke tijd is het goed om een positief element in te zetten, als een hart onder de riem, een schouderklopje. Het gaat om iets waarmee waardering voor cultuur in de breedte kan worden uitgesproken.

De **voorzitter** meldt dat een deel van de vragen van de heer Voskuil in de commissie EFB thuishoort. De antwoorden op die vragen volgen vanuit de commissie EFB.

De heer **Hollebeek** (PvdD) onderschrijft het meeste van wat de heer Voskuil van de PvdA zojuist heeft ingebracht. Bij het Actieprogramma Klimaat komt de heer Hollebeek nog terug op 55% doelstellingen. Hij bedankt de ambtenaren en het college van Gedeputeerde Staten voor de zeer uitgebreide beantwoording van technische vragen van de PvdD. De fractie kan daarmee goed uit de voeten.

De heer **Wijmenga** (CDA) heeft een zorgpunt. Op pagina 42 van de begroting wordt gesproken over klimaatadaptatie. De tekst bouwt voort op de notitie Klimaatadaptie Noord-Holland die op 25 februari 2020 is vastgesteld. De projecten voor klimaatadaptatie zijn vaak technisch van aard. Uit de begroting blijkt dat er veel projecten mee samenhangen. De zorg betreft de doelmatigheid van dat soort projecten. De komende jaren wordt 5 miljoen euro voor klimaat adaptatie ingezet. De middelen gaan naar kennisontwikkeling, communicatie en als subsidie naar gemeenten. Dit komt op de heer Wijmenga over alsof het heel versnipperd is. Kan de gedeputeerde de zorg van de heer Wijmenga wegnemen?

De heer **Van Gilse** (VVD) bedankt voor de beantwoording van technische vragen en de toegevoegde bestedingsplannen. Eén technische vraag (nr. 60) is onvoldoende beantwoord. De vraag gaat over de 25.000 particuliere woningeigenaren die verduurzamingsmaatregelen zouden moeten gaan nemen. Hoe kan dat worden gemeten? Heeft de provincie inzicht in energie labels? Hoe kunnen de CO2 effecten worden beoordeeld?

Motie 42 Economisch herstel duurzaamheidsfonds is een mooie motie. De VVD is er blij mee. Hoe verhoudt de motie zich tot paragraaf 2.2.3. (Verduurzaming van de particuliere woningvoorraad). Gaat de provincie meer van hetzelfde doen, of andere actie ondernemen? Waar denkt het college aan? Het is goed om te starten in tranches. Het is van belang dat snel van start wordt gegaan, want het is een acuut probleem. Wanneer kan een begrotingswijziging hiervan worden verwacht?

Gedeputeerde **Loggen** probeert ook de beantwoording van vragen, bedoeld voor de commissie NLG, mee te nemen. Als dat onvoldoende mocht zijn, dan volgt een schriftelijke beantwoording.
Betreffende motie 42 verwijst de gedeputeerde naar agendapunt 4, A3. Aan de commissie is een brief gestuurd. Gedeputeerde Staten zetten daarin uiteen hoe ze in de eerste tranche de middelen denken te besteden en hoe de verdeling is tussen een directe uitgifte middels subsidies, dan wel vanuit een revolverend karakter. In de brief staan ook de categorieën waaraan het college denkt bij de eerste tranche.
In de commissie NLG is vandaag uitvoerig stil gestaan bij de Kaderrichtlijn Water. Tevens werd een presentatie verzorgd. Gedeputeerde Staten verwachten met de besteding voor het komend jaar hun taken goed te kunnen uitvoeren. De taken worden in samenwerking met de Waterschappen en gemeenten opgepakt. Voor het komend jaar ligt er een mooi pakket. Mocht het budget onverlet onvoldoende toereikend zijn, dan komt het college terug naar Provinciale Staten met een begrotingswijziging. De verwachting is dat dit niet nodig zal zijn.
Op de vraag over motie 42 in relatie tot de verhoogde ambitie vanuit Europa zegt de gedeputeerde dat het college niet refereerde aan het klimaatdoel. De discussie in Europa zou de gedeputeerde niet willen koppelen aan de ambitie van deze provincie. Provincie Noord-Holland moet binnen de bebouwde omgeving de versnelling zo snel mogelijk op gang brengen. Iedere inspanning die daarop wordt gepleegd en die slaagt, draagt bij aan het verlagen van uitstoot en het verhogen van de ambitie. Het gaat nu echt over de uitvoering door de provincie.
De PvdA vraagt om een rechtvaardige verdeling over de provincie en om het niet alleen te laten neerdalen bij gemeenten die eigenlijk al concrete plannen op de plank hebben liggen. De gedeputeerde begrijpt wat de heer Voskuil bedoelt. Voorkomen moet worden dat het voornoemde gebeurt. Met elke gemeente, die plannen heeft. zal daarover in gesprek worden gegaan. Het zou mooi zijn als iedere gemeente zich voldoende bediend voelt. Het moeten wel projecten zijn die bijdragen aan de hoofddoelstelling van de motie.
Het verzoek met betrekking tot de woonabonnementen vindt de gedeputeerde lastig. Hij weet niet of het überhaupt mogelijk is op provinciaal niveau. Het is immers inkomenspolitiek, die dan moet worden bedreven. De gedeputeerde stelt voor om eerst te onderzoeken of het in het kader van privacy uitvoerbaar is. Dan kan daarna altijd nog het politieke draagvlak worden gezocht. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de inwoners van de provincie Noord-Holland worden ontzorgd met betrekking tot de transitie van de bebouwde omgeving.
Inzake de vraag over een eventuele cultuurprijs verwijst de gedeputeerde naar de commissie die gaat over cultuur. Het thema cultuur behoort niet tot de doelstellingen van de motie.
Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt: het uitgangspunt van de motie is om de middelen te besteden om enerzijds de klap van de Coronacrisis te verzachten en anderzijds om aan te sluiten bij het doel waarvoor de provincie al ambities heeft, zoals de transitie van de bebouwde omgeving. Het college constateert dat vele mensen de kans lopen hun baan te verliezen, of al verloren hebben. Met elkaar moet een inspanning worden verricht en dat geldt voor alle categorieën in ‘de kaartenbakken’ van de gemeentelijke Sociale Diensten. Er moet worden bekeken wie kan worden omgeschoold. De categorie met een afstand tot de arbeidsmarkt hoort daarbij, maar de gedeputeerde zou vooral dicht bij de doelstellingen van de motie willen blijven. Zij die hun baan verliezen, kunnen met deze inspanningen snel worden her-opgeleid naar een andere baan.

In het kader van de klimaatadaptatie is het belangrijk om het urgentiegevoel te blijven uitdragen. Het klimaat is in toenemende mate aan het veranderen. De wereld krijgt steeds vaker te maken met extremen. De provincie zal zich daartegen moeten wapenen. Ze zal iets moeten doen met haar infrastructuur en de manier van bouwen. Het college doet een voorstel zodat gemeenten concreet geholpen kunnen worden met hun vraag. Een aantal projecten is reeds genoemd. De gedeputeerde zal de exacte besteding op schrift stellen, waarna dit overzicht aan de CDA-fractie en deze commissie zal worden toegezonden.
De eerste begrotingswijziging komt begin 2021.

Gedeputeerde **Stigter** licht toe waarom Provincie Noord-Holland niet meedoet aan het ontwikkelfonds voor energiecorporaties. De provincie had al een regeling voor energiecorporaties. Die regeling is gunstiger voor corporaties dan de regeling, zoals die nu in ontwikkeling is voor andere provincies. Noord-Holland spreekt over een subsidie, terwijl in de andere provincies wordt gesproken over een lening, die terugbetaald moet worden. Er zijn nog andere elementen die minder gunstig zijn voor de Noord-Hollandse energiecorporaties, dan de eigen regeling. Dat is de reden dat het college niet mee wil doen Dat signaal ontving het college ook van de energiecorporaties. Het idee van een ontwikkelfonds is wel interessant om mee te nemen in de verdere uitwerking van de financiële participatie rondom de energiecorporatie in brede zin.
Collega Loggen haalde de verhoging van de Europese ambities al aan. Het is afwachten of die er komt en wat dat betekent voor de Nederlandse ambitie. De heer Loggen heeft gelijk als hij voorstelt om daarop niet te wachten. Dit fonds is om de nood nu te ledigen. Dat staat los van het feit of de doelstelling 50%, 75% of 100% zal zijn. Het is nu nodig dat de provincie zich gaat inzetten. Wachten zou juist contraproductief zijn.
De heer Voskuil maakte veel opmerkingen die betrokken zullen worden bij de verdere uitwerking van het maatregelenpakket. Het moet provincie dekkend zijn. Er moet een spreiding zijn over allerlei bevolkingsgroepen. Het lijkt de gedeputeerde niet de bedoeling dat inkomenspolitiek wordt bedreven. De suggestie om 'de gespikkelde woningen' en particuliere eigenaren mee te nemen, is nu precies het ontzorgdeel van particuliere eigenaren dat erin meegenomen is.
25.000 woningeigenaren treffen duurzame energiebesparende maatregelen. Er wordt een inschatting gemaakt van de CO2-reductie. Die inschatting maakt vervolgens onderdeel uit van de betreffende 25%. Op de vraag hoe dat pakket eruit ziet, antwoordt de gedeputeerde dat het een mengeling zal zijn van instrumenten die zich al bewezen hebben, of waarmee, in delen van de provincie, goede ervaringen zijn opgedaan, zoals met het Servicepunt Duurzame Energie. Er zullen ook nieuwe elementen aan het pakket worden toegevoegd, zoals het woonabonnement. Dit is een experiment in samenwerking met Provincie Utrecht. Op basis van de eerste ervaringen in de eerste tranche zal worden bekeken wat deze betekenen voor de tweede tranche.

Bij interruptie wijst de heer **Voskuil** (PvdA) erop dat hij niet sprak over inkomenspolitiek. De PvdA denkt aan verduurzamingspolitiek. Juist in de categorie van mensen met een eigen woning, maar met een smallere beurs, wordt het nemen van verduurzamingsstappen lastig. Daar vallen gaten. Juist daar zou de provincie verduurzaming toch mogelijk moeten maken? Dat is geen inkomenspolitiek, maar verduurzamingspolitiek. Als het college dat vanuit dit oogpunt wil meenemen dan hoeft dat niet ingewikkeld te zijn.

Gedeputeerde **Stigter** zegt dat het college verduurzamingspolitiek zal voorstaan, waarmee getracht wordt zoveel mogelijk bewonersgroepen in Noord-Holland te bedienen en zeker bewonersgroepen met woningen waar nog te verduurzamen valt en waar winst te behalen valt.

Tweede termijn:

Mevrouw **Kaper-Hartenberg** (CU) kreeg nog geen antwoord op haar vraag of er voor 2021 geld beschikbaar gesteld kan worden voor duurzaamheidsinitiatieven van burgercollectieven.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt hoe kan worden geteld of 25.000 woningen 'verduurzaamd' zijn. Hoe wordt dat smart gemaakt? Wordt gekeken naar het aantal subsidieaanvragen?

De heer **Voskuil** (PvdA) geeft een korte reactie op de klimaatdoelstelling van 55%. Het is niet de bedoeling om te wachten totdat het doel is gerealiseerd. De provincie kan wel uitspreken dat ze die hogere ambitie zou willen hanteren.
In de reactie van de gedeputeerde betreffende mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt zegt de snapt de heer Voskuil de urgentie voor mensen die nu, in Coronatijd, hun baan kwijtraken. Zij moeten zo snel mogelijk weer aan een nieuwe baan worden geholpen. Het is goed om de mogelijkheid voor technische beroepen daarvoor te genereren. Het zijn misschien juist de mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt die dubbel hard worden geraakt in deze tijd. De provincie moet hen niet uit beeld verliezen. Inzetten op 'van werk naar werk' is erg belangrijk, maar de mensen meekrijgen die al enige tijd geen betaald werk hebben is ook zeer belangrijk. De PvdA stelt voor hen ook onderdeel van het pakket te maken, zonder dat het vertragend hoeft te werken.

Gedeputeerde **Loggen** denkt dat de heer Voskuil en hij volstrekt niet van mening verschillen als het gaat over de arbeidsmarkt. Beide benadrukken dat het voor het hele scala is, dus voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt maar ook voor hen die baan verliezen door Corona. Beide categorieën moeten op een goede wijze naar nieuw werk toe geleid worden.
Het antwoord op de vraag van de CU volgt schriftelijk.

Gedeputeerde **Stigter** zegt dat de provincie zicht heeft op de betreffende 25.000 woningen via Servicepunt Duurzame Energie.
Er is een landelijke regeling in ontwikkeling voor energiecorporaties. Het klopt dat Provincie Noord-Holland daaraan niet meedoet, omdat ze een eigen regeling heeft, die positiever uitpakt voor energiecorporaties.

De **voorzitter** meldt dat een uittreksel van het verslag van dit agendapunt wordt toegevoegd aan de vergaderstukken voor de Provinciale Statenvergadering op 9 november 2020. De besluitvorming over de begroting 2021 vindt plaats in de voornoemde Statenvergadering.

5. Rondvraag Commissaris van de Koning Van Dijk (portefeuille MRA)
Er zijn geen rondvragen.

6. B-agenda Klimaat en Energie

6a. Klimaat en Energie: Noord-Hollands Actieprogramma Klimaat
Mevrouw **Gielen** (GL) spreekt van een helder overzicht van alle stappen die de provincie gaat zetten op het gebied van klimaat. Dat klimaat een hoge prioriteit heeft is iets om trots op te zijn. Bijna alle beleidsterreinen komen terug in het actieplan. De klimaatcrisis kan alleen grondig worden aangepakt met een integrale blik. Met diezelfde urgentie moet worden gecommuniceerd over het Actieprogramma Klimaat en het provinciale klimaatbeleid. De provincie moet er alles aan doen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden.

De ambitie van GL reikt verder dan dit programma. Dat we onder 1,5 graad opwarming moeten blijven en dat we daarvoor meer moeten doen dan in het landelijk Klimaatakkoord is afgesproken dat zal een ieder duidelijk zijn. In die zin sluit GL zich aan bij de opmerkingen van de Voskuil in het kader van de begroting. Op het gebied van landbouw moeten veel stappen worden gezet. Als het aan GL ligt wordt vol ingezet op natuur inclusieve landbouw. Waarom wacht deze provincie tot 2030 om in te zetten op kringlooplandbouw, als daar nu ook al meters kunnen worden gemaakt. Ook de eiwittransitie speelt daarin een belangrijke rol.
Ook op het gebied van mobiliteit valt er nog een wereld te winnen. Er moet snel worden overgegaan tot strategie, met de fiets en openbaar vervoer als uitgangspunt. Het openbaar vervoer moet CO2 neutraal worden. Nog te vaak rijden bussen op diesel.
In het coalitieakkoord zijn afspraken gemaakt over een energieakkoord, waarvoor een fonds moet worden opgericht. Gedeputeerde Staten vinden dat op dit moment niet opportuun. Kan een energieakkoord niet juist helpen in het daadwerkelijk oppakken van samenwerking met partners? Het Actieprogramma presenteert een rits aan plannen. GL mist wel het hoe en het wanneer. Wat is de planning? Waar is het stappenplan? Zonder tijdlijn kan de voortgang van dit actieplan niet worden gemonitord. Mevrouw Gielen is benieuwd naar de eerste resultaten van de CO2-impactanalyse voor de monitoring. Wanneer kan die worden verwacht? Het lijkt GL goed om de voortgang van dit Actieprogramma regelmatig te laten terugkomen in deze commissie. Is de gedeputeerde van plan om met voortgangsrapportages van het Actieprogramma te komen?
De eerlijke transitie mag ook niet het oog worden verloren. De energietransitie kan en mag alleen als iedereen mag meedoen. De eis die in het Actieprogramma wordt uitgesproken om een Omgevingsfonds in te stellen juicht GL toe. Burgers betrekken kan op talloze manieren. Een interessante vorm is wat GL betreft het burgerberaad. Burgers worden daarbij uitgenodigd om mee te beslissen over het klimaatbeleid. Daarvoor zal GL binnenkort met een initiatiefnota komen.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwijst naar het hoofdstuk 2. Daarin staat dat het huidige netwerk onvoldoende capaciteit heeft. In het Actieprogramma staat dat het college aan TNO de opdracht heeft gegeven voor het ontwikkelen van een tool voor Noord-Holland. Waarom is de keuze gevallen op het Noordzeekanaalgebied? In Noord-Holland Noord zijn er ook gebieden waar het netwerk onvoldoende is en waar bijvoorbeeld agrariërs hun zonnepanelen niet kunnen aansluiten op het netwerk. Kan er een prioritering worden gemaakt voor wanneer naar wat gekeken kan worden.
De VVD mist termijnen in het Actieprogramma, net als door GL werd opgemerkt. Er staat veel te gebeuren, maar informatie over wanneer bijvoorbeeld voornoemde tool van TNO beschikbaar is, ontbreekt. Worden de zoekgebieden voor de RES'en meegenomen in de tool? Is er een knop in de tool waaraan kan worden gedraaid om zelf te bepalen wat de mogelijkheden zijn in de zoekgebieden en om te weten of het realistische zoekgebieden zijn? In het kader van infrastructuur wordt in het document gesproken over warmtenetten. De warmte van een bedrijf zou de regio kunnen verwarmen. Dat was oorspronkelijk het idee bij de datacentra in Hollands Kroon. Ze zouden warmte gaan leveren aan de kassen in de regio. Dat blijkt lastig van de grond te krijgen. Hoe kunnen warmtenetten uiteindelijk worden gerealiseerd? Komt daarvoor een plan?
In het hoofdstuk Duurzame elektriciteitsopwekking ligt de focus op zon en wind en dan met name op basis van de zoekgebieden uit de RES. De VVD is van mening dat er niet alleen gekeken moet worden naar zon en wind, maar ook naar andere ontwikkelingen. Dat mist de fractie in dit actieplan. Mevrouw Kaamer van Hoegee sluit zich volledig bij de opmerking van GL over het ontbreken van een stappenplan en tijdlijn. Wat is het vervolg van dit Actieprogramma? Wat komt er terug in de commissie?

De heer **Smaling** (SP) vindt het goed dat het plan er is. De SP wil ook graag een stappenplan en tijdlijn opgenomen zien. Wanneer spelen Provinciale Staten een rol? In het Actieprogramma staan veel zaken die de SP inspireren. Als er nieuwe inzichten komen, biedt het plan dan de nodige flexibiliteit om daarop in te springen, of is dit de routekaart tussen nu en het moment dat de doelen bereikt moeten zijn? Kan de infrastructuur het aan, mede gezien de datacentra in Hollands Kroon? Als er zoveel datacentra komen dan zal het transport van elektriciteit moeten worden aangepast. Wat gebeurt er in Den Helder en in Wijk aan Zee als de aanlanding van windenergie leidt tot infrastructureel werk? Is er een planschaderegeling voor omwonenden? Wanneer wordt verwacht dat waterstof echt een rol gaat spelen? Leidt het in faseren van waterstof tot het uit faseren van technieken waarvan de provincie het moet hebben? Gaat de provincie in het kader van geothermie en aquathermie investeren in smart grids, waarbij restwarmte onderling in bedrijvencomplexen wordt rondgestuurd, of naar bebouwde omgeving gaat?
De SP juicht 50% lokaal eigendom toe. De fractie zal daarop nadrukkelijk blijven toezien. Ondergrondse opslag van CO2 wordt niet genoemd. Is dat een bewuste keuze? Geothermie is een kwestie van 'goed prikken'. In hoeverre is het beeld helder of er goed geprikt kan worden in andere gebieden dan tot nu toe het geval is|? Kan bij zon op dak op grote complexen een combinatie worden gelegd met asbest? Wat de heer Smaling opvalt is dat het Provinciehuis de hele nacht baadt in het licht. Waarom is dat? De Urgenda omvat een lijst 54 acties om het land te verduurzamen. Is daar naar gekeken?

De heer **Hollebeek** (PvdD) is tevreden dat de motie goed is opgepakt. Door middel van Energy Challenges leren leerlingen duurzaam om te gaan met energie. Willen Gedeputeerde Staten overwegen om in toekomst een financiële bijdrage van de provincie aan deze organisaties te leveren? Spreker bedankt namens zijn fractie voor de beantwoording van technische vragen. Het is positief dat uit die beantwoording blijkt dat biomassa uit hout en mest geen onderdeel zal zijn van de provinciale warmtestrategie. De PvdD houdt de provincie daar aan. De groene eiwittransitie wordt onderdeel van de provinciale voedselvisie. De benaming Actieprogramma suggereert dat er een urgentie is om actie te ondernemen. De heer Hollebeek ziet weliswaar een routekaart, wegwijzer, of een richting, maar verder weinig actie. Als het gaat om klimaatambities dan blijft de stijgende zeespiegel als een paal boven water staan. Met elkaar doen we te weinig. 49% reductie van broeikasgassen in 2030 is niet voldoende om de temperatuurstijging met 1,5 graad Celsius te beperken. In Europees verband is een reductie van 55% nodig om in lijn te komen met het Klimaatakkoord van Parijs. Dit wordt niet meegenomen in dit Actieprogramma, omdat is gebaseerd op het landelijk Klimaatakkoord. Zodra dat wordt aangepast aan de nieuwe Europese doelen dan wordt dit overgenomen. Als een provincie ambieert om duurzaam door te pakken dan mag ze best een stapje verdergaan. Gedeputeerde Staten worden gevraagd om niet langer te wachten en alvast doelen te stellen in het Actieprogramma die aansluiten bij wetenschappelijk consensus, met 1,5 graad als maat. Hoe zien de andere (landelijke) fracties dat? De heer Voskuil gaf al een voorschot. Zou het college meer klimaatpositief in plaats van klimaatneutraal willen denken? De PvdD wil dit alvast meegeven richting de aanstaande Voedselvisie.
Het is van belang om minimaal de groene eiwittransitie te benoemen in dit Actieprogramma. Het is essentieel voor een efficiënt klimaatbeleid. Anders overweegt de PvdD om te zijner tijd met een motie vreemd aan de orde van de dag te komen.
Pas in de periode 2030-2050 wordt in deze provincie werk gemaakt van kringlooplandbouw. Hiermee wordt de handrem op het klimaatbeleid gezet. Gedeputeerde Staten worden gevraagd om kringlooplandbouw direct mee te nemen bij het opstellen van de voedselvisie. Het is logisch om deze aspecten in een vroeg stadium aan elkaar te koppelen. Met de kringlooplandbouw kunnen flinke klimaatstappen worden gezet en stappen op het gebied van biodiversiteit en watergebruik. Samen

met de fracties van GL, D66 en de PvdA vraagt de PvdD om dit verzoek te steunen. Eventueel overweegt de PvdD hiertoe te zijner tijd een motie vreemd aan de orde van de dag in te dienen.
Naast CO2 is er nog een aantal broeikasgassen, waarvan methaan zeer slecht voor het klimaat is. Het is wenselijk om met CO2 equivalent te rekenen. Dit geeft een beter beeld van de duurzaamheid van de provincie en de provinciale organisatie. Het Actieprogramma gaat niet in op de rol van methaan in de klimaatcrisis. We kunnen deze crisis alleen aanpakken door integraal te werk te gaan. De laatste vraag aan Gedeputeerde Staten is om in lijn met ambities methaanemissies ook mee te nemen in de beleidsprogramma's en monitoring. De PvdD overweegt om te zijner tijd met een motie hieromtrent te komen.

De heer **Kanik** (D66) spreekt complimenten uit voor het Actieprogramma. Het is duidelijk opgebouwd vanuit verschillende beleidsterreinen. Het einddoel is duidelijk. Dit programma is de komende jaren goed te gebruiken als naslagwerk, index en overzicht van maatregelen om het einddoel te bereiken.
De titel Actieprogramma doet vermoeden dat het stuk anders bedoeld was. Daar schiet het nu nog tekort. Het is lastig op te maken hoe per beleidsterrein tot 49% reductie gekomen zou moeten worden. 2030 is over tien jaar en beleidsmatig is dat een korte periode om tot een grote CO2-reductie te komen. Een visie alleen is niet genoeg.
Het begint bij het pakken van de regie en stimuleren. Volgens de transitietheorie gaat circa 20% van de markt vrijwillig mee in de plannen. Daar begint de noodzaak voor wet- en regelgeving. D66 mist een gestructureerde uitwerking per thema, een routeplan om per beleidsterrein naar een CO2-reductie van 49% te komen. Ook mist D66 hoe elk beleidsterrein bijdraagt tot het behalen van het doel. Daar waar de provincie wel grip heeft, wil D66 zien waar we staan. Het zou Provinciale Staten helpen als in dit Actieprogramma Klimaat een duidelijke route met tijdspad opgenomen wordt. Of is dit nog niet bekend en pas gerealiseerd kan worden op basis van de resultaten uit de monitor?
D66 sluit zich aan bij de woorden van GL inzake het burgerberaad.

De heer **Wijmenga** (CDA) deelt complimenten uit voor de brede scope van het actieplan. Er is veel aandacht voor geothermie, CO2 afvang en infrastructuur voor waterstof. Toch heeft het CDA kritiek op de mate van concreetheid. Er is nu veel visie maar weinig concreetheid. Het gaat om wat uiteindelijk wordt gerealiseerd.
Over hoogwaardige recycling van afvalstromen (pagina 15) merkt spreker op dat recycling geen doel op zich zou moeten zijn. Recycling heeft ook nadelen. Het kost veel energie, terwijl de verbranding van afval ook weer energie oplevert. Er moet niet met een tunnelvisie maar met een open blik naar worden gekeken naar wat beter voor het milieu is.
Wat is het verhaal achter de duurzaamheidseis voor openbaar vervoer. GL stelde de technisch vraag of dit geëvalueerd gaat worden. Het antwoord was dat het geëvalueerd zal worden op basis van de vervoerprestaties. Het kan ook averechts werken. Het geld kan maar één keer worden uitgegeven. Als dure elektrische bussen worden ingezet, die vaak moeten opladen dan is dat wellicht duurder en kan minder openbaar vervoer worden aangeboden, waardoor mensen wellicht weer vaker de auto pakken. Op dat punt zou een goede evaluatie belangrijk zijn.
Bij de afgelopen politieke beschouwingen in de Tweede Kamer stelde GL de gesmolten zout reactoren in combinatie met Thorium aan de orde. Het is een vorm van kernenergie zonder nadelen. In de volgende commissie wordt er op basis van een discussienota over gesproken. Dat thema ontbreekt in het voorliggende stuk, terwijl het voor de klimaataanpak op lange termijn wel heel effectief kan zijn. Noord-Holland heeft, met de hoge fluxreactor en de TNO die daarnaar onderzoek doet, goud in handen. Waarom staat dit thema niet opgenomen in het Actieprogramma?

Mevrouw **De Vries** (PvdA) is blij dat het Actieprogramma er ligt. De maatregelen, zoals genoemd, zijn goed en noodzakelijk. De integrale blik op de energietransitie is belangrijk. Dat de provincie de regierol gaat pakken is mooi.
Namens de PvdA heeft mevrouw De Vries nog enkele opmerkingen. Wat de PvdA betreft mag de ambitie echt omhoog. Leg de lat op 55% CO2-reductie als provincie. Nu liggen er kansen.
De fractie roept de gedeputeerde op om het profijtbeginsel voor de omgeving nader in te vullen in het Actieprogramma. Maak transparant voor de inwoners wat de mogelijkheden zijn. Maak dit een vast onderdeel van alle gesprekken over initiatieven. Wat al door alle fracties is benoemd is dat een planning ontbreekt in het Actieprogramma.
Dit programma is een goede eerste aanzet. Nu moet het ook daadkracht gaan uitstralen. De PvdA vraagt de gedeputeerde aandacht voor en aanpak van de volgende punten. Kan de gedeputeerde een update geven van de samenwerking met Liander bij de aanleg van de energie-infrastructuur. De PvdA mist een helder en concreet communicatieplan voor de inzet van de provincie. Te denken valt aan een (twee)maandelijkse update voor de commissie. Wellicht kan deze update worden gekoppeld aan een nieuwsbrief voor Noord-Hollanders. De aanjager Grootschalige zon op het dak is aan de slag. Kan de gedeputeerde hierover een reactie geven?
In de paragraaf Industrie en Landbouw missen acties en een planning. De inzet van de provincie moet aan de voorkant helder zijn. Wat verwacht en wenst de provincie in het kader van de energietransitie van de industrie en de landbouw? Hoe ziet de gedeputeerde de positie van industrie en landbouw in de energietransitie?
Het is de hoogste tijd om de Geo Alliantie Noord-Holland op korte termijn op tuigen. In ieder geval voordat de uitkomsten van het scanonderzoek openbaar worden. Op welke termijn kan de Geo Alliantie aan de slag? Wanneer worden Provinciale Staten daarover geïnformeerd? Misschien is het Advies opsporingsvergunning aardwarmte Rijnland een goed voorbeeld?
Essentieel voor het draagvlak van de energietransitie zijn de energieloketten. De PvdA bereikte het signaal dat deze loketten op gemeentelijk niveau nog onvoldoende bekend zijn en niet alle goed werken. Wat kunnen Gedeputeerde Staten doen om de bekendheid en effectiviteit van die loketten spoedig te vergroten? Kan de gedeputeerde een update geven van wat er nu concreet gebeurt ten aanzien van het waterstofproject in Den Helder?

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) hoe de PvdA staat tegenover 55% CO2-reductie en het verzoek van de PvdD om kringlooplandbouw al eerder aan te zwengelen dan in 2030. Als deze commissie dit signaal kan meegeven dan is een motie overbodig.

Mevrouw **De Vries** (PvdA) begon haar betoog met de ambitie van 55%. De fractie ziet graag dat de provincie die ambitie omarmt. Kringlooplandbouw is een prachtig initiatief. Mevrouw De Vries laat het aan de PvdA-woordvoerder in de commissie NLG.

De heer **Klein** (CU) bedankt voor het integrale Actieprogramma. Tot nu toe zijn de inspanningen niet voldoende om de doelen van het Klimaatakkoord te halen. De CU is blij om te zien dat het klimaat veel onderwerpen raakt en dat dit goed in beeld is bij Gedeputeerde Staten. De CU ziet ook veel opsomming van bestaand beleid. De onderwerpen zijn nog niet concreet gemaakt.
Wanneer volgen de resultaten van de aanjager van Grootschalig zon op dak? Over zonnepanelen op parkeerterreinen is vandaag door de gedeputeerde een persbericht naar buiten gebracht. Hoe kan dit plan daadwerkelijk worden gerealiseerd? Hetzelfde vraagt de fractie over het inzetten op en het stimuleren van het gebruik van waterstof in de industrie. Het Omgevingsfonds is een mooi idee, maar tegelijkertijd zijn er veel meer manieren om participatie vorm te geven. Kan de gedeputeerde toezeggen dat hij dit breed interpreteert? Wat gaat er wanneer concreet gebeuren? Hoe kan zichtbaar

worden gemaakt of deze inzet voldoende is en of de provincie on track is? Het college spreekt van monitoring. Gaat het college concreet laten zien hoe CO2-reductie in de provincie zich per thema verhoudt tot de gestelde doelen? De CU-fractie denkt graag mee met het door GL voorgestelde idee voor een burgerberaad.

Gedeputeerde **Stigter** vraagt om een korte schorsing.

*De **voorzitte**r schorst de vergadering van 19.36 tot 19.49 uur.*

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft het woord aan de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Stigter** bedankt voor alle complimenten. Het was behoorlijk veel werk om in de volle breedte van de provincie dat overzicht te krijgen. Het klimaat is een prioritair onderwerp van dit college en raakt veel aspecten. Met dit stuk is allereerst een overzicht gegeven. Op basis daarvan kan worden gestuurd op de samenhang van het geheel. Het stuk is een mix van actie, maar ook van verkenning, onderzoek en samenwerking met andere partijen. Alles bijeen is een actieprogramma, wat een adaptief karakter heeft. Het programma zal continue worden bijgesteld op basis van actualiteit en gewijzigde inzichten. De ontwikkelingen op het gebied van energie en klimaat gaan snel. Op de afzonderlijke sporen kunnen ze divers zijn. Het Actieprogramma geeft een totaal overzicht, maar de uitvoering zal grotendeels via de afzonderlijke sporen verlopen. Dit is geen Masterplan klimaat. De vraag om concreetheid zal worden gevonden in de uitvoering van de afzonderlijke onderdelen. Deze staan periodiek en herhaaldelijk op de agenda van de commissies. Op dat moment kan per onderdeel de diepte worden ingegaan.
De gedeputeerde snapt de behoefte om het overzicht te behouden. Het lijkt hem een goed idee om jaarlijks een overzicht en een update te geven van de voortgang. Dan ook periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, over de volle breedte het gesprek worden gevoerd. De gedeputeerde snapt ook de behoefte om op de diverse onderdelen meer zicht te krijgen op de deadlines. Waar het college die concreetheid al kan geven, zal deze in briefvorm aanvullend aan Provinciale Staten worden toegezonden.
Op basis van de ambities in het coalitie akkoord en de klimaatafspraken is de aanpak bespiegeld. Vandaar dat de ambities zijn vertaald in een actieprogramma. Het college heeft ervoor gekozen om in te zetten op uitvoering om te voorkomen dat langdurig gesproken gaat worden over ambities, zonder dat tot uitvoering wordt overgegaan. Het Klimaatakkoord kan ook een ander doel hebben. Dat vraagt om het voeren van een gestructureerd overleg met sectoren. Deels ziet men dat terug in het actieprogramma. Zoals blijkt uit de RES (Regionale Energie Strategie) vindt dat gestructureerde overleg plaats. Met partijen zijn er heldere deadlines aan afspraken gekoppeld. Daar voegt het Klimaatakkoord niet veel aan toe. Het is goed om te kijken of het gestructureerde overleg ook plaatsvindt in de volle breedte van het Actieprogramma en daar waar dat er niet is of het dan van toegevoegde waarde kan zijn. Op basis van een thema rondom energie/klimaat kan gestructureerd overleg worden gevoerd met de sector. Met die bril op kijkt het college nog naar het Actieprogramma om te weten of daar wellicht op onderdelen dat structureel overleg nog kan worden ingevoerd.
De energie-infrastructuur is een elementaire randvoorwaarde voor de energietransitie en het klimaatakkoord. Een aantal ruimtelijke ontwikkelingen zorgt nu voor knelpunten in die infrastructuur. Deze knelpunten zijn inzichtelijk gemaakt en moeten nu tot uitvoering worden gebracht. De provincie is één van de partijen die daarbij een relevante rol kan spelen, net als de netbedrijven, gemeenten en de industrie waar een grote elektrificatie plaatsvindt. Dat alles moet bijeenkomen in een gezamenlijke aanpak van de energie-infrastructuur. De gedeputeerde ziet hier

een duidelijke provinciale regierol. Een rol om te komen tot een systematische aanpak. Voorkomen moet worden dat er straks mooie ambities liggen voor de gebouwde omgeving of datacentrabeleid, terwijl de infrastructuur ontbreekt om de ambities waar te maken.
Over de klimaatdoelstelling merkt de gedeputeerde op dat hij de beweging c.q. verhoging naar 55% CO2-reductie in Europa ook ziet. Tegelijkertijd weet hij dat Nederland nu enorm haar best moet doen om de doelstelling van 49% te halen. Het college wil daarop inzetten. Als het aan de orde dat de doelstellingen, al dan niet in Europees verband, worden opgehoogd naar 55% dan zal dit college daar welwillend naar luisteren. Het vraagt allereerst een gesprek op Rijksniveau over de effectieve aanpak. De gedeputeerde wil voorkomen dat nu een discussie wordt gevoerd percentages. Er moet nu worden begonnen met de uitvoering. Daar wil het college de komende tijd de focus op leggen.

De commissie vroeg naar de mijlpalen per spoor. Het college wil voorkomen dat het Actieprogramma gaat werken als een Masterplan Klimaat. De gedeputeerde snapt de behoefte om meer zicht op data en planning. Dat zal deels gebeuren via de verschillende onderdelen en de eerder toegezegde brief met belangrijke data. Jaarlijks wordt over de volle breedte van het Actieprogramma een overzicht gegeven. De resultaten van de CO2-impactanalyse worden verwacht in het voorjaar van 2021.
Met de TNO tool heeft het college niet willen discrimineren tussen het Noordzeekanaalgebied en het overige deel van Noord-Holland. In de discussie rondom het Noordzeekanaalgebied is vanuit het platform en de industrie de behoefte aan een dergelijke tool aangegeven. Het college zag het belang van deze tool voor de rest van de provincie. De tool zal voor de gehele provincie te gebruiken zijn. Eén van de knoppen om aan te draaien in de tool zijn de zoekgebieden in de RES. Die leveren op een aantal plekken problemen op, of kunnen juist aan een oplossing bijdragen. Hetzelfde geldt voor woningbouw. Dat zijn de knoppen waaraan kan worden gedraaid in de tool.
Over warmte komt begin 2021 een apart plan naar Provinciale Staten. Die uitwerking geeft aan hoe de provincie aan voldoende warmte kan komen en wat daarvoor nodig is. De Warmtegids maakt daarvan onderdeel uit. Een deel van warmte kan worden gehaald uit (riool)water, Geothermie en restwarmte. Dat plaatje volgt, inclusief de afspraken die de provincie denkt te maken met gemeenten. De inzet van het actieprogramma is breder dan zon en wind. Ook wordt gekeken naar vormen van warmte benutten, waterstof. Als het gaat over elektriciteitsopwekking dan betreft dat in deze fase nog zon en wind. Op nationaal niveau zijn er bewegingen gaande op het gebied van kernenergie. Er komt een verkenning naar kernenergie, breder dan thorium. Daarbij wordt gekeken naar mogelijke locaties voor kernenergie. Mocht dat tot positieve besluitvorming op Rijksniveau leiden, dan is het al snel 2040. Het college is nu bezig om tot actie over te gaan richting 2030. Voorkomen moet worden dat de discussie over kernenergie de noodzaak om nu tot actie over te gaan, overneemt. Het college wacht de verkenning van het Rijk af. Dan wordt opnieuw positie bepaald. Door de vorige Staten is een motie aangenomen, waarin een breed draagvlak is om geen actie te nemen op kernenergie op dit moment.
Planschade geldt voor iedere ingreep op persoonlijke eigendommen. Hetzelfde geldt voor aanlanding van wind van zee op land. Op dit moment is het aan de orde in de IJmond. Daar wordt gekeken naar planvorming, terwijl dit planschade met zich mee kan brengen.
Ten aanzien van waterstof ziet het college twee potentiële hubs in Noord-Holland, te weten het Noordzeekanaalgebied en Den Helder. Beide locaties zijn groot, maar te klein om op nationaal niveau mee te spelen. Het college zoekt nadrukkelijk de samenwerking tussen deze twee hubs om uiteindelijk als Noord-Holland een goede partij daarin te zijn. Op dit moment wordt een Plan van Aanpak waterstof gemaakt. Dat zal in november 2020 naar de commissie worden gestuurd. Dan kan meer de diepte worden ingegaan.

In Den Helder probeert het college met de NAM en lokale partijen te komen tot de realisatie van een blauwe waterstoffabriek. De af te vangen CO2 wordt daarbij in lege aardgasvelden onder de Noordzee gebracht. De smart grids zullen onderdeel uitmaken van het Warmteplan.
De Urgenda omvat 54 acties. Die liggen grotendeels op het bordje van het Rijk. Zeven acties kunnen worden onderscheiden die in het provinciaal domein liggen. Deze zijn doorgevoerd in het Actieprogramma. Deze zijn terug te vinden in de stimulering van energie corporaties en Zon op dak.

Bij interruptie vraagt de heer **Kanik** (D66) over het periodiek op de hoogte stellen van Provinciale Staten of dit bij voorkeur eenmaal bij de Jaarrekening en eenmaal bij de begroting kan plaatsvinden.

Gedeputeerde **Stigter** twijfelt daaraan. De uitvoering zit in de afzonderlijke sporen. Het college komt met afzonderlijke plannen. Die sporen kennen hun eigen dynamiek en voortgangsrapportage. Voorkomen moet worden dat rapportages worden gemaakt over rapportages. Het college kan zich voorstellen dat minimaal eenmaal per jaar een totaaloverzicht wordt gegeven. Hij stelt voor te kijken of dat toereikend is. Als een jaarlijkse rapportage onvoldoende blijkt, dan kan opnieuw het gesprek worden gevoerd.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) om beantwoording van zijn vragen over de Energy Challenges, klimaat positief in plaats van klimaat neutraal en methaan.

Gedeputeerde **Stigter** komt in tweede termijn terug op de vraag over Energy Challenges.
Klimaat positiviteit ten aanzien van de eigen organisatie is interessant om naar te kijken. De provincie werkt toe naar een energie neutrale organisatie. Op onderdelen zijn er mogelijkheden om energie te gaan opleveren. In de volle breedte van de provinciale organisatie zal dat niet mogelijk zijn. Op onderdelen als bruggen en wegen kan het. Het college wil dit nu niet verbinden aan ambities of jaartallen, maar het is een aantrekkelijk perspectief om te kijken hoe klimaat positiviteit kan worden nagestreefd. Op basis van het overzicht zal er snel een beeld van mogelijkheden zijn. Dat zal met rondom de provinciale infrastructuur zijn. Methaan is niet volledig landbouw, maar wel gedomineerd door landbouw. Gedeputeerde stelt voor dat collega Zaal de beantwoording van de vraag voor haar rekening neemt.
De gedeputeerde is het eens met het CDA dat recycling geen doel op zich is. Het is afhankelijk van de netto milieu-impact en daar waar recycling relevant is, of dat een andere methode meer voor de hand ligt.
De zorg van het CDA of de gerichtheid op elektrisch openbaar vervoer niet ten koste gaat van de dienstverlening deelt het college niet. Het maakt onderdeel uit van de concessie aanpak. Het begint met de verwachte dienstverlening. Dat is het vertrekpunt. Daar bovenop vraagt de provincie extra inzet ten aanzien van elektrisch vervoer.

Bij interruptie merkt de heer **Wijmenga** (CDA) op dat openbaar vervoer niet gratis is. Als eisen ten aanzien van de concessie worden verhoogd, wordt het voor de vervoerder duurder. De vervoerder zal voor een hogere prijs inschrijven bij OV-aanbestedingen. Met hetzelfde geld voor OV kan netto minder openbaar vervoer worden geboden. Wordt dat geëvalueerd of meegenomen?

Gedeputeerde **Stigter** antwoordt dat het college die aanwijzingen vooralsnog niet heeft. Er is een geraamd budget op basis waarvan de concessie wordt ingegaan. Dat is vooralsnog toereikend gebleken richting de dienstverleners. Het voorbeeld zoals door de heer Wijmenga kan zich voordoen, maar die signalen heeft het college nog niet ontvangen.

Mevrouw De Vries stelde de nodige vragen. Een aantal ligt op het gebied van de bespreking van de RES. Om de baten van de provincie te kunnen laten neerslaan bij de bevolking zal worden gestimuleerd dat de financiële participatie van de RES'en voldoende van de grond gaat komen. De provincie kan het niet afdwingen. Ook de gebouw gebonden maatregelen kunnen in positieve zin neerslaan in de woonlasten voor inwoners.
Zoals eerder gezegd stelt het college voor om het eerste jaar op basis van een jaarlijkse voortgangsrapportage te werken. In de communicatie zal hieraan meer aandacht worden gegeven. Vandaag is een stuk naar buiten over het benutten van parkeergarages voor zonnepanelen. Dat gebeurt in samenwerking met de gemeente Rotterdam. De communicatie hierover wordt veel opgenomen en er zijn veel vragen over dit plan. Het is interessant om te kijken of de voortgangsrapportage kan worden verbonden aan een periodieke nieuwsbrief.
De gedeputeerde maakt zich minder zorgen dan mevrouw De Vries over industrie. Onlangs is in het Noordzeekanaalgebied samen met industrie een Regelplan gelanceerd. Daarin zijn de gezamenlijke ambities neergelegd op het actieniveau van plannen die bedrijven hebben. Er bestaat behoefte om iets te doen rondom de energie-infrastructuur. Analoog aan de Regionale Energiestrategie voor duurzame elektriciteit wordt gekeken naar een CES, een Cluster Energie Strategie. Daarin wordt dezelfde exercitie gedaan voor industrie.
De energieloketten vormen een belangrijk onderdeel van de aanpak richting de gebouwde omgeving. Alle gemeenten hebben inmiddels een energieloket. De werking daarvan wisselt, net zoals dat de bekendheid ervan vergroot kan worden. Dat is een belangrijk aandachtspunt. Het college ziet de energieloketten als één van de vehikels om uitvoering te geven aan motie 42. Het college zal nog eens goed kijken wat extra nodig is in aandacht en communicatie rondom energieloketten.
Op heel korte termijn, wellicht nog deze week, volgt informatie over de Geo Alliantie. Dat gebeurt onder de noemer Samenwerkingsagenda.
De pilots voor het aanjagen van Zon op dak lopen. Eind van dit jaar volgt een bundeling van ervaringen en wordt geëvalueerd waar de aanpak moet worden aangepast. Voor de aanpak van Zon op dak van parkeergarages is veel belangstelling. Voor Zon op dak op bedrijfsterreinen is enige terughoudendheid, mede vanwege Corona. Het college inderdaad heeft een brede interpretatie van het Omgevingsfonds zoals de heer Klein aangaf. Om te weten of de provincie on track is, sluit de provincie voor een groot deel aan bij de landelijke monitoring van het Klimaat akkoord. Het is lastig om specifiek onderscheid te maken om te weten hoe Noord-Holland het doet ten opzichte van andere provincies. De provincie is in gesprek met het Rijk om te kijken hoe er meer gebied specifieke informatie uit de landelijke monitor kan worden gehaald. Voor de eigen organisatie kan wel specifiek worden aangegeven hoeveel CO2-reductie maatregelen opleveren voor de eigen organisatie.

Gedeputeerde **Zaal** snapt de verwarring ten aanzien van 2030. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat pas in 2030 wordt begonnen met de transitie naar kringlooplandbouw. Het is belangrijk onderdeel van de Voedselvisie, welke begin 2021 aan Provinciale Staten wordt voorgelegd. Op dit moment wordt gewerkt aan natuur inclusieve landbouw. Het landelijk beleid is dat Nederland in 2030 koploper wil zijn. Provincie Noord-Holland kan dan natuurlijk niet achterblijven op die ambitie. Vanmiddag heeft de gedeputeerde in de commissie NLG aangeboden om in het najaar een BOT-sessie over de voedselvisie te organiseren. Het is verstandig om daarvoor ook deze commissie uit nodigen, vanwege de relatie met klimaat en verduurzaming.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) om de tekst in het programma dan aan te passen. Er staat nu letterlijk dat in de periode 2030-2050 wordt toegewerkt naar andere vormen van veehouderij.

Gedeputeerde **Zaal** zal daarover overleggen met haar collega. Zoals aangegeven is dit een levend document. De toezegging zal men in ieder geval terugvinden in de Voedselvisie.
De groene eiwittransitie is ook onderdeel van het netwerk Voedsel verbindt. Provincie Noord-Holland participeert in dat netwerk en is voorzitter van de stuurgroep. Ook wordt deelgenomen aan een interprovinciaal project op dit terrein. Ook richting de Voedselvisie wordt al gewerkt aan dit onderdeel. Eiwittransitie heeft de volle aandacht.
Voor de vraag over methaan geldt dat in de Voedselvisie wordt gezocht naar nieuwe vormen van agrarisch gebruik. Naast kringlooplandbouw wordt ook gekeken naar vormen die minder methaan emissie tot gevolg hebben.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) of de transitie naar plantaardig voedsel als bouwsteen of als richting in het Actieprogramma kan worden opgenomen.

Gedeputeerde **Zaal** verwijst naar de inbreng van gedeputeerde Stigter. Via diverse sporen vindt de uitwerking plaats. Methaan is onderdeel van de verduurzaming van de landbouwsector.

Tweede termijn:

Mevrouw **Gielen** (GL) bedankt voor de toezegging om tot een overzicht met een concretere planning te komen. Wanneer kan de toegezegde brief worden verwacht?
Net als de PvdD wil GL dat de ambitie ten aanzien van kringlooplandbouw ook landt in de tekst van het Actieprogramma
Het is goed om te communiceren over het Actieprogramma. De urgentie van de klimaatcrisis zou daarin moeten worden meegenomen. Ook moet de communicatie plaatsvinden in begrijpelijke taal. Of een periodieke nieuwsbrief daarvoor de beste manier is, betwijfelt GL. De fractie kent gedeputeerde Stigter als een groot voorstander van het betrekken van jongeren. Jongeren zullen niet per definitie de nieuwsbrief lezen. Het is dus goed om ook te zoeken naar een andere manier van communicatie.
Het voorstel tot een verhoging naar 55%:CO2-reductie is bittere noodzaak om onder 1,5 graad Celsius opwarming te blijven.

De heer **Kanik** (D66) onderschrijft de doelen zoals beschreven in het Actieprogramma. D66 kan leven met de toezegging om Provinciale Staten eenmaal per jaar te informeren over de voortgang. De timing van de kringlooplandbouw klopt inderdaad niet. Het is zaak dat zo snel mogelijk wordt begonnen met kringlooplandbouw. Gezien de opmerking van de gedeputeerde zal dat zeker goed komen.
De ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied en de haven in Den Helder, de CO2 reductie in industrie en het eigen inkoopbeleid zo klimaatneutraal en circulair mogelijk maken spreken D66 aan. Het is een stevige ambitie. D66 zou wensen dat de ambitie nog steviger wordt. Dat is noodzakelijk. De fractie kijkt er naar uit om over de afzonderlijke programma's te discussiëren over de beste weg naar de afgesproken CO2-reductie. D66 steunt het onderzoek naar kernenergie, zoals Thorium en kernfusie in kleine centrales, maar uit diverse onderzoeken blijkt dat kernenergie voor Nederland niet nodig is voor een schoon en betrouwbaar energiesysteem. D66 is geen voorstander van een Thoriumcentrale in Noord-Holland.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) kan zich vinden in de jaarlijkse terugkoppeling. Nu moet vooral verder worden gegaan met de uitvoering. Betreffende de warmtenetten kijkt de VVD uit naar het

document dat in januari 2021 komt. Mevrouw Kaamer van Hoegee vroeg in eerste termijn om te kijken naar meer dan alleen zon en wind. De gedeputeerde vulde daar toen automatisch kernenergie in. Er zijn ook andere initiatieven in Noord-Holland, die met PDENH middelen gefinancierd kunnen worden. Naar dergelijke initiatieven zou ook gekeken moeten worden.

De heer **Smaling** (SP) vertelt dat de SP op hoofdlijnen kan instemmen met het voorliggende Actieprogramma. Concretere monitoring zal nog wel moeten worden toegevoegd.
Als daadwerkelijk datacentra in de provincie worden geplaatst, dan wordt vanwege de elektriciteitsbehoefte een groot beslag gelegd op de energie-infrastructuur. Wat is de visie van de provincie? Is CO2 opslag door de industrie niet aan de orde? Is dat aan het Rijk of betaalt het bedrijf zelf? De Mijnbouwwet is enkele jaren geleden aangepast. Provincies hebben meer te zeggen op adviserend niveau. Waar gaat de provincie over als Geothermie en opsporingsbesluiten aan de orde zijn?

Gedeputeerde **Stigter** sprak in het kader van Energy Challenges met de initiatiefnemer. De provincie Noord-Holland levert een bijdrage van 25.000 euro aan die Challenges. De 'strijd' tussen scholen vond inmiddels plaats. Daarover leeft een goed gevoel. Met een positieve bril wordt gekeken naar vervolgacties op dat vlak.
De brief met een overzicht en tijdlijn volgt binnen enkele weken naar Provinciale Staten. Communicatie verloopt via afzonderlijke sporen. Bekeken zal worden of over de volle breedte van de energie en klimaatambitie van de provincie. Er zal naar creatieve vormen van een nieuwsbrief worden gekeken.
Het gesprek over datacenters is gevoerd bij de behandeling van de Regionale Energie Strategie (RES). De provincie kijkt niet beleidsneutreaal tegen datacenters aan. Deze vragen veel energie en leggen een groot beslag op het elektriciteitsnet. Tevens vragen ze ruimte in gebieden die toch al onder grote ruimtedruk staan. Het college van Gedeputeerde Staten ziet het belang en nut van datacenters voor de economie. Bekeken wordt hoe de behoefte aan datacenters kan worden gefaciliteerd, maar wel met een verstevigde inzet op duurzaamheid. Dat gaat zowel over energieverbruik als het benutten van restwarmte. Met partners als gemeenten wordt overlegd hoe daarop kan worden gestuurd. Het is niet gewenst om de datacenters tegen te houden, gezien de digitalisering van de samenleving en de economie.
CO2-opslag maakt onderdeel uit van de aanpak in het Noordzeekanaalgebied. In het Regioplan staan acties die lopen vanuit bedrijven en de provincie. Het zogenaamde Athos project is daarvan een onderdeel. De CO2 van Tata wordt afgevangen. Onderzocht wordt of dat kan worden opgeslagen in lege aardgasvelden onder de Noordzee.
De aangepaste Mijnbouwwet moet nog worden vastgesteld. De provincie heeft een adviesrecht over de milieu hygiënische onderdelen. Voor het allergrootste deel blijft het Rijk bevoegd gezag. Met de Omgevingsdiensten is de provincie in gesprek over het geven invulling van het adviesrecht.

De **voorzitter** constateert dat alle vragen zijn beantwoord. Hiermee zijn tevens de rondvragen besproken.

7. Rondvraag gedeputeerde Stigter (portefeuilles Klimaat en Energie)

Zie agendapunt 6.

8. B-agenda Ruimte en Wonen

8a. Wonen: Afdoening motie M19-2020 Dak- en thuisloze jongeren

Mevrouw **Kaper-Hartenberg** (CU) verwijst naar de zorgen van de GGZ over de mentale gezondheid van kinderen en jongeren door de Coronacrisis. Uit onderzoek blijkt dat jongeren meer stress en last van depressie ervaren. Dit gaat de CU aan het hart en daarom is de fractie blij met de motie, waardoor er extra aandacht komt voor dak- en thuisloze jongeren.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) vraagt wanneer de stimuleringsaanpak Flexwonen kan worden verwacht. Tevens is zij benieuwd naar de inzet van de provincie hierop.

Mevrouw **Van Wijnen** (GL) sluit zich aan bij de woorden van voorgaande sprekers. GL is tevreden over hoe dit is opgepakt. De fractie kijkt er naar uit hoe dit in woonakkoorden terecht gaat komen.

Mevrouw **Alberts** (SP) wijst erop dat de provincie in het kader van de huisvesting van buitenlandse werknemers (agendapunt 8b) meer de regie neemt. Was dat bij dit onderwerp ook mogelijk? Is er de ambitie om verder te gaan dan het alleen opnemen in de akkoorden?

Gedeputeerde **Loggen** benadrukt dat de provincie zelf niet bouwt. Het is echt iets van de gemeenten. De rol van de provincie behelst het stimuleren en ondersteunen van gemeenten. De provincie is in overleg om de stimuleringsaanpak Flexwonen samen uit te werken. Als dat ontoereikend blijkt dan moet met elkaar de discussie worden aangegaan over wat er verder nog mogelijk is. Bij agendapunt 8b is er sprake van een andere problematiek. Daar vindt onttrekking aan de reguliere woningmarkt plaats.
De stimuleringsaanpak Flexwonen komt in december in Gedeputeerde Staten aan de orde. Deze aanpak wordt met gemeenten vormgegeven. Er moet een handreiking worden gedaan vanwege de urgente problematiek.

Tweede termijn:

Mevrouw **Alberts** (SP) zegt dat de stimuleringsaanpak Flexwonen zowel voor de arbeidsmigranten als voor dakloze jongeren van toepassing is. Zij ziet parallellen. Waarom zouden beide problematieken apart worden behandeld? De provincie bouwt zelf geen huizen, ook niet voor arbeidsmigranten. Op die manier ziet de SP wel overeenkomsten

Gedeputeerde **Loggen** zegt dat er zeker overeenkomsten zijn. Het gaat immers over flexwonen en doelgroepenbeleid. Het dossier Huisvesting buitenlandse werknemers ligt al jaren op tafel. Daarin werd maar geen voortgang geboekt. Als blijkt dat de afgesproken intentie niet werkt dan is het moment om met elkaar te praten over wat aanvullend kan worden gedaan. In deze fase, waarin er sprake is van goed overleg met gemeenten, zou de gedeputeerde er niet een schepje bovenop willen doen. De provincie moet dicht bij haar rol blijven.

Mevrouw **Van Wijnen** (GL) is blij hoe de motie is uitgewerkt. Het is afwachten hoe het uitpakt in de Woonakkoorden.

De **voorzitter** rondt de behandeling van dit onderwerp af.

8b. Wonen/Economie: Huisvesting buitenlandse werknemers: probleemanalyse en aanpak

De **voorzitter** verwelkomt de heer Meskers als inspreker en geeft hem het woord.

De heer Theo **Meskers** (wethouder gemeente Hollands Kroon) vertelt dat er binnen de regio Kop van Noord-Holland breed draagvlak is voor de aanpak van het tekort aan huisvesting voor buitenlandse werknemers. Het is nog niet gelukt om voor de volledige doelgroep, die ruim 5.700 personen omvat, adequate huisvesting te vinden. Namens de regio is de heer Meskers bestuurlijk trekker in dit dossier. Vanuit die rol wil hij het draagvlak voor de door Gedeputeerde Staten ingezette koers graag bevestigen. Daarbij plaats hij een belangrijke kanttekening vanuit de regio. De inzet van provincie en regio is om te komen tot een shortlist van locaties in de Kop van Noord-Holland waar een grootschalig logiesproject kan worden gerealiseerd. De tijdlijn van dat proces is nog niet te overzien. Op de korte termijn mogen daar geen concrete resultaten van worden verwacht. Een tekort aan logiesaccommodaties is op de dag van vandaag onmiskenbaar aanwezig. Het groeit per seizoen. Gemiddeld was er sprake van groei van 10% per jaar. Trekt men de lijn door naar 2030 dan werken er in de Noordkop ruim 17.000 arbeidsmigranten. In een zeer conservatief scenario, rekening houdend met de crisis waarin we zijn beland, zullen dat er nog steeds 11.000 zijn. In het slechtste geval is er sprake van een groei van 5.300 personen. Het is van belang dat projecten, die nu geïnitieerd worden, niet door de provincie, op ambtelijke basis, worden geblokkeerd, waar ze eerder als kansrijke optie werden beschouwd. Het gaat in alle gevallen om tijdelijk gebruik. Vanmiddag heeft de heer Meskers de gedeputeerden Loggen en Zaal geïnformeerd over de zorgen van de regio. Provinciale Staten worden verzocht om het college van Gedeputeerde Staten aan te moedigen in het creëren van ruimte voor maatwerkoplossingen, zeker als daarvoor lokaal draagvlak is en de te ontwikkelen locaties bijdragen aan de oplossing van een groot maatschappelijk vraagstuk.

De heer **Vink** (D66) vraagt welke concrete aanpak of oplossing door de regio Kop van Noord-Holland wordt voorgesteld, waarbij Provinciale Staten kunnen helpen.

De heer **Meskers** zegt dat het gaat om de dossiers waarvan de PRV zegt dat het niet gaat en waarvan de regio zegt dat er een kansrijke win-winsituatie kan ontstaan. De regio zoekt naar een vorm waarin snel met de provincie kan worden geschakeld om met elkaar te zoeken naar maatwerkoplossingen.
De heer Meskers zal een lijst van concrete cases aanleveren met drie tot vijf locaties.

De **voorzitte**r zegt dat de griffie de lijst zal delen wanneer die is ontvangen van de heer Meskers.

De heer **Voskuil** (PvdA) vraagt waar het op vastloopt wanneer voor een aantal grote projecten een PIP blijkt.

De heer **Meskers** antwoordt dat een PIP niet in alle gevallen als instrument hoeft te worden ingezet. Op momenten zal het PIP noodzakelijk zijn om het proces tot een goed einde te brengen. In veel gevallen is er sprake van publieke weerstand, met name bij de ontwikkeling van grootschalige locaties. Projecten kunnen wegens procedures zomaar drie tot vier jaar op zich laten wachten. Op de te delen lijst staan snel te realiseren projecten. Binnen nu en 6 tot 8 maanden kunnen die projecten bestemmingsgereed zijn en in uitvoering worden genomen.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) vraagt of de wethouder positieve ervaringen heeft opgedaan met afwijken van de PRV. Hoe ziet hij de kansen daarvan in de Omgevingsverordening?

De heer **Meskers** antwoordt dat de Omgevingsverordening vrij strak is dichtgetimmerd in de perceptie van de gemeenten. De regio roept Provinciale Staten op om Gedeputeerde Staten de ruimte te geven om daarin beleidsruimte te zoeken.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) kan dat laatste namens het CDA van harte ondersteunen.

Mevrouw **Alberts** (SP) zegt dat Gedeputeerde Staten juist voorstellen om de trekkersrol te vervullen. De regio geeft aan het over flexwonen gaat. Hoe flex is flex wat de regio betreft?

De heer **Meskers** antwoordt dat hij de term flex niet heeft gebruikt. Het gaat over tijdelijk gebruik. Bestemmingsplanmatig wordt dan vastgelegd dat de woonruimte 10 tot 15 jaar staat en dat die daarna leeg wordt opgeleverd.

De **voorzitter** bedankt de heer Meskers voor zijn inbreng, waarna de heer Meskers de vergadering verlaat.

De voorzitter geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.

De heer **Köhler** (FvD) constateert er meer speelt en dat er geen duidelijke oplossingen zijn voor dit langlopende dossier. De notitie staat vol met worden als ‘kan’ en ‘zou’. Er wordt verwezen naar vage onderzoeken. Er is een extra RES zoektocht gestart naar locaties voor nog meer windturbines en zonneakkers. Daarop vooruitlopend ontraadden Gedeputeerde Staten alvast de installatie van windturbines in BPL en NNN te verhinderen.: Door diverse partijen wordt uitgezocht of een referendum over turbineplaatsing mogelijk is. Huizenprijzen in de nabijheid van turbines kelderen fors. Dat geldt ook voor zonneakkers. Het Europese Hof heeft zich recent kritisch over windturbines uitgelaten. De relatie van Gedeputeerde Staten met wethouders Huisvesting lijkt door de Omgevingsverordening enigszins bekoeld.. Niet voor niets vroeg de inspreker om in de Omgevingsverordening rekening te houden met het geschetste probleem. Gemeenten meldden zich met honderden zienswijzen. Zij kunnen hun eigen inwoners niet meer huisvesten. Vooral de jongerenhuisvesting lijkt een onoplosbaar probleem te zijn. De Ruimte-voor-ruimteregeling is afgeschaft, waardoor het onmogelijk is om de plek van een voormalige schuur een twintigtal containerwoningen terug te bouwen. De gemeenten moet de huisvesting van arbeidsmigranten opnemen in Regionale Woonakkoorden, stelt de provincie voor. De gemeenten zullen dat best willen doen, maar de provincie ligt dwars voor wat betreft de Woonakkoorden als een gemeente met een goed plan komt. Evaluatie van de Woonakkoorden en de rol van de provincie daarin zou een interessante exercitie zijn. De provincie is paars en groen ingevuld met BPL en NNN, waardoor gemeenten geen kant uit kunnen. Met inbreiden worden gemeenten verstikt. Forum voor Democratie wil het migrantenhuisvestingprobleem niet bagatelliseren, maar voorlopig komt de provincie er echt niet uit met haar voorstel. De provincie moet gemeenten vertrouwen en de mogelijkheid geven om recreatieparken de komende vier jaar open te stellen voor arbeidsmigranten. Dat gebeurt al en handhaven is lastig. Ondernemers kan de mogelijkheid worden geboden om de buitenlandse werknemers zelf te huisvesten. Zij kunnen hun bedrijfshallen ombouwen tot woonruimte voor arbeiders. Dan hoeft ook geen opsporingsapparaat te worden opgetuigd voor het traceren van pillenlaboratoria en hennepkwekerijen.

Mevrouw **Kaper- Hartenberg** (CU) spreekt van een heldere en verdiepende vervolgnotitie voor een complex probleem. Het is goed dat de provincie de regie pakt. De CU zal de vinger aan de pols houden op dit onderwerp. Maatwerk in de regie zou de CU willen meegeven aan de gedeputeerde.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) vraagt of de Omgevingsverordening ruimte biedt voor grootschalige, buiten stedelijke locaties voor short stay. Zijn er mogelijkheden op bedrijventerreinen? Insprekers: klaagden eerder over weinig ruimte om als gemeente aan de woningbouwopgave te voldoen. Dat

geldt dus ook voor kleinschaligere initiatieven op het gebied van arbeidsmigrantenhuisvesting. Is de gedeputeerde het met het CDA eens dat gemeenten zelf het beste weten waar buiten stedelijke locaties voor de huisvesting van arbeidsmigranten moeten liggen en dat alles erop gericht moet zijn om geen locaties op te hoeven leggen vanuit de provincie, als de provincie de gemeente in haar ruimtelijk beleid de mogelijkheden biedt? Zou de gedeputeerde, naar aanleiding van de onderkenning dat goede huisvesting van de doelgroep grootschalige locaties moeten zijn buiten BSG, een verkenning willen doen voor welke doelgroepen binnen de regels van de ladder ook mogelijkheden zijn om buiten BSG te bouwen? Bieden de regels van het nieuwe regime Landelijk gebied hiervoor voldoende mogelijkheden. Het CDA gaat uit van een faciliterende overheid die samen met gemeenten, omwonenden in een vroeg stadium betrekt. Een overheid die meedenkt en echt mogelijkheden biedt. Gaat de gedeputeerde daar ook vanuit?

Mevrouw **Alberts** (SP) meldt dat de heer Emiel Roemer is gevraagd om de situatie van arbeidsmigranten te onderzoeken. Wellicht kan de gedeputeerde contact met hem zoeken.
De SP is het eens met het voorstel. Het is prima dat de provincie de regie pakt. Illegale huisvesting is niet alleen op illegale plekken, ook de werknemers zijn illegaal. Ze hebben geen werkvergunning. Ze niet geregistreerd. Daarop zou meer de vinger moeten worden gelegd. Er wordt daarmee ruimte geboden aan malafide uitzendbureaus. Mensen blijven buiten beeld. Ze worden een speelbal van malafide uitzendorganisaties, die hiermee hun zakken vullen.
In het stuk ontbreekt de combinatie dat het uitzendbureau tevens huisbaas is. Daar wordt enorm de slag geslagen. Werknemers betalen de volle huur maar kunnen niet fulltime werken. Ze ontvangen een negatief loon omdat de huur wordt ingehouden op het salaris.
Richting het CDA merkt mevrouw Alberts op dat ze zich niet aan de indruk kon onttrekken dat het bij het inspreken in het kader van de Omgevingsverordening meer over villa's dan over flex woningen ging. Zoals eerder gemeld had de SP bij agendapunt 8a ook meer regie van de provincie gewild.

De heer **Vink** (D66) zegt dat hij zich eerder kritisch heeft geuit over de stukken. Nu ligt een uitstekende en heldere analyse voor, met een voorstel voor de aanpak. De vraag is of de voorgestelde aanpak voldoende resultaat oplevert. Gaat het ook voldoende snel? Is een versnelling mogelijk? D66 vindt het belangrijk dat er voldoende ruimte is. Maatwerk is daarvoor het antwoord. Wat op de ene plek nodig zou op een andere plek anders moete worden aangepakt. D66 staat open voor maatwerk. Er is veel mogelijk op of bij bedrijventerreinen. Zouden daar tijdelijke voorzieningen kunnen worden gecreëerd? Daarvoor lijkt in de Kop van Noord-Holland draagvlak. Dan wordt de kwaliteit van natuur en landschap niet aangetast. Het probleem speelt ook rond Aalsmeer. D66 vraagt het college deze aanpak met kracht op te pakken en door te vertalen naar andere regio's.

Mevrouw **Van Wijnen** (GL) is onder de indruk van de lijn die wordt uitgezet. Er ligt een heldere notitie. Een oplossing is nodig voor de regionale economie, maar zeker voor een grote groep arbeidsmigranten, die nu in een kwetsbare positie zit. Hoe gaat het nu verder? De genoemde sluitende aanpak is van belang. Die moet in samenhang worden opgepakt. GL zoekt naar de verhouding grootschalig /kleinschalig. Enerzijds wordt ingezet op grootschalige locaties, maar anderzijds wordt bekeken wat bij kleine kernen mogelijk is. Hoe wordt die balans gezocht?
GL is niet tegen maatwerk maar wel kritisch als het kan betekenen dat het in natuurgebieden moet kunnen en dat bedrijventerreinen gespaard blijven. GL zoekt daar naar meer houvast. Bedrijventerreinen zouden mooi kunnen worden benut door er tijdelijk een andere functie aan te geven. Naar bouwen in groen zal GL altijd kritisch kijken.

De heer **Van Gilse** (VVD)is blij met het voorliggend stuk en het tempo. Het is een belangrijk onderwerp. Arbeidsmigranten leveren een bijdrage van 11 miljard euro aan het nationaal inkomen. Arbeidsmigranten moet goede voorzieningen en goede huisvesting worden geboden. Aan illegale en slechte huisvestingssituatie en overlast moet iets worden gedaan. Als dit goed wordt opgelost kunnen er veel reguliere woningen worden vrijgespeeld. Het dossier bood tot op heden onvoldoende resultaten en onvoldoende samenwerking. De VVD vroeg in juni om als provincie de regie te pakken. De fractie is blij dat het nu gebeurt. De ladder met diverse gradaties, zoals in het stuk vermeld, is helder. De VVD hoopt dat stadium 3 veel oplossingen biedt. Belangrijk is dat het in goede samenwerking met de regio gebeurt.
Het is goed om te lezen dat er minimaal tien locaties mogelijkheden bieden. Wat dringend nodig is, is op kleinere locaties goed geografisch gespreid. Snelheid is geboden. Kijk naar kansrijke locaties zoals door gemeenten aangedragen.
Belangrijk voor het draagvlak is dat het niet gaat strijden met reguliere woningbouwplannen. In kernen is vaak weinig draagvlak voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Buiten de bebouwde kom is weinig ruimte en binnen de bebouwde kom is die nodig voor reguliere woningbouw. De VVD heeft de noodkreet vanuit verschillende gemeenten gehoord. De provincie zal ruimte moeten scheppen aan de randen van kernen. De criteria, zoals genoemd in het stuk lijken de VVD realistisch. Het afwegingskader voor tijdelijke functies, voor tien tot twintig jaar, ontbreekt in de Omgevingsverordening. De VVD pleitte hier al eerder voor. Kan de gedeputeerde dit meenemen in het Deltaplan Wonen of de Omgevingsverordening?

Bij interruptie wijst mevrouw **Van Andel** (CDA) de VVD op de mogelijkheid om een amendement in te dienen in het kader van de aanvulling op de Omgevingsverordening, om het tijdelijk wonen een extra zetje te kunnen geven.

De heer **Van Gilse** (VVD) vindt het een goed idee. Eerst wacht hij graag het antwoord van de gedeputeerde af.
In andere regio's zoals West Friesland komt de markt met plannen. Ook daar is het vinden van een goede locatie een probleem. Kan ook hier de provincie actief een rol spelen?

De heer **Voskuil** (PvdA) is blij met de heldere analyse en duidelijke rolverdeling en aanpak. Er moet echt wat gaan gebeuren. Het is goed dat de provincie de regie pakt. Het overzicht met gemeenten lijkt op hete stuk van juni. Ook nu ontbreekt Haarlemmermeer. Een provinciale regierol zou ook op het gebied van regionale samenwerking moeten vallen. Af van de vrijblijvendheid. Het is te gek voor woorden dat de Noordkop, West-Friesland en Alkmaar allemaal hun eigen ding doen, terwijl uit onderzoek blijkt dat er een grote samenhang is tussen deze regio's. Zouden Gedeputeerde Staten de regierol breder, provincie breed willen trekken?

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat het niet de taak van de provincie is om huisvesting te realiseren. De provincie mag wel wat meer regie nemen, maar dan alleen in die gemeenten waar het ter zake doet en niet op het belang drukt voor de gehele provincie. De PvdD is blij met de Ladder voor de provinciale rol bij de huisvesting van buitenlandse werknemers. Zoek het vooral binnen de kernen. Niet alleen voor het sparen van de natuur, maar ook de sociale cohesie.

Gedeputeerde **Loggen** zegt dat het document een antwoord geeft op hoe de provincie haar regierol wil invullen. De provincie is sinds 2017 in goed overleg met de Noordkop over de huisvesting van buitenlandse werknemers. Het lijkt dan ook logisch om met die regio te beginnen. Daarna volgt het gesprek met andere regio's, als daar behoefte is aan een rol van de provincie. Bij andere regio's

spelen andere vraagstukken een rol. In de regio Haarlemmermeer wordt gekeken of Greenport met een aanbod komt.
Het gaat om drie zaken: urgentie, omstandigheden en de mogelijkheden. Dit probleem is niet morgen opgelost. Investeerders die willen investeren in kleinschalige maar ook in grootschalige huisvesting zijn gebaat bij zekerheid. Zij willen niet gehinderd worden door het NIMBY effect. Dat is veel aan de orde in dit dossier. Daarom blijft het soms lang liggen. De Noordkop is daar een voorbeeld van. Veel aangedragen locaties zijn bijvoorbeeld gelegen in bijzonder provinciaal landschap (BPL). De gedeputeerde wil serieus kijken naar aangedragen locaties, maar het is geen kwestie van: u vraagt en wij draaien. Locaties moeten worden afgewogen. De gedeputeerde denkt in eerste instantie aan randen van kernen. De betreffende mensen wil je op een normale manier laten deelnemen aan de omgeving, zodat ze lopend of per fiets de supermarkt en andere voorzieningen kunnen bereiken. Dat kan niet als ze ergens in een uithoek in de polder worden gehuisvest.
Een aantal locaties is in beeld. De provincie staat ook open voor suggesties van gemeenten.
De provincie bouwt niet zomaar woningen op bedrijventerreinen, gelet op de contouren. De Raad van State deed onlangs uitspraak over woningen op een industrieterrein in Wieringerwerf. Daar kon niet worden aangetoond dat het om een goed woon- en leefklimaat ging. Omliggende bedrijven mogen niet worden gehinderd of beperkt in hun ontwikkeling en bedrijfsvoering.
De brede verkenning in het kader van Deltaplan Wonen is een goed instrument voor een brede, integrale afweging. Er is ook gevraagd om een brede verkenning naar woningbouw in de gehele provincie. Daarmee wordt de verhouding tussen harde en zachte plancapaciteit in kaart gebracht.
De SP snijdt met handhaving en registratie een belangrijk onderwerp aan. Dat is de taak van gemeenten. De provincie probeert om daarvoor in regionaal verband een methodiek af te spreken. Te denken valt aan een uniforme benadering van handhaving en registratie. Het aanbod aan de regio is gedaan om te helpen bij het harmoniseren. De wethouder in Den Helder is daarvan een groot pleitbezorger.
Snelheid kan worden gemaakt door zekerheid te bieden aan investeerders. Bekeken moet worden of een termijn van tien tot 15 jaar te prefereren valt of wellicht een permanente situatie. Dan rendeert de investering meer.
Natuurlijk gaat de provincie voor brede participatie. Het college zal aan de voorkant van een traject bij Provinciale Staten terugkomen. Dit is wel een onderwerp dat de gemoederen altijd bezig houdt. Het is een NIMBY onderwerp. Als het echt niet anders kan is een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) onoverkomelijk. Wel wordt meegenomen hoe de omgeving erin zit. Uiteindelijk zal er een keer een besluit genomen moeten worden. Dat ligt in de toekomst.
De gedeputeerde sluit maatwerk zeker niet uit. Waar het kan moet zeker maatwerk worden geboden, maar met respect voor elkaars regime. De gedeputeerde ziet geen beperking in het regulier landelijk gebied, maar wel in het bijzonder provinciaal landschap. Met gemeenten zoals Hollands Kroon zal het college in gesprek moeten gaan. Hollands Kroon nam zelf verordeningen aan waardoor de huisvesting niet wordt vergemakkelijkt.
In het kader van de samenwerking tussen regio's wil de gedeputeerde kijken of spelregels zoals die zijn afgesproken voor de Kop voor de gehele provincie toepasbaar kunnen zijn. Echter sommige delen van de provincie kennen een andere problematiek. De gedeputeerde vraagt dan ook om ruimte om die samenhang ook in maatwerk te kunnen vinden.
Als de eerste ronde met locaties is besproken, ontvangen Provinciale Staten de uitkomst van de gesprekken, zodat ze een gevoel krijgen waar de provincie tegenaan loopt. De gedeputeerde neemt de Staten mee in de voortgang.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van Wijnen** (GL) is blij met de toezegging over het meenemen van Provinciale Staten in de voortgang. De samenhang zoeken met Deltaplan Wonen is prima. Daarmee komt de integrale blik beter tot zijn recht. GL is het met de gedeputeerde eens dat er meer mogelijk is in landelijk gebied dan in BPL. De fractie is tevreden met de toezeg op het gebied van handhaving. De problemen rondom de huisvesting van arbeidsmigranten worden ook genoemd in het kader van ondermijnende activiteiten. De provinciale overheid heeft daar een verantwoordelijkheid.

Mevrouw **Van Andel** (CDA) is blij dat de gedeputeerde geen belemmering ziet in landelijk gebied. Het CDA ziet de plannen voor grootschalige locaties graag voorbij komen. De fractie snapt dat het even duurt voordat plannen concreet kunnen worden gemaakt. Is de gedeputeerde bereid toe te lichten waarom plannen in het kader maatwerk op dit moment niet mogelijk zijn?

Gedeputeerde **Loggen** weet niet of hetzelfde lijst als eerder betreft. Op de eerdere lijst lag een aantal locaties in BPL. De gedeputeerde acht die locaties niet kansrijk. Als er nieuwe locaties zijn dan is de gedeputeerde van ganser harte bereid er naar te kijken. Hij is bereid medewerking te verlenen als een plan past binnen de provinciale beleidsregels. Als ruimhartig wordt omgegaan met beleidsregels die beperkingen opleggen, zoals BPL dan wordt daarmee een belangrijker pijler onder het provinciaal landschap vandaan. De snelste manier is aanwijzen. Zodra er locaties in beeld komen, die kansrijk zijn, dan worden die met Provinciale Staten gedeeld. De gedeputeerde geeft ook aan waar tegenaan wordt gelopen.
De provincie ligt niet dwars bij goede plannen, maar ze moeten wel passen binnen het beleid van de provincie. Als ondernemers zelf willen oplossen dan zal men de provincie niet horen als dat gebeurt daar waar het kan. Er zijn erbarmelijke omstandigheden te constateren. Met de aanpak die het college nu voorstaat kan zekerheid aan investeerders worden geboden en kwaliteit aan de arbeidsmigrant voor het verblijf in Nederland. Daarmee wordt een win-win situatie gecreëerd.
De kwaliteit van opvang moet goed worden geregeld. Het huisvesten van arbeidsmigranten op recreatieparken gaat niet zo makkelijk als het klinkt. De situatie is niet vergelijkbaar met 20 of 30 jaar geleden. Vroeger sliep men bij wijze van spreken met 60 man op een slaapzaal. Die tijden zijn veranderd. Mensen die hier op basis van short stay verblijven, kunnen niet meer dan 10 euro per dag betalen. Dat is geen vetpot. Het is dus goed om meerjarige zekerheid te geven aan een investeerder. Recreatieparken kent een belemmerende factor vanwege het versnipperde bezit. In de transitie van out date park naar een nieuwe bestemming kan het wellicht een goede plek krijgen.

9. Rondvraag gedeputeerde Loggen (portefeuilles Ruimte en Wonen)

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt

10. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage. De volgende commissievergadering vindt plaats op maandag 23 november 2020. De vergadering wordt gesloten om 21.51 uur.

Lijst openstaande moties RWK 23-11-2020

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
Grootste duurzame waterstof-cluster van Europa	PS verzoeken GS: - zich in te spannen om te doen wat binnen haar bereik ligt om zo de aanlanding van wind op zee in IJmuiden in combinatie met een waterstoffabriek mogelijk te maken - zich in te spannen voor nader onderzoek naar waterstof en het gebruik van gasleidingen voor dit doel in Den Helder - dit te doen bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) in samenspraak met	M45-2018	Wiesehahn, M. (VVD)	Stigter, E.	12-11-2018	29-10-2020: uit besluitenlijst GS d.d. 27-10-2020: Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze	29-10-2020: voorstel presidium volgt nog na commissie-behandeling RWK op 23-11-2020.

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	het Rijk of aan de klimaattafels waar onderhandeld wordt over het Klimaatakkoord					strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen. Besluit GS d.d. 27-10-2020: 1. Bijgaande Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland vast te stellen 2. De waterstofstrategie door middel van bijgaande brief ter bespreking aan PS aan te bieden 3. Provinciale Staten te verzoeken motie 45-2018 als afgedaan te beschouwen. 15-07-2020 Via het programma Noordzee 2022-2027 zijn wij in overleg met het Rijk om de noodzaak voor aanlandingen van wind op zee in Noord-Holland (NZKG en Den Helder) na 2030 onder de aandacht te houden. In NZKG is er een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid om een 1 GW elektrolyser te plaatsen. Hier zijn vier mogelijke locaties	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						uitgekomen die nader verkend gaan worden. Ook loopt er een verkenning naar een 100 MW elektrolyser bij Tatasteel. Dit project H2ermes (samenwerking tussen PoA, Nouryon en Tata Steel) heeft de pre-studiefase afgerond. Hier uit is geconcludeerd dat een 100MW productie faciliteit met opschalingsperspectief mogelijk is. In Q3 zal H2ermes de studiefase ingaan waarin o.a. de technische specificaties, het afzetpotentieel, vergunningen en business case verder worden onderzocht. In Den Helder is gestart met een haalbaarheidsstudie naar een blauwe waterstoffabriek waarbij de afgevangen CO2 wordt opgeslagen in de lege gasvelden op de Noordzee. Hergebruik van de bestaande	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						olie- en gasinfrastructuur maakt een belangrijk onderdeel uit van de businesscase. In Q3 worden de resultaten van de studie opgeleverd. 03-02-2020 Uitwerking vindt plaat in het kader van het uitvoeringsprogramma energietransitie NZKG. 27-08-2019: We zijn ambtelijk en bestuurlijk in overleg met het Rijk om de noodzaak voor aanlandingen in NH (NZKG en Den Helder) na 2030 onder de aandacht te houden. Ook zijn we ambtelijk in overleg met het Rijk over de aansluiting bij het Nationaal programma waterstof. Het belang van extra aanlandingen blijkt o.a. uit de integrale systeemstudie energie-infrastructuur en de Concept-analyse waterstof die Arcadis/TNO voor ons uitvoert.	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						Waterstof kan een grote rol gaan spelen o.a. om de problemen in het elektriciteitsnetwerk te ontlasten. In het energielab dit najaar zetten we in op een gezamenlijke roadmap voor waterstof met alle partijen. Vanuit NZKG is brief naar minister Wiebes gestuurd naar aanleiding van de systeemstudie en ontwikkel-strategie NZKG. Inzet is een bestuurlijk overleg met EZK en BZK. Zowel in NZKG als NHN wordt zwaar ingezet op waterstof beide regio's ontwikkelen samen met partners waaronder de havens, kennisinstellingen en netbeheerders een programma waterstof. In NZKG is een van de acties de vorming van een consortium voor onderzoek naar een Nederlandse plant	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						voor een 1 GW waterstoffabriek. Voorgesteld wordt de gedachte van de motie te verwerken in de inzet in ons economische en energietransitieprogramma voor NH breed en specifiek ook voor het NZKG en NHN en daarmee deze motie af te doen als afgehandeld en de acties te monitoren via de uitvoeringsprogramma's. 27-03-2019: We zetten ons samen met NZKG en NHN in om de aanlanding van wind op zee zowel in Ijmuiden als Den Helder te realiseren. In het traject tot 2030 zullen er 3 kabels van 700 MW aan gaan landen bij IJmuiden. In het kader van de Noordzeestrategie 2030 zetten we in op enerzijds meer aanlandingen waarbij het noorden van NH goede	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						uitgangspositie heeft. Anderzijds op een innovatiekavel voor waterstof bij het windpark IJmuiden Ver. - We hebben samen met de MRA, ORAM en het Ontwikkelingsbedrijf NHN een zgn.Energielab waterstof georganiseerd op 13-11-2018. Een zeer geslaagde dag waarbij ca. 70 vertegenwoordigers van industrie, transport, Rijk, kennisinstellingen etc zich lieten inspireren. Naar aanleiding hiervan is gezamenlijk met MRA en NHN een opdracht verleend voor een nadere analyse van de kansen en uitdagingen in Noord-Holland. De analyse met scenario's en governance wordt weer getoetst in een tweede Energielab waterstof in najaar 2019.Inzet is om dan	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
						met alle partijen tot een globale roadmap te komen. - In dit onderzoek maar ook in de integrale systeemstudie op de schaal van NH wordt de benodigde infra voor waterstof- inclusief het gasnet meegenomen - Ook in de ontwikkelstrategie NZKG wordt de rol van waterstof nu uitgebreid verkend. Daarbij neemt de waterstoffabriek van Nouryon/Tata een prominente plaats in. Aan al deze trajecten neemt het Rijk nadrukkelijk deel. Verder participeren we in het RVO netwerk waterstof Noordelijke Randstad en hebben we via het IPO nadrukkelijk input geleverd voor het Klimaatakkoord	
Motie windmolens op land	PS spreken uit beleid te willen ontwikkelen voor	M08-2019	Zoon, F.A.S. (PvdD)	Stigter, E.	04-02-2019	12-08-2020 De motie roept op om beleid te ontwikkelen voor sociale molens, waarbij	19-09-2019: er volgt wel

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	sociale windmolens en kleine windmolens in de provincie Noord-Holland.					het vooral gaat om vormen van participatie. Dit wordt nu meegenomen in de verdere uitwerking van de RES en de vertaling in omgevingsbeleid. Het onderdeel 'kleine turbine' is onderwerp van het advies van de PARK die van oordeel is dat kleinschalige windmolens in het landelijke gebied kunnen. In de ambtelijke reactie daarop wordt dat advies overgenomen en tekstvoorstellen aangereikt ten behoeve van de concept POV, dat later dit jaar zal worden vastgesteld. 25-03-2020 wordt meegenomen in het RES-proces. 03-02-2020 Uitwerking wordt meengenomen in het RES proces. 27-03-2019 Actie ligt bij PS en niet bij GS.	actualisatie vanuit GS.

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
Draagvlak en participatie in de Regionale Energie-strategieën (RES).	PS besluit het college van GS te verzoeken: - de begrippen 'draagvlak' en 'participatie' zorgvuldig te definiëren volgens een werkbaar toetsingskader - te onderzoeken of de begrippen vormvast kunnen worden opgelegd bij interventies in het fysieke domein die voortvloeien uit de RES.	M47-2019	Smaling, E.M.A. (SP)	Stigter, E.	30-09-2019	14-08-2020 De uitwerking van deze motie wordt meegenomen in het RES proces. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het organiseren van de participatie. De provincie Noord-Holland faciliteert daarin door het delen van goede voorbeelden en werkwijzen tijdens kennisdeeldagen, expertsessies en reflectiecongressen 25-03-2020: wordt meegenomen in het RES-proces. 03-02-2020 Uitwerking wordt meegenomen in het RES proces.	
Motie van onder-steuning: prioriteit versterking energie-	PS verzoeken het College van GS: • alles in het werk te stellen om samen met andere overheden en de	M104-2019	Vries, de A.T.B. (PvdA)	Stigter, E.	18-11-2019	15-07-2020 Wordt meegenomen in actieprogramma klimaat. 28-04-2020 De motie is aangenomen bij de besluitvorming over het	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
infra structuur N-H	netbeheerders de knelpunten in zowel wet- en regelgeving als fysiek, proactief op te lossen en de infrastructuur zo spoedig mogelijk op orde te brengen zodat het netwerk klaar is om de extra vraag vanuit de energietransitie aan te kunnen • hiertoe er bij de netbeheerders op aan te dringen om te beginnen met het verzwaren van de infrastructuur rond die gebieden in Noord-Holland die in potentie op korte termijn het					Klimaatakkoord, maar heeft betrekking op het vertalen van de RES'en in ruimtelijk beleid. Dat is aan de orde in de fase na het vaststellen van de RES 1.0, maar uiteraard ook al bij het vaststellen van de RES 1.0 zelf. Op die momenten, bij het vaststellen van de RES 1.0 en de vertaling ervan in ruimtelijk beleid, zullen we ingaan op de vraag of er voldoende draagvlak is voor de ruimtelijke keuzes die in de RES zijn gemaakt. GS werken momenteel aan een participatienota, waarin wordt ingegaan op de wijze waarop gewerkt wordt om draagvlak voor de voorstellen te ontwikkelen. Onder andere door het uitgebreide participatieproces, dat al in gang is gezet bij het opstellen van de concept-RES'en NHN en	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	meeste kunnen bijdragen aan de transitie naar duurzame energie • zich door PS gesteund te weten bij het voortvarend realiseren van deze doelen					NHZ. Overigens wijzen wij erop dat draagvlak geen toetsingscriterium is in de Wet ruimtelijke ordening. Met andere woorden: ruimtelijke besluiten kunnen niet op grond van draagvlak genomen worden omdat het geen ruimtelijk relevant criterium is. De Omgevingswet biedt meer mogelijkheden ten aanzien van het stellen van eisen aan participatie en derhalve indirect ook ten aanzien van draagvlak. 25-03-2020 Wordt meegenomen in het actieprogramma Klimaat. 03-02-2020 Uitwerking wordt meegenomen in het actieprogramma Klimaat.	
Participatie bijeenkomsten met gemeente-	PS verzoeken GS 1. twee participatiebijeenkomsten (een voor	M1-2020	Sanderse, M. (CDA)	Loggen, C.	03-02-2020	10-08-2020 Er zijn geen actuele ontwikkelingen te melden. 21-04-2020 De oorspronkelijk geplande data	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
raden over Omgevings verordening	het noorden en een voor het zuiden van de provincie) te organiseren voor Noord-Hollandse gemeenteraadsleden en waterschapsbesturen over de omgevingsverordening van Noord-Holland ten behoeve van behandeling van de omgevingsverordening in de commissie en de Staten 2. bij deze participatiebijeenkomsten de gemeenteraden en waterschapsbesturen in delegatie in					voor de twee bijeenkomsten met gemeenteraadsleden in mei zijn geannuleerd, mede door de gehele wijziging van de planning ivm latere invoering omgevingswet en de maatregelen te bestrijding van het Corona-virus. De nieuwe data voor de twee bijeenkomsten zijn nog niet beken maar zullen eind augustus/ begin september gehouden worden. Vanuit de commissie RWK is een klankbordgroep van drie commissieleden betrokken bij de voorbereiding van deze bijeenkomsten	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	de gelegenheid te stellen hun suggesties en vragen rechtstreeks aan Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten kenbaar te maken 3. deze participatiebijeenkomsten te organiseren vlak nadat de omgevingsverordening ter inzage heeft gelegen en voordat Provinciale Staten deze behandelen in de commissie en definitief vaststellen in Provinciale Staten 4. de griffie te verzoeken de						

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	organisatie hiervan op te pakken						
Stop de verhuurder-heffing	PS verzoeken het college van GS - Bij het Rijk actief te lobbyen voor de afschaffing van de verhuurderheffing in de huidige vorm en andere heffingen die het investeringsvermogen van corporaties belemmeren, zoals de anti-tax avoidance richtlijn (ATAD) - Bij de minister te bepleiten deze heffingen om te zetten in een investeringsfonds waar corporaties	M2-2020	Smaling, E.M.A. (SP)	Loggen, C.	03-02-2020	10-08-2020 We zijn bezig met het beantwoorden van de motie en verwachten dat hij besproken kan worden in de commissie RWK van oktober. 28-04-2020 Gedeputeerde Loggen heeft in het 'voortgangsoverleg Woondeal BZK-MRA' met de Minister van BZK, samen met de andere bestuurlijk trekkers van de Woondeal, aangedrongen op het verruimen van de investeringscapaciteit voor woningcorporaties. In het overleg is daarbij door de bestuurlijk trekkers MRA o.a. voorgesteld om de verhuurdersheffing af te schaffen om dit te bereiken, zodat corporaties meer woningbouw kunnen	

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	hun investeringen voor nieuwbouw en verduurzaming op in mindering kunnen brengen.					realiseren. De Minister heeft daarbij laten weten dat hiervoor in de huidige coalitie geen draagvlak is voor afschaffen en dat een dergelijk besluit aan een volgend kabinet is. Wel heeft de Minister 1 miljard beschikbaar gesteld voor korting op de verhuurdersheffing. Indien dit wordt overtekend en effect heeft, wordt er binnen het Rijk gekeken naar mogelijkheden om deze heffingskorting te verruimen.	
Kansen voor nieuwe banen in energiet-ransitie	PS verzoeken GS: 1. Het provinciaal arbeidsmarkt-beleid in te zetten om (mede) te zorgen dat er voldoende arbeidskrachten met de nodige	M138-2020	Vries, de A.T.B. (PvdA)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	vaardigheden zijn, liefst regionaal, om de energietransitie tijdig te realiseren 2. Hierin ook starters en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt mee te nemen en ook hen te laten profiteren van de kansen die de energietransitie met zich meebrengt.						
Onderzoek Zon-op-dak	PS geven de volgende “wensen en bedenkingen” ten behoeve van de uitwerking van de RES 1.0 in NH-Zuid en NH-Noord	M127-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie) Hollebeek, J.P. (PvdD) Andel, W. van (CDA)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	mee: • Werk concreter uit hoe reëel het potentieel van grootschalig “zon op dak” is, rekening houdend met o.a. de mogelijkheden van het net andere praktische beperkingen. • Onderzoek op welke manier belemmeringen voor “zon op dak” opgelost kunnen worden.						
Participatie voor iedereen	Verzoeken GS • Stel in samenwerking met de Participatiecoalitie en in overleg met	M130-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	gemeenten een concreetplan op om ervoor te zorgen dat burgers in het kader van energietransitie zoveel mogelijk — in lijn met de ambitie van het Klimaatakkoord – meeprofiteren • Versterk de participatie van omwonenden zowel de participatie in het proces als de mogelijkheden om te delen in de opbrengsten, waarbij opbrengstdeling niet alleen is voorbehouden aan						

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	omwonenden die in staat zijn om financieel te investeren.						
Provinciale visie op RES	PS roepen GS op: in de uitwerking van de RES 1.0 een stevigere regierol te kiezen ter bescherming van de bovenregionale waarden en geven de volgende “wensen en bedenkingen” ten behoeve van de uitwerking van de RES 1.0 in NH-Zuid en NH-Noord mee: • Zorg dat de RES beter bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het	M126-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	landschap van Noord-Holland. • Bekijk in welke mate clustering van zoekgebieden kan plaatsvinden. • Maak in de uitwerking van de RES een koppeling met andere provinciale opgaven en de geschiktheid van het energienetwerk.						
Motie bij concept-RESsen over burger-participatie	PS hebben de volgende wensen en bedenkingen bij de concept-RES NHZ of concept-RES NHN: • PS vragen GS om voortdurend aandacht te	M135-2020	Kanik, E.B. (D66)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	besteden aan tijd en ruimte voor zorgvuldige burgerparticipatie in het vervolgproces.						
Aanpassen begrenzing bij terrein Tergooi ziekenhuis in Blaricum	PS dragen GS op het werkingsgebied BPL te verwijderen van de locatie Tergooi-ziekenhuis Blaricum volgens onderstaande kaart, zodanig dat er ontwikkeld kan worden volgens de uitgangspunten in de Nota van randvoorwaarden herontwikkeling Tergooi-locatie Blaricum binnen 3	M97-2020	Andel, W. van (CDA)	Loggen, C.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	maanden een voorstel daartoe ter besluitvorming aan PS voor te leggen.						
RES-Geingebied	PS verzoeken het college van GS: - Om in samenspraak met andere RES partners, zoals gemeenten en programmaorganisatie, in goed overleg te treden met de provincie Utrecht en andere partners van de RES regio U-16 over het 'Geingebied' - De huidige erfgoedstatus en belangrijke	M143-2020	Smaling, E.M.A. (SP)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	publieke functies van het gebied als belang in te brengen in de verdere concretisering van de zoekgebieden in het 'Geingebied'.						
Duurzaam in de natuur	PS geven GS de volgende wensen en bedenkingen bij de concept-RES NHZ of concept-RES NHN mee, - om in het proces te verkennen in hoeverre het mogelijk is om van uitwerking van de zoekgebieden tot een 'gedragscode" te komen, die beschrijft hoe en	M136-2020	Gielen, A. (GroenLinks)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	onder welke voorwaarden duurzame energie en BPL samen kunnen gaan - Daarbij het combineren van opgaven niet uit het oog te verliezen						
Oproep voor aanpassing financie-rings-systematiek	PS roepen GS op: bij de Rijksoverheid aan te dringen op aanpassing van de SDE+ financieringssystematiek zodat kleinschaligere oplossingen die beter passen in het landschap ook financieel haalbaar kunnen zijn, en in	M128-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	het bijzonder “zon op dak” financieel gunstiger wordt dan zonneweides op land.						
Maak effecten duurzame energie-projecten transparant	PS hebben de volgende wensen en bedenkingen bij de concept-RES NHZ of concept-RES NHN: pleeg inspanning om de informatie over de effecten in termen van kosten, C02 reductie, ecologische effecten, landschappelijke effecten en effect op leefbaarheid zoveel mogelijk beschikbaar te krijgen voor	M131-2020	Andel, W. van (CDA)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	politieke behandeling van de definitieve RES 1.0.						
Voortgangs rapportage andere duurzame energie-technieken	PS dragen het college van GS op: • om naast de RES'en met een helder periodiek overzicht te komen van alle andere (innovatieve) duurzame energietechnieken, met daarbij de potentie, de stand van zaken, de voortgang en de rol van de provincie daarbij • dit overzicht tijdig vôôr de behandeling van	M137-2020	Gilse, van J.P.H.M. (VVD)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	de RES 1.0 voor de eerste keer aan de Staten te doen toekomen.						
Motie bij concept-RESsen over advies commissie m.e.r.	PS hebben de volgende wensen en bedenkingen bij de concept-RES NHZ of concept-RES NHN: • De adviezen van de commissie M.E.R. moeten zo goed mogelijk worden meegenomen in het vervolgproces door de samenwerkend partijen. • Bij behandeling van de RES 1.0 wordt gerapporteerd hoe hier uitwerking aan gegeven is.	M134-2020	Kanik, E.B. (D66)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
Koppel biodiversi-teit aan de energie-transitie	PS roepen GS op: de energietransitie waar mogelijk aan opgaven voor biodiversiteitsherstel- en versterking te koppelen en dat ook te doen in het vervolgtraject van de RES.	M125-2020	Hollebeek, J.P. (PvdD)	Stigter, E.	05-10-2020		
RES-Participatie	Verzoeken PS het college van GS op te roepen: - in de RES 1 .0 een apart hoofdstuk te wijden aan planparticipatie en projectparticipatie, waarbij minimaal 50 % lokaal eigendom het uitgangspunt is, en in dit hoofdstuk ook aan te geven	M140-2020	Smaling, E.M.A. (SP)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	hoe hier naartoe gewerkt wordt - te verkennen in hoeverre participatie bij opwekprojecten ook daadwerkelijk geborgd kan worden in lokaal en provinciaal beleid - in het vervolgtraject richting de RES 1 .0 actief werk te maken van draagvlak bij en inhoudelijke participatie door lokale bewoners en bedrijven.						
Uitwerking zoekgebied en in relatie tot de	PS roepen het college van GS op: om in het vervolgtraject bij	M121-2020	Hollebeek, J.P. (PvdD)	Stigter, E.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
inter-nationale vogeltrek-routes	de uitwerking en concretisering van de zoekgebieden voor energieopwekking door wind rekening te houden met aanwezigheid van belangrijke internationale vogeltrekroutes en rust- en foerageergebieden als belangrijk aandachtspunt daarbij te hanteren.						
Weide-vogels Zijpe	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale	M115-2020	Wijnen, van T.K. (GroenLinks)	Loggen, C.	05-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.						
Functie-wijziging agrarisch bouw-perceel	PS draagt het college van GS op: • ten behoeve van Omgevingsverordening 2.0 een alternatieve uitwerking te maken van artikel 6.7 waarbij meer ruimte wordt geboden bij transformatie van	M147-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	Loggen, C.	22-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	agrarische bouwpercelen indien het bebouwde oppervlakte significant afneemt en een positieve bijdrage wordt geleverd aan de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied • deze alternatieve uitwerking ruim vóór de behandeling van de Omgevingsverordening 2.0 ter bespreking aan de Statencommissie RWK aan te bieden						

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
Tiny Houses positief tegemoet treden	PS verzoekt het college van GS: • in het kader van de experimenteerruimte zoals beschreven in artikel 13.3 Tiny Houses in bepaalde gevallen als innovatieve ontwikkeling te zien • dergelijke initiatieven met een positieve grondhouding tegemoet te treden	M146-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	Loggen, C.	22-10-2020		
Herover-weging Zijpe- en Hazepolder	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1. de landschappelijke, cultuurhistorische	M148-2020	Voskuil, L.Hj (PvdA)	Loggen, C.	22-10-2020		

Onderwerp	Inhoud	Nummer	Indiener	Portefeuille-houder	Datum PS	Stand van zaken GS	Voorstel Presidium
	en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse 2. PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK						

Lijst openstaande toezeggingen gedeputeerde Stigter - RWK 23-11-2020

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Financiële betrokkenheid energie transitie	PS	05-10-2020	Stigter, E.	Mevrouw De Vries vroeg de financiële betrokkenheid te stimuleren en dat gaan wij doen. Wij zien ook elders in het land dat draagvlak enorm geholpen kan worden als inwoners niet alleen kunnen inspreken over waar kan het maar dat ze daadwerkelijk financieel kunnen participeren. Her en der komt dat van de grond, maar dat mag best een tandje steviger. Richting RES 1.0 komen wij met een plan van aanpak, hoe wij financiële participatie kunnen gaan stimuleren.	
Gebieds-paspoort zoekgebieden	PS	05-10-2020	Stigter, E.	Per zoekgebied wordt een gebiedspaspoort gemaakt, niet bij allemaal tegelijk, sommige pas veel later, maar bij een aantal gaan wij ermee aan de slag. Dat betekent dat wij voor een aantal van die gebieden, dus via de gebiedspaspoorten inzicht hebben in welke soorten, of die beschermd zijn, hoe groot is het gebied, wat is de bedoelde opwekking hiervan. Dat zijn gegevens die wij in de RES 1.0 voor een aantal zoekgebieden wel hebben en ik ben altijd bereid om die gegevens te overleggen. Ik wil het misverstand voorkomen dat wij voor alle zoekgebieden het hele rijtje in kaart hebben gebracht, zoals het in de motie stond.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Energie-besparing en innovatie bij RES 1.0	RWK	24-09-2020	Stigter, E.	Gedeputeerde Stigter: De energiebesparingskant en innovatiekant maken formeel geen onderdeel uit van de RES. Niettemin is het wel verstandig in de RES 1.0 meer aandacht te geven aan innovaties en alternatieven, die toezegging wordt gedaan.	
Biomassa	PS	29-06-2020	Stigter, E.	Ik heb al eerder in de commissie en PS aangegeven dat er op dit moment een traject loopt met de SER die met een advies komt en een kabinet dat met een duurzaamheidskader komt en dat wij dat afwachten alvorens als provincie in overleg met onze partners in MRA-verband met een visie op biomassa te komen, die wat breder is dan alleen de houtige biomassa. Dat lijkt mij een goed moment om daar als provincie aan te geven hoe wij tegen biomassa aankijken.	
Optimaliseren voorkeurs-variant t.b.v. natuur bij 50kw stationslocatie Beverwijk-Oterleek	RWK	08-06-2020	Stigter, E.	Gedeputeerde is bereid om naar de Woudpolder te kijken. Hij zegt toe om binnen de voorkeursvariant te kijken hoe men het ten aanzien van de natuur zo optimaal mogelijk kan realiseren. Bij de formulering van dit alternatief is echter al gekeken naar een variant die de minste inbreuk zou maken op het natuurgebied.	
Negatieve neveneffecten	RWK	10-02-2020	Stigter, E.	Gedeputeerde Stigter is het met de heer Klein eens dat ongewenste negatieve effecten van duurzame energie	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
duurzame energie				zoveel mogelijk moeten worden weggenomen. Waar de Provincie opdrachtgever is, is dat gemakkelijker. Waar de Provincie niet als opdrachtgever fungeert, is de rol anders. In het kader van het Actieprogramma Circulaire Economie doet men wel aan inzicht in de productieketens, in een informerende, stimulerende rol. Bijvoorbeeld bij biomassa is landelijke regelgeving van toepassing. De Provincie benut haar rol om richting de Rijksoverheid te lobbyen om duurzaamheidscriteria aan te scherpen. Aanvullend aan de landelijke regelgeving worden in een convenant met verschillende overheden afspraken gemaakt over de toepassing en afkomst van het materiaal. Nu wordt, wat tot de mogelijkheden behoort, het maximale gedaan. Als de RES zijn vastgesteld, kan dit punt nogmaals expliciet onder de aandacht worden gebracht.	
Monitoring toegankelijk maken voor publiek	RWK	17-10-2019	Stigter, E.	Gedeputeerde Stigter vindt het publiek toegankelijk maken van de monitoring een goed idee. De wijze waarop wordt meegenomen op het moment dat er meer kan worden verteld over de impactanalyse.	
Klimaat-neutrale organisatie	RWK	17-10-2019	Stigter, E.	Van het totaal van zaken die de Provincie tot klimaatneutrale organisatie maakt ontvangt de commissie nog een werkplan, maar daar is nog even tijd voor nodig.	

Lijst Toezeggingen gedeputeerde Loggen – commissie RWK – 23-11-2020

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
OV NH2020: Groots en meeslepend en/of klein en ingrijpend langs commissie	PS	22-10-2020	Loggen, C.	Er is een aantal moties ingediend waar het ging over het mandaat en alles wat daarmee samenhangt. Ik heb al eerder aangegeven en dat wil ik vandaag nog een keer toezeggen. Alles wat groots en meeslepend en klein en ingrijpend is, zal worden voorgelegd aan de commissie dan wel aan Provinciale Staten.	
Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen	PS	22-10-2020	Loggen, C.	De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan?	
Zachte plancapaciteit woningbouw-plannen	PS	22-10-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde Loggen: … Ik ben regelmatig in gesprek woningbouwcorporaties en marktpartijen over alle zaken die de woningbouw en de ruimtelijke ordening daarin reguleren. Ook in het Deltaplan en de brede verkenning moeten we duidelijk maken hoe hard de zachte	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				plancapaciteit is. Hoe verhoudt die zich nu tot zeg maar de tijdshorizon waarin we onze problemen moeten hebben opgelost. Daarover voeren we het gesprek met de partijen. Het is verstandig om dat aan papier toe te vertrouwen. De Staten worden meegenomen om te kijken of het de zachte plancapaciteit is waarvan men de hardheid betwijfelt. Als dat zo is dan moet daarvoor met elkaar een oplossing worden bedacht. Eerst vaststellen, concluderen en reageren. Dat is de goede volgorde.	
Masterplan Wonen	RWK	29-09-2020	Loggen, C.	De gedachte van een extra masterplan of een soort deltaplan, die bij verschillende fracties leeft, leeft ook bij het college. Daarbinnen kan gekeken worden naar de spanning tussen binnenstedelijk bouwen met een zachte plancapaciteit en de tijdshorizon. Van sommige planlocaties is immers bekend dat ze niet binnen afzienbare tijd beschikbaar komen. Het voorstel van mevrouw Kaamer van Hoegee om dat nog eens goed te bekijken, acht het college verstanding. Het zal dienaangaande dus ook met een notitie komen.	
Notitie Lintbebouwing	RWK	29-09-2020	Loggen, C.	Het college zal met een notitie komen over de wijze waarop in Noord-Holland, inclusief de MRA, omgegaan kan worden met lintbebouwing. Dan kunnen GS het ook goed motiveren als zij afwijkingen niet nodig achten.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Verkenningen discussie-locaties	RWK	29-09-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord, mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid.	
Uitvoering afspraken impulsgelden	PS	29-06-2020	Loggen, C.	Vanuit de MRA zijn wij volop in gesprek of de afspraken die in het verleden zijn gemaakt over de impulsgelden,	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
MRA Woningbouw				werkelijk tot uitvoering kunnen gaan komen. Zodra ik daar meer over kan vertellen, zal ik dat zeker doen.	
knelpunt regels woningbouw	PS	29-06-2020	Loggen, C.	De VVD heeft een vraag over de regels. Ik zeg toe om het gesprek met de gemeenten proberen te entameren – dat is ook iets wat vanuit de bouwtafel en versnellingstafel naar boven komt – dat men tegen wisselende regelgeving aanloopt bij betaalbaarheid, doelgroepen en parkeernormen. Elke gemeente is net weer even anders en ik wil best een poging wagen zonder dat ik mij gelijk vastleg op een resultaatsverplichting. Dat is even lastig want je daagt de gemeente wel uit om over het domein waar zij zelf over gaan, om een deel los te laten en dat in gezamenlijkheid in de provincie te harmoniseren. Ik zeg dus niet toe dat het al aan het eind van het jaar is opgelost.	
Overzicht versnelling en stagnatie woningbouw-projecten	RWK	08-06-2020	Loggen, C.	De Provincie heeft veel bijgedragen door ervoor te zorgen dat alle gemeenten in Noord-Holland gebruik kunnen maken van de 'Uitvoeringsregeling subsidie versnelling woningbouw gemeenten Noord-Holland'. Hiermee kunnen gemeenten expertise inhuren om de versnelling tot stand te brengen. De gemeente moet er zelf voor zorgen dat er uitvoering aan wordt gegeven. Er is geconstateerd dat projecten in een versnelling komen en kunnen worden uitgevoerd. Richting de begroting zal	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde een overzicht geven van wat er wel in beweging is waar het stagneert. PFAS, stikstof en de huidige coronacrisis hebben invloed gehad.	
Informatie Wonen en vliegen	RWK	08-06-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde zal relevante informatie delen. Wonen en vliegen staat los van de verstedelijkingsopgave. Het is een complex vraagstuk en er vindt intensief overleg plaats met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zodra Gedeputeerde meer informatie heeft, zal hij die delen met de Staten.	
Tussentijdse evaluatie / rapportage Woonagenda	RWK	16-04-2020	Loggen, C.	Over de evaluatie is toegezegd dat deze minstens tweejaarlijks wordt besproken. Provinciale Staten hebben vinger aan de pols. Wat voegt een tussentijdse evaluatie toe? Het moet een lerend document zijn. Komen knelpunten naar voren dan zullen deze worden verwerkt in verdere stappen. Bij interruptie vraagt mevrouw Zaal (D66) over voorstellen vanuit gemeenten om het betreffende element uit het coalitieakkoord in de Woonagenda of elders uit te werken. Gedeputeerde Loggen zegt toe naar een goede formulering te zullen zoeken. Bij interruptie merkt de heer Voskuil (PvdA) op dat een evaluatie vooral zinvol is voor de volgende Statenperiode. Een markering in het vierde kwartaal van 2022 is wellicht een goed idee? Gedeputeerde Loggen	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				antwoordt dat het college daarin wil meebewegen middels een uitgebreide rapportage.	
1e Woonakkoord naar commissie	RWK	10-02-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde Loggen zegt toe om het 1e Woonakkoord dat wordt afgesloten in een regio te delen met de commissie RWK	
Frequenter overleg tussen GS en PS over (uitvoering) Woonagenda	RWK	10-02-2020	Loggen, C.	Gedeputeerde Loggen zegt toe dat hij vaker de commissie RWK zal betrekken om van gedachten te wisselen over de uitvoering van de Woonagenda en de Woonportefeuille. Aanvullend bij agendapunt 7.a. 80% versie Woonagenda 2020-2025: Om cie. RWK mee te nemen in voortgang van de Woonagenda gaat gedeputeerde kijken of dit in de frequentie van de P&C-cyclus kan, met overzichten over de aantallen nieuwe woningen en monitoring van de voortgang van de Woonagenda.	Op 23-11-2020 staat de voortgang van de Woonagenda ter bespreking op de B-agenda van de commissie RWK

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

	2020		2021									2022	2023	GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie RWK	19-10	23-11	11-1	08-02	15-03	19-04	07-06	30-08	20-09	25-10	22-11					*Vetgedrukte teksten zijn de laatste toevoegingen / updates op de Strategische agenda voor de commissie RWK*
Algemeen																
Begrotingswijziging														Allen		2020: 1e Begrotingswijziging 10 februari op C-agenda in commissie RWK en 9 maart in PS
Jaarstukken en Kaderbrief														Allen		2020: 8 juni in commissie RWK en 29 juni in PS
Begroting														allen		2020: 19 oktober in commissie RWK en 9 november in PS.
MRA																
MRA (Regiegroep)														Van Dijk		**Vanaf januari 2021 valt MRA onder de commissie EFB**
Ruimte & Wonen																
Voortgang Woonopgave/ uitvoering Woonagenda 2020-2025														Loggen		N.a.v. toezegging in cie. RWK 10-02-2020: Mogelijk rondom P&C cyclus met de commissie de voortgang van de Noord-Hollandse woonopgave bespreken (2x per jaar op de B-agenda). Uit planningsoverzicht GS: GS besluitvorming over de Provinciale Woonagenda vindt plaats in het voorjaar 2020 en de Staten worden hierover ook in deze periode geïnformeerd. GS informeren de commissie RWW in het najaar 2020 over het eerste woonakkoord. De wijze waarop PS verder worden geïnformeerd over de voortgang van de Provinciale Woonagenda moet nog nader worden bepaald. Hierover worden de Staten zo spoedig mogelijk geïnformeerd. PS worden in het najaar 2020 op de hoogte gesteld van de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouwproductie. Planning: Medio oktober/november in GS, op 23-11-2020 in commissie RWK

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Regels rondom huisvesting arbeidsmigranten														Loggen		N.a.v. toezegging in cie. RWK 10-02-2020: GS komt binnen 2 maanden hierover terug bij de commissie RWK Toezegging 08-06-2020: Medio september 2020 volgt een vervolgnotitie; ter bespreking op B-agenda 19-10-2020. **Onderwerp komt tzt terug om voortgang te volgen**
Monitor Woningbouw 2020				TB												**08-02-2020: Technische briefing over de Monitor Woningbouw 2020**
Voortgang fonds OV-knooppunten														Loggen / Olthof	Cie RWK en M&B gezamenlijk	Besproken op B-agenda in commissie van 08-06-2020 Voordracht over besloten agenda in PS 14-09-2020 **Jaarlijkse voortgang komt t.z.t. op C-agenda**
Monitor OV-knooppunten														Loggen		Jaarlijks t.k.n. op c-agenda
Verstedelijkings-strategie MRA														Loggen	BOB	Uit planningsoverzicht GS: In het SBO MIRT is in mei 2019 een bestuurlijke opdracht verleend om een verstedelijkingsstrategie voor de MRA op te stellen. Deze bestaat uit het opstellen van een verstedelijkingsconcept voor de MRA, een faseringsvoorstel en een investeringsstrategie. Het gaat om een Rijk/regio-traject. Najaar 2019 is een projectorganisatie opgestart en zijn inventariserende werkzaamheden verricht. De organisatie is in handen van het ministerie van BZK namens het Rijk en het MRA bureau namens de regio. Eerste kwartaal 2020 is gestart met het opstellen van een verstedelijkingsconcept. In het najaar volgt het faseringsvoorstel en de investeringsstrategie. Deze worden in november 2020 in het BO MIRT ter besluitvorming voorgelegd. - BOT-overleg op 22-06-2020 - Presentatie van de MRA op 7 september 2020, 20.00 tot 21.30 uur. *Provinciale Staten zijn tot nu toe twee maal geïnformeerd en in gesprek gegaan over de Verstedelijkingsstrategie, op 22 juni en 7 september 2020. Bij het vormgeven van het verlengde proces richting BO Leefomgeving voorjaar 2021, zal ook de mogelijkheid worden gecreëerd om het gesprek verder met PS (en raden) te voeren.*

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Plan van Aanpak (pva) Kustvisie													Loggen	BOB	Wordt verwacht 2e kwartaal 2021
Omgevingsverordening															

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Omgevingsverordening NH 2022	TB													Loggen	BOB	Hieronder de voorgenomen gewijzigde planning op hoofdlijnen van de Omgevingsverordening NH2022: Besluitvorming: – September 2020: Eerste ronde externe ambtelijke inputsessies (voorleggen concept regels en kijken waar dit knelt) – 19 oktober 2020: Technische briefing over de Omgevingsverordening NH2022 – **19 November 2020**: Externe bestuurlijke inputsessies (bestuurders van gemeenten, waterschappen etc. van de provincie N-H wordt om input gevraagd) – December 2020: Eventueel Tweede ronde ambtelijke input-sessies – Besluitvorming: 13 april 2021 GS; vaststellen ontwerp- OV NH2022 22 april 2021 Commissie RWK 26 april 2021 Start ter inzage legging 19 juni 2021 Einde ter inzage legging 7 september 2021 GS; OV NH2022 20 september 2021 Commissie RWK 4 oktober 2021* PS; vaststellen OV NH2022 1 januari 2022 Inwerkingtreding *Eventueel laatste uitwijkmogelijkheid; PS van november 2021. Later kan niet i.v.m. het omzetten van de Omgevingsverordening NH2022 naar het nieuwe DSO-LVBB voor publicatie.
Klimaat & Energie																

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Actieprogramma Klimaat														Stigter		Gewijzigde planning, om in commissie van 19 oktober 2020 te agenderen in cie. RWK.
RES 1.0 NHN NHZ														Stigter	BOB	4e kwartaal 2020: Antwoordennotitie op concept-RES 2e kwartaal 2021: Definitieve vaststelling RES 1.0 (onder voorbehoud)
RES 2.0														Stigter	n.n.b.	24 maanden na invoering RES 1.0
Provinciaal inpassingsplan (Pip) 150 Kv														Stigter		Wordt verwacht 1e kwartaal 2021 - Voorbereidingsbesluit via voordracht in PS (RWK 08-06-2020)
Integrale visie energie-infrastructuur														Stigter		Uit Strategische agenda GS uitvoering coalitieakkoord: Integrale visie voor de toekomstige energie-infrastructuur. Vooruitlopend op deze visie is in 2019 er een systeemstudie uitgevoerd naar huidige en toekomstige energie-infrastructuur. In een vervolgstudie met TNO worden drie beleidsopties onderzocht voor toekomstig energiesysteem. De aanlanding van Wind op Zee maakt hier tevens onderdeel van uit als ook mogelijkheden voor conversie op zee. GS en PS worden eind 2020 geïnformeerd over de resultaten van de TNO-studie.
Strategie Waterstof														Stigter		Uit Strategische agenda GS uitvoering coalitieakkoord: Wij verkennen met de partners in Noord-Holland wat de ambities zijn op waterstof, waar de potentie van waterstof binnen onze provincie zit en wat er voor nodig is om deze potentie te realiseren. Samen met onze partners formuleren wij een strategie en een gezamenlijke aanpak om deze ambities gestalte te geven en potenties waar te maken. Deze aanpak zal het derde kwartaal van 2020 ter besluitvorming aan GS worden voorgelegd en PS zal per brief hierover worden geïnformeerd.
Zoeklocaties hernieuwbare Energie														Stigter		Onderdeel RES: Start vanaf 2e kwartaal 2020.

Strategische Statenagenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 23-11-2020

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Warmtestrategie														Stigter		Na gereed komen van het warmtebronnenregister medio 2020, zullen Statenleden hierover worden geïnformeerd. Naar verwachting komt voor de zomer van 2020 het Rijks duurzaamheidskader voor biomassa gereed. PS (commissies RWK en EFB) worden na het zomerreces van 2020 betrokken bij de ontwikkeling van het Noord-Hollandse duurzaamheidskader voor biomassa. De wijze waarop PS wordt betrokken stemmen GS af met PS nadat het duurzaamheidskader van het Rijk is verschenen.
Vvgb windmolens														Stigter		Planning verschoven, op zijn vroegst besluitvorming in PS eind 2020

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4738
Extern Zaak ID	1489423
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	5.a
Omschrijving	Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020 (A-agenda NLG en RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020 en C-agenda M&B 30-11-2020)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Bijlagen
Brief aan PS over laatste begrotingswijziging 2020.pdf
Laatste begrotingswijziging 2020.pdf
Voordracht Laatste begrotingswijziging 2020.docx

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	9 november 2020
Natuur Landbouw & Gezondheid	23 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Economie Financiën en Bestuur	30 november 2020
Mobiliteit & Bereikbaarheid	30 november 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020
PS-vergadering	14 december 2020

Toelichting

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de verwachte inkomsten en uitgaven in 2020 op basis van de huidige verwachtingen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J. Koning
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144992
koningj@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 5 NOV. 2020

Kenmerk
1489423/1498782

Uw kenmerk

Betreft: Laatste begrotingswijziging 2020

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Laatste begrotingswijziging 2020

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Voordracht laatste begrotingswijziging 2020

- Laatste begrotingswijziging 2020

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Laatste begrotingswijziging 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer 3
2 Financieel overzicht 4
3 Overzicht per programma 8
Programma 1 Openbaar bestuur 9
Programma 2 Bereikbaarheid 11
Programma 3 Water 17
Programma 4 Milieu 19
Programma 5 Ruimte 23
Programma 6 Groen 29
Programma 7 Cultuur en Erfgoed 33
Programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering 35
4 Bedrijfsvoering 39
5 Overzicht begrote mutaties reserves 40
6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 42

1 Inleiding en leeswijzer

Inleiding
Voor u ligt de laatste begrotingswijziging 2020. De laatste begrotingswijziging 2020 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijzigingen worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2020 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen. Daarnaast worden uw Staten in de laatste begrotingswijziging verzocht om in te stemmen met een aantal uitgestelde intenties waarmee budget voor incidentele beleidsintenties uit 2020 wordt doorgeschoven naar 2021.

Leeswijzer
Hoofdstuk 2 bevat het financieel overzicht waarin een samenvatting wordt gegeven van alle financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in deze laatste begrotingswijziging. Hoofdstuk 3 bevat het overzicht van de financiële wijzigingen per begrotingsprogramma. Voor ieder begrotingsprogramma vindt u in dit hoofdstuk de financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. De financiële wijzigingen in het programma zijn onder de budget tabel toegelicht per operationeel doel. In hoofdstuk 4 vindt u een overzicht van de begrote capaciteitskosten in 2020 en de verdeling hiervan over de begrotingsprogramma's. In hoofdstuk 5 vindt u een overzicht van de in 2020 begrote stortingen en onttrekkingen in/aan de reserves na deze laatste begrotingswijziging. In hoofdstuk 6 vindt u de voorgestelde wijzigingen op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2020

Verloop begroting 2020 (x € 1.000)	Saldo
Begroting 2020	0
Eerste begrotingswijziging 2020	1.807
Kaderbrief 2021	2.948
Tweede begrotingswijziging 2020	5.245
Laatste begrotingswijziging 2020	- 4.933
Begroting totaal na Laatste begrotingswijziging	**5.067**

2.2 Laatste begrotingswijziging in één oogopslag

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

min is voordelig	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
1 Openbaar bestuur	23.289	50	23.339
2 Bereikbaarheid	282.315	-43.598	238.718
3 Water	9.217	-3.671	5.546
4 Milieu	52.752	-7.529	45.223
5 Ruimte	57.545	-17.807	39.738
6 Groen	96.941	-24.267	72.674
7 Cultuur en Erfgoed	30.466	-3.251	27.215
8 Financiën en Bedrijfsvoering	-360.990	-9.457	-370.447
Totaal saldo van lasten en baten	**191.534**	**-109.529**	**82.005**
Stortingen	295.165	96.727	391.892
Onttrekkingen	-476.698	7.869	-468.829
Totaal mutaties reserves	**-181.533**	**104.596**	**-76.937**
Begrotingsresultaat	**10.000**	**-4.933**	**5.067**

2.3 Samenvatting Laatste begrotingswijziging

2.3.1 Niet Budgettair Neutrale wijzigingen. (NBN)

Niet budget neutrale wijzigingen zijn de mutaties in de laatste begrotingswijziging die het begrotingsresultaat beïnvloeden. Het Begrotingsresultaat wordt in de laatste begrotingswijziging met € 4,9 mln. voordelig bijgesteld. Het resultaat wijzigt van € 10 mln. naar € 5,1 mln. nadelig. In de tabel hieronder worden de mutaties die het begrotingsresultaat beïnvloeden weergegeven. Uitgebreidere informatie over de niet budget neutrale wijzigingen is te vinden in de toelichtingen per programma. Deze wijzigingen zijn aangeduid met het kenmerk 'NBN'.

Financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden

Ontwikkeling	Financieel effect op het begrotingsresultaat (x € 1mln.)	Voordelig (V) / Nadelig (N)
Begrotingsresultaat voor laatste begrotingswijziging	**10**	N
Financiën en bedrijfsvoering: Meer opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting	-4,6	V
Financiën en bedrijfsvoering: Lagere uitkering Provinciefonds	4,0	N
Financiën en bedrijfsvoering: afrekeningsverschillen voorgaande jaren	- 3,3	V
Ruimte: minder uitgaven breedband	-2	V
Groen: Meer uitgaven faunaschade	2	N
Financiën en Bedrijfsvoering: Storten inkomsten vanuit de ruimte onder het BTW compensatiefonds (provinciefonds) in de Algemene reserve	1	N
Financiën en Bedrijfsvoering: minder inkomsten uit dividend	1	N
Groen: minder uitgaven subsidies Natuur- en landschapsbeheer	- 0,9	V
Ruimte: meer inkomsten uit grondverkopen	-0,9	V
Ruimte: minder uitgaven voedselvisie	-0,9	V
Overige ontwikkelingen (zie toelichting bij de betreffende programma's)		
Programma 1 – Openbaar Bestuur	-0,6	V
Programma 2 - Bereikbaarheid	0,6	N
Programma 3 – Water	-0,1	V
Programma 4 – Milieu	0,5	N
Programma 5 – Ruimte	0,1	N
Programma 6 - Groen	0	-
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	-0,2	V
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	-0,4	V
Begrotingsresultaat na Laatste begrotingswijziging	**5.1**	**N**

2.3.2 Uitgestelde Intenties (UI)

In de laatste begrotingswijziging kunnen uitgestelde intenties worden opgenomen. Incidenteel voor een beleidsintentie geraamde middelen waarvan in het jaar waarin zij geraamd zijn, als gevolg van factoren van buitenaf, geen verplichtingen zijn aangegaan, kunnen worden doorgeschoven naar 2021 door middel van een uitgestelde intentie. In deze laatste begrotingswijziging wordt voorgesteld om in totaal € 17 miljoen aan middelen door te schuiven naar 2021 door middel van uitgestelde intenties. Het betreft de volgende incidentele budgetten:

Uitgestelde intentie	**Bedrag (x € 1.000)**
Bereikbaarheid: Bijdrage Boerenverdrietsluis	13.000
Cultuur en erfgoed: Provinciaal noodfonds sociale infrastructuur	2.808
Milieu: Vergunningverlening door de omgevingsdiensten voor bijzondere eenmalige projecten	550
Bereikbaarheid: Bevorderen biodiversiteit	300
Openbaar bestuur: Sponsoring	180
Cultuur en erfgoed: Archeologie	140
Groen: Opvangcentra wilde dieren	95
Ruimte: Invoering Omgevingswet	85
Totaal Uitgestelde intenties	**17.158**

Een toelichting op de uitgestelde intenties is te vinden bij de programma's. Uitgestelde intenties zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'UI'.

2.3.3 Begrotingsneutrale wijzigingen (BN)

Begrotingsneutrale wijzigingen zijn wijzigingen die geen effect op het saldo van de begroting hebben. Ze zijn opgeteld bij elkaar altijd 0. Omdat wel het totaal aan baten en het totaal aan lasten per programma wijzigt, is hierop het budgetrecht van uw Staten van toepassing. Daarom worden deze mutaties hierbij aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 100.000 zijn toegelicht en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

2.3.4 Reserves (RESV)

Veel uitgaven van de provincie fluctueren sterk over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo. De mutaties die zijn doorgevoerd in de uitgaven, gedekt vanuit de bestemmingsreserves, zijn te vinden in de toelichtingen bij de programma's. Mutaties in de uitgaven vanuit, de stortingen in, en de overhevelingen tussen de reserves die geen effect hebben op het begrote resultaat zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'.

2.3.5 Capaciteitskosten (CAP)

De doorbelasting van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot verschuivingen in de begrote capaciteitskosten tussen de programma's. Deze mutaties in de capaciteitskosten hebben geen effect op het begrotingsresultaat, maar wel op het budget per programma. Het betreft een geactualiseerde verdeling over de programma's.

Ontwikkeling Capaciteitskosten	Verschuivingen capaciteitskosten tussen de programma's in miljoen €
Programma 1 – Openbaar Bestuur	0,8
Programma 2 - Bereikbaarheid	1,2
Programma 3 – Water	1,0
Programma 4 – Milieu	1,4
Programma 5 – Ruimte	-1,6
Programma 6 - Groen	1,9
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	-0,1
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	-4,6
Totaal effect actualisatie verdeling capaciteitskosten op de programma's	**0**

De oorzaak van de verschuivingen is gelegen in het feit, dat begin dit jaar de werkprogramma's zijn geactualiseerd op basis van de begroting en het coalitieakkoord. Dit was nog niet financieel in de programma's verwerkt.

3 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar bestuur

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	23.394	50	23.444
	Baten	105	0	105
	Saldo van baten en lasten	**23.289**	**50**	**23.339**
	Stortingen			
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	0	0	0
	Onttrekkingen			
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	-1.192	0	-1.192
	Totaal mutaties reserves	*-1.192*	*0*	*-1.192*
	Programma Resultaat	**22.097**	**50**	**22.147**

1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Door corona wordt er veel thuis gewerkt. Bij de facilitaire kosten is er daarom minder geld nodig voor drukwerk.	Lasten	-35 V

1.2.3 Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming voor de rijkstaken van de commissaris van de koning is geactualiseerd. Door Corona worden er minder uitgaven gedaan voor publieke taken.	Lasten	-42 V

1.4.1 Bestuurshandelingen communiceren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Vanwege de coronapandemie konden veel geplande evenementen en communicatieve activiteiten niet doorgegaan. Daardoor zijn/worden er minder kosten gemaakt, ook voor de bijbehorende communicatiemiddelen.	Lasten	- 200 V
UI	Door corona is een groot aantal evenementen in 2020 niet doorgegaan, waaronder SAIL Amsterdam. De daarvoor beschikbaar gestelde middelen worden in 2021 ingezet voor extra sponsoring van evenementen	Lasten	- 180 V

1.4.2 Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Vanwege de coronacrisis is de inzet van Noord-Holland als strategisch partner voor het Prinsjesfestival herzien (- € 149.000). De bijdrage aan het IPO is lager uitgevallen dan eerder begroot (- € 77.000). De kosten voor de Coördinatie van het Europabeleid zijn door de coronacrisis ook lager dan eerder begroot (- € 100.000)	Lasten	- 326 V

Capaciteitskosten programma 1 Openbaar bestuur

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	833 N

Programma 2 Bereikbaarheid

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	321.932	-69.967	251.966
	Baten	39.617	-26.369	13.248
	Saldo van baten en lasten	**282.315**	**-43.598**	**238.718**
	Stortingen			
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	655	0	655
2.1.2	Resv. Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden	19.105	155	19.260
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	0	16.596	16.596
2.2.1	Resv. Ontwikkelen provinciale Infrastructuur	33.804	0	33.804
2.2.1	Resv. Kaplst. OV	0	29.810	29.810
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	17.657	0	17.657
2.3.2	Resv. Investeringen kunstwerken	10.190	15	10.205
2.3.2	Resv. Kapitaallasten kunstwerken	8.574	9.948	18.522
2.3.3	Resv. Groot onderhoud vaarwegen	9.299	-15	9.284
2.3.3	Resv. Kapls. Vaarwegen	0	684	684
2.4.2	Resv. Innovatieprojecten mobiliteit	1.245	50	1.295
2.4.2	Resv. Kaplst. Innovatieprojecten mobiliteit	0	6.500	6.500
2.5.1	Resv. OV projecten	51.882	0	51.882
	Onttrekkingen			
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	-1.262	0	-1.262
2.1.2	Resv. Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden	-77.019	15.127	-61.892
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	-2.575	0	-2.575
2.2.1	Resv. Kaplst. OV	-95	0	-95
2.2.1	Resv. Ontwikkelen provinciale Infrastructuur	-104.152	-46.530	-150.682
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	-29.142	5.960	-23.182
2.3.2	Resv. Kapitaallasten kunstwerken	-103	0	-103
2.3.2	Resv. Investeringen kunstwerken	-8.574	-9.948	-18.522
2.3.3	Resv. Kaplst. Vaarwegen	0	0	0
2.3.3	Resv. Groot onderhoud. Vaarwegen	-11.745	3.681	-8.064
2.4.2	Resv. Innovatieprojecten mobiliteit	-16.777	-1.577	-18.354
2.5.1	Resv. OV projecten	-54.120	1.546	-52.574
	Totaal mutaties reserves	*-153.153*	*32.002*	*-121.152*
	Programma Resultaat	**129.162**	**-11.596**	**117.566**

2.1.2 Mobiliteitsbeleid uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	De uitgaven voor het programma MRA Elektrisch vervoeren worden verlaagd met € 176.000 vanwege per saldo lagere lasten voor diverse dagelijkse activiteiten (communicatie, latere inhuur projectleiders etc). De lagere uitgaven leiden tot een evenredige verlaging dekking door bijdragen van derden.	Lasten Baten	- 176 V - 176 N
RESV	<u>Reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden</u> De geraamde uitgaven ten laste van de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden worden verlaagd met € 15,1 miljoen. Het betreffen de volgende wijzigingen. Infrastructuur € 5,2 miljoen minder uitgaven: · € 2,2 miljoen minder uitgaven Kleine infrastructuur. Onze inschatting is dat ca. een kwart van het totale plafondbedrag voor de regeling van 2020 (8,0 miljoen) niet in 2020 wordt verleend. Een deel van de aanvragen zal in boekjaar 2021 worden verleend. Dat heeft voornamelijk te maken met een langere behandeltermijn doordat aanvragen regelmatig retour gaan met een wijzigingsverzoek. De aanvragen in september zullen daardoor deels niet meer in het huidige boekjaar worden verleend. · € 2,4 miljoen minder uitgaven OV-SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad) vanwege dat door de gemeente eerder was aangegeven dat er mogelijk gestart zou worden met de 1e maatregelen. De uitvoering is echter nog niet zover, planvorming vergt meer tijd door complexiteit. · € 0,55 miljoen minder uitgaven Bergerweg – Alkmaar (deelproject Investeringspakket Bereikbaarheid IPB Alkmaar) . In overleg met de gemeente Alkmaar wordt wegens de mogelijke herziening/herverdeling van middelen binnen het IPB Alkmaar deze subsidie niet in 2020 aangevraagd. Fietsinfrastructuur € 4,6 miljoen minder uitgaven: · € 3,3 mln. minder uitgaven Actieprogramma Fiets vanwege dat projecten als gevolg van Corona virus wel deels ingediend worden in 2020 maar niet meer in 2020 verwerkt zullen worden en naar 2021 doorschuiven. · € 1,3 miljoen minder uitgaven Fietstunnel Velsertraverse vanwege doorschuiven naar 2021. project wordt uitgevoerd i.s.m. gemeente, planning is 2022 gereed, gemeente vraagt in 2021 subsidie aan. · 0,1 miljoen meer uitgaven overige mutaties. Openbaar vervoer € 351.000 minder uitgaven) · € 517.000 minder uitgaven Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: Zandvoort doordat een deel van de BTW toch gecompenseerd wordt (circa 200.000) en het deelproject “aanpassing overwegen” pas in 2021 wordt afgerond. · € 155.000 meer uitgaven door verlening incidentele subsidie voor	Lasten Storting Onttrekking	-15.050 V 155 N 15.050 N

	ontwikkeling Kennisnetwerk- en platform verenigingen buurtbussen in Noord-Holland. · € 11.000 meer uitgaven overige mutaties. Hiernaast wordt vanwege de structurele onderbesteding van de subsidies voor mobiliteitsbeleid de uitgaven aanvullend met € 5,0 miljoen afgeraamd (verdeeld over infrastructuur, fiets en OV met respectievelijk € 0,75 miljoen, 0,75 miljoen en € 3,5 miljoen). Overige mutaties: € 0,1 miljoen minder uitgaven door verschuiven lasten naar OD 2.2.1. Er wordt € 155.000 overgeheveld vanuit de reserve OV-projecten (OD 2.5.1) ter dekking van de incidentele subsidie voor het ontwikkelen van een kennisnetwerk- en platform voor verenigingen buurtbussen.		

2.2.1 Studies voor infrastructuur uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Er wordt € 50.000 minder uitgegeven voor Kleine wegenwerken.	Lasten	- 50 V
BN	Er wordt € 722.000 meer uitgegeven voor Kleine wegenwerken. Deze verhoging is gelijk aan de ontvangst van de bijdrage van Vervoerregio Amsterdam (VRA) in de projectkosten Getsewoud ad € 722.000, gelijk aan 95% van de € 760.000 aan projectkosten.	Lasten Baten	722 N 722 V
RESV	De onttrekking aan de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur wordt verhoogd met € 124.000. Het betreft voor € 47.000 aanvullende studiekosten PMI en voor € 77.000 een verschuiving van de dekking van capaciteitskosten van OD 2.1.2. naar OD 2.2.1.	Lasten Onttrekking	47 N -124 V
RESV	<u>Overheveling reserves</u> Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt een overheveling begroot van € 46,4 mln. vanuit de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur naar de kapitaallasten reserve OV (€ 29,8 mln.) en de kapitaallasten reserve Wegen (€ 16,6 mln.).	Storting Onttrekking	46.406 N - 46.406 V

2.3.2 OV, wegen en kunstwerken in stand houden

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	• Lagere lasten gebiedscontracten doordat areaaluitbreiding dubbel was opgenomen. • Lagere baten door gebiedsaannemers ingediende schadeclaims die buiten de scope van het uitvoeringscontract vallen.	Lasten Baten	-482 V - 440 N
BN	• Werken voor derden: met name als gevolg van vertraging van twee grote projecten (Zaanbrug en A9 Aansluiting Heiloo) wordt € 26.955.000 doorgeschoven naar 2021 (zowel de lasten als de baten). • Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last op dit Operationeel Doel ad € 220.000.	Lasten Baten	-27.066 V - 26.955N

	Hiertegenover staat een budget neutrale verwerking op de stelpost indexering (OD 8.1.7). • Overige mutaties < € 100.000		
RESV	• Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 5.960.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groot onderhoud wegen. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 9.948.000 overgeheveld van de reserve Investeringen kunstwerken naar de reserve kapitaallasten kunstwerken. • Daarnaast wordt nog € 15.000 overgeheveld van de reserve groot onderhoud vaarwegen (zie OD 2.3.3) naar de reserve kapitaallasten kunstwerken.	Lasten Storting Onttrekking	-5.960 V 9.963 N -3.988 V

2.3.3 Beheeractiviteiten vaarwegen uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Hogere lasten door gebiedsaannemers ingediende schadeclaims die buiten de scope van het uitvoeringscontract vallen.	Lasten	175 N
UI	De realisatie van subsidie met betrekking tot de Boerenverdrietsluis zal pas in 2021 plaatsvinden.	Lasten	-13.000 V
BN	• Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last op dit Operationeel Doel ad € 30.000. Hiertegenover staat een budget neutrale verwerking op de stelpost indexering (OD 8.1.7). • Werken voor derden: als gevolg van vertraging van project Boerenverdrietsluis wordt € 3.350.000 doorgeschoven naar 2021 (zowel de lasten als de baten).	Lasten Baten	-3.380 V - 3.350 N
RESV	• Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 4.365.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groot onderhoud vaarwegen. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 684.000 overgeheveld van de reserve Groot onderhouder vaarwegen naar de reserve kapitaallasten vaarwegen. Daarnaast wordt nog € 15.000 overgeheveld van de reserve groot onderhoud vaarwegen naar de reserve kapitaallasten kunstwerken (zie OD 2.3.2).	Lasten Storting Onttrekking	-4.365 V 669 N 3.681 N

2.4.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Betreft een afkoopsom aan Rijkswaterstaat Hollands Noorderkwartier (€ 597.000) en extra kosten leasewagens in verband met langer doorrijden (€ 17.000).	Lasten	614 N
NBN	Er valt € 100.000 vrij vanuit het budget bevorderen biodiversiteit	Lasten	- 100 V
UI	Uitgestelde intentie bevorderen biodiversiteit: Als gevolg van vertraging in de contractering kunnen de geplande werkzaamheden (zoals sinusmaaien, inzaaien, transitie vegetatie en aanleg houtrillen) dit jaar niet allemaal meer plaatsvinden, en worden delen van deze werkzaamheden in 2021 uitgevoerd. een bedrag van € 100.000 valt vrij en € 300.000 wordt doorgeschoven naar 2021 via een uitgestelde intentie.	Lasten	-300
BN	• Het project Collectieve Energie Provincies (CEP) wordt voor een deel verhaald op de deelnemende provincies. Hiermee is € 180.000 mee gemoeid. (lasten en baten). • Met betrekking tot het project Data top 15 vindt ook verrekening met deelnemers plaats (€ 150.000).	Lasten Baten	280 N 280 V

2.4.2 Innovatieprojecten mobiliteit uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	38 N
RESV	• Als gevolg van vertraging in de Innovatie projecten mobiliteit, met name als gevolg van de coronacrisis wordt € 4.923.000 aan uitgaven doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt eenzelfde bedrag in 2020 minder onttrokken vanuit de reserve Innovatieprojecten Mobiliteit. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt € 6,5 mln. overgeheveld van de reserve Innovatieprojecten mobiliteit naar de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit. • Er wordt bij deelproject Levensduurverlengende innovaties een hogere bijdrage (€ 50.000) van een derde verwacht. Dit bedrag wordt gestort in de reserve innovatieprojecten mobiliteit.	Lasten Baten Storting Onttrekking	-4.923 V 50 V 6.550 N -1.577 V

2.5.1 OV concessies beheren en verlenen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	<u>Beschikbaarheidsvergoeding Connexxion (€ 3,5 miljoen)</u> Het ministerie van I&W stelt voor 2020 een Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) beschikbaar aan de concessiehouders in het OV, vanwege de sterk achterblijvende reizigersopbrengsten als gevolg van het coronavirus. Zij ontvangen op basis van de BVOV een vergoeding die voor 2020 leidt tot een kostendekkingsgraad van minimaal 93%. De BVOV (en de bevoorschotting daarvan) wordt uitgekeerd via de concessieverleners, dus	Lasten Baten	3.500 N -3.500 V

	ook via de provincie Noord-Holland aan Connexxion. De provincie is daarom ook de aanvragende partij voor deze vergoeding. De definitieve aanvraag volgt in oktober of november 2020. Het nu opgenomen bedrag is een inschatting op basis van de door Connexxion geleverde informatie.		
RESV	<u>Reserve OV projecten</u> De uitgaven vanuit de reserve openbaar vervoer projecten worden netto verlaagd met € 1,7 miljoen, bestaande uit: • € 1,8 miljoen verlaging uitgaven vanwege de uitbraak van het coronavirus (maart 2020) dat een groot effect heeft op het gebruik van het OV waardoor de afrekening 2020 naar verwachting € 800.000 lager zal uitvallen. Ook vertraagd hierdoor zijn de ontwikkelingen en activiteiten die waren voorzien in 2020 met aanvullende dekking voor totaal € 4,8 miljoen vanuit de OV visie (Programma eindigt in 2020) voor de onderdelen vervangingsopgave/investeringen buurtbussen, marketingcampagnes en Zero Emissie investeringen in bussen. Op de huidige begroting is € 1 miljoen afgeraamd. Zo zijn de marketing- en promotieactiviteiten en campagnes voor het aantrekken van reizigers vanaf maart 2020 opgeschort. Deze worden opgestart zodra het voor meer mensen weer vertrouwder wordt om te reizen / de overheid mensen niet meer aanmoedigt om thuis te werken. Ook de voorbereiding van de aanvullende investeringen in Zero Emissie zijn tijdelijk gestopt, in afwachting op de uitwerking van een herijking van de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond. Deze herijking, die al gepland stond, wordt nog belangrijker in het licht van de gevolgen van de corona-epidemie. Het OV Visie budget is na 2020 nog nodig om de verduurzaming van het OV te bevorderen. Medio 2021 verwachten we inzichtelijk te hebben waar deze middelen alsnog worden ingezet ten behoeve van onze ZE-opgave. Doordat buurtbussen vanaf maart 2020 niet rijden, verschuift het moment dat deze moeten worden vervangen ook naar achteren. Deze vervanging is nu voorzien vanaf eind 2021 tot eind 2022. Voorjaar 2021 zal hiervoor een opdracht worden verstrekt aan Connexxion. Gezien bovenstaande ontwikkelingen verzoeken wij u de OV visie gelden na 2020 nog te mogen inzetten voor de genoemde onderdelen. • € 0,1 miljoen hogere uitgaven overige mutaties • Er wordt € 155.000 overgeheveld naar de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden (OD 2.1.2) ter dekking van de incidentele subsidie voor het ontwikkelen van een kennisnetwerk- en platform voor verenigingen buurtbussen.	Lasten Onttrekking	-1.701V 1.546N

Capaciteitskosten programma 2 Bereikbaarheid

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.210 N

Programma 3 Water

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	10.743	-3.704	7.039
	Baten	1.526	-33	1.493
	Saldo van baten en lasten	**9.217**	**-3.671**	**5.546**
	Stortingen			
3.1.2	Resv. Meekoppelkansen bij dijkversterk. en kustontw.	620	0	620
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	1.320	0	1.320
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	2.000	0	2.000
	Onttrekkingen			
3.1.2	Resv. Meekoppelkansen bij dijkversterk. en kustontw.	-2.856	1.450	-1.406
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	-250	0	-250
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	-6.889	3.111	-3.778
	Totaal mutaties reserves	*-6.055*	*4.561*	*-1.494*
	Programma Resultaat	**3.162**	**890**	**4.052**

3.1.2 Versterkingsplannen primaire keringen beoordelen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling.</u> De verwachte uitgaven worden met € 1,45 miljoen naar beneden bijgesteld. Het betreft de volgende mutaties: - Omdat er nog een uitspraak van de Raad van State werd verwacht kon destijds het benodigde budget voor proceskosten minder nauwkeurig worden aangegeven. De RvS heeft eind april 2020 uitspraak gedaan. In het eerste halfjaar van 2020 zijn minder proceskosten gemaakt omdat met de werkzaamheden niet vooruit gelopen kon worden op de uitspraak. Ook de coronacrisis heeft geleid tot lagere proceskosten doordat projecten wat vertraagd zijn. Daarom kan €250.000 worden afgeraamd. - De subsidie aan staatsbosbeheer van € 1,2 miljoen wordt dit jaar niet meer verleend.	Lasten Onttrekking	- 1.450 V 1.450 N

3.2.1 Waterrecreatie stimuleren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Waterrecreatie Aanpassing van de kasraming van de reserve Waterrecreatie. In 2020 is er, op basis van de Visie Waterrecreatie 2030, gewerkt aan het opstellen van een nieuwe Uitvoeringsregeling. Afgelopen jaar was er tijdelijk geen uitvoeringsregeling van kracht, waardoor er minder budget is besteed dan geraamd. Op basis van de nieuwe Uitvoeringsregeling wordt er vanaf 2021, naast allerlei andere projecten, ook weer budget geraamd ten behoeve van cofinanciering van projecten.	Lasten Onttrekking	-3.111V 3.111N

3.2.2 Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Voor de Uvr zwemwater zijn minder aanvragen binnen gekomen dan verwacht. Ook is er minder uitgegeven op het budget van kaderrichtlijn water. Hierdoor kunnen de lasten verlaagd worden met € 105.000.	Lasten	- 105 V

3.2.3 Schoon en voldoende grondwater bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Aframing leges waterwet. Verwachte minder opbrengst € 33.000. Aantal aanvragen t/m augustus 2020 (46) vrijwel gelijk aan t/m augustus 2019 (41). Geconcludeerd moet worden dat de raming in de begroting 2020 te optimistisch is geweest.	Baten	33 N

Capaciteitskosten programma 3 Water

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	962 N

Programma 4 Milieu

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
Lasten	55.667	-7.533	48.134
Baten	2.915	-4	2.911
Saldo van baten en lasten	**52.752**	**-7.529**	**45.223**
Stortingen			
4.1.3 Resv. Bodemsanering	5.715	0	5.715
4.1.6 Resv. Gezonde Leefomgeving	3.300	1.261	4.561
4.2.1 Resv. Energietransitie	6.150	3.727	9.877
4.2.2 Resv. Circulaire economie	100	0	100
4.2.3 Resv. Verduurzaming bestaande woningvoorraad	100	0	100
Onttrekkingen			
4.1.3 Resv. Bodemsanering	-6.105	1.500	-4.605
4.1.6 Resv. Gezonde Leefomgeving	-3.000	2.000	-1.000
4.2.1 Resv. Energietransitie	-9.118	3.223	-5.895
4.2.2 Resv. Circulaire economie	-473	0	-473
4.2.3 Resv. Verduurzaming bestaande woningvoorraad	-1.000	350	-650
Totaal mutaties reserves	*-4.331*	*12.061*	*7.730*
Programma Resultaat	**48.421**	**4.532**	**52.953**

4.1.2 Geluidbelasting bewaken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Om de geluidshinder van provinciale wegen terug te dringen is in het Actieplan geluid provinciale wegen 2018-2022 besloten om 83 solitair gelegen woningen met een hoge geluidsbelasting, langs wegvakken die niet in aanmerking zullen komen voor bronmaatregelen, gevelmaatregelen aan te bieden. Hiertoe zijn vanuit motie 110 middelen beschikbaar gesteld en er is in de begroting 2020 nog extra budget beschikbaar gesteld voor een aanvulling op het actieplan geluid. Er staat voor 2020 € 1,2 miljoen in de begroting, maar de uitgaven worden gedaan in 2021 en 2022. Aangezien de werkzaamheden in 2021 en 2022 gepland zijn is het voorstel het gehele begrote budget te storten in de reserve Gezonde leefomgeving. De geluidsbelasting vanaf provinciale wegen op de gevel van deze solitair gelegen woningen is hoger dan de door GS gestelde plandrempel (60 dB	Lasten	- 1.261 V

	buitenstedelijk en 63 dB binnenstedelijk). Om deze woningen toch een comfortabel leefklimaat te bieden, wil de provincie bijdragen aan een acceptabele binnenwaarde van deze woningen. Enkel de kosten voor de geluidreducerende maatregelen worden vergoed. Wanneer een gevel bijvoorbeeld in een te slechte toestand verkeert om geluidsmaatregelen te treffen, zal deze eerst op een minimaal werkbaar niveau worden gebracht. De kosten die hieraan verbonden zijn, zullen voor de huiseigenaar zijn. De eigenaren/bewoners van deze woningen worden komende tijd nader geïnformeerd over het feit dat zij voor deze regeling in aanmerking komen. Het inventariseren van de benodigde isolatiemaatregelen aan de gevel, om de gemeten binnenwaarde van de geluidsgevoelige ruimten van de woning te laten voldoen aan de streefwaarde van 38dB (conform art. 3.10 2a Besluit geluidhinder) start in 2020. De uitvoering is gereed in 2022, wat ook binnen de looptijd van het Actieplan geluid is. Zie ook operationeel doel 4.1.6		

4.1.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Bodemsanering Met betrekking tot subsidies waterbodems en maatschappelijke sanering zijn er nog geen aanvragen; de provincie wil de regeling verlengen t/m 2021 in verband met de invoering van de Omgevingswet. Verschuiving is € 1.000.000. Daarnaast wordt de stelpost risicoreservering niet ingezet. Hierdoor wordt eenzelfde bedrag in 2020 minder onttrokken vanuit de reserve bodemsanering.	Lasten Onttrekking	-1.500 V 1.500 N

4.1.5 VTH-taken uitvoeren en coördineren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De verwachte leges voor de Wabo, ontgrondingen en hygiene zwembaden zijn naar beneden bijgesteld. Dit komt aan de ene kant doordat er minder vergunningaanvragen zijn binnen gekomen en de investeringen zijn minder hoog dan in 2019. Aanvragers zijn mogelijk voorzichtig met hun investeringen a.g.v. corona.	Baten	- 459 N
UI	Voor vergunningverlening door de omgevingsdiensten voor bijzondere eenmalige projecten is incidenteel budget beschikbaar gesteld. Deze projecten maken geen deel uit van de jaarlijks met de omgevingsdiensten te sluiten overeenkomsten. Doordat de projecten vertraging oplopen, door verschuivingen in de planning van het totale project, vindt een deel van de vergunningverlening in 2021 plaats.	Lasten	- 550 V
BN	De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 180.000 wordt gehaald uit de reserve Gezonde leefomgeving operationeel doel 4.1.6 en komt bij dit operationeel doel in de capaciteitskosten.	Lasten	180 N

4.1.6 Gezonde leefomgeving bevorderen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
BN	Er wordt € 1,2 mln. gestort in de reserve Gezonde leefomgeving ten behoeve van de uitvoering van het actieplan geluid. Zie de inhoudelijke toelichting bij operationeel doel 4.1.2	Storting	1.261
BN	De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 180.000 wordt gehaald uit de reserve Gezonde leefomgeving en komt bij het operationeel doel 4.1.5 in de capaciteitskosten.	Lasten	- 180 V
RESV	Reserve Gezonde leefomgeving Voor de Uitvoeringsregeling (Uvr) Gezonde leefomgeving was dit jaar € 2 miljoen geraamd. Maar de voorbereiding voor deze Uvr heeft meer tijd in beslag genomen dan verwacht. Dit komt doordat de sessie die er met de Gemeentes zouden zijn over deze Uvr niet zijn doorgegaan of op een andere manier hebben moeten plaatsvinden vanwege corona. Daarom worden de eerste verleningen op deze Uvr pas in 2021 verwacht.	Lasten Onttrekking	- 2.000 V 2.000 N

4.2.1 Bijdragen aan energietransitie

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Energietransitie In de reserve Energietransitie wordt € 3,7 miljoen gestort dit bestaat uit: • Decentralisatie uitkering RES € 1,7 miljoen • Decentralisatie uitkering Geothermie € 1,5 miljoen • Ontvangen bijdrage Geothermie € 425.000 • Ontvangen bijdrage Zon € 30.000 De Uitgaven vanuit de reserve Energietransitie worden met € 3,7 miljoen verlaagd. Het betreft de volgende mutaties: • De subsidie aan OCAP BV wordt dit jaar niet verleend, omdat de staatssteuntoets nog doorlopen moet worden (€ 3 miljoen). • De subsidie aan HVC wordt dit jaar niet verleend, omdat HVC zich teruggetrokken heeft (€ 794.000). • Voor 2020 was er € 1,5 miljoen geraamd voor Geothermie, bedoeld voor het SCAN-ondergrondonderzoek en een garantieregeling proefboringen. Het SCAN-onderzoek is vertraagd (voornamelijk door Corona) en daardoor ook de eerste proefboring geothermie in de MRA. Daarom wordt deze kasraming voor 2020 naar beneden bijgesteld naar € 250.000. • Voor het onderwerp Zon binnen de reserve Energietransitie wordt de kasraming verhoogd met € 195.000. Dit komt door nog niet geraamde kosten voor zonnepanelen bij de Waterwolftunnel en Weg en Waterhuis te Heerhugowaard die nu wel zijn opgenomen en een aframing van kosten voor de posten zon op dak en zon innovatief meervoudig ruimtegebruik.	Lasten Baten Storting Onttrekking	- 3.223 V 455 V 3.727 N 3.223 N

	• De directie Beleid heeft een werkprogramma opgesteld om het coalitieakkoord te realiseren. Hiervoor groeit directie Beleid in fte's, voor in ieder geval de periode tot en met 2023. Dit wordt betaald uit programmabudgetten. € 360.000 wordt gehaald uit de reserve Energietransitie. • Bij de decembercirculaire 2019 is een decentralisatie uitkering (DU) ontvangen voor de RES van €1,7 miljoen. Een deel van dit budget wordt ingezet in 2020 dat is € 1.275 miljoen. Totale uitgaven voor de RES voor 2020 worden € 2,125 miljoen. Waarvan € 375.000 uit de Reserve Energietransitie komt, €475.000 ontvangen wordt van de gemeente Haarlem en het overige deel wordt betaald uit de DU. Het overige deel van de DU wordt in 2021 uitgegeven • Op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling staan twee subsidies die dit jaar verleend worden, maar waar nog geen kasraming voor opgenomen is. Het gaat om de subsidies voor TNO, Warming up € 50.000 en Vereniging Energiecoöperaties en Initiatieven in Noord-Holland (VEI-NH), ondersteuning van de doelen van de VEI-NH € 34.500. In totaal is de kasraming voor deze subsidies € 85.000. • Overige mutaties < € 100.000		

4.2.3 Verduurzaming bestaande woningvoorraad stimuleren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Verduurzaming woningbouw De kasraming van de reserve wordt met € 350.000 naar beneden bijgesteld omdat er minder subsidieaanvragen zijn binnengekomen dit jaar. Diverse subsidieontvangers geven aan dat de coronacrisis de uitvoering van projecten belemmert. Het voornemen is om de termijn waarbinnen projecten moeten zijn afgerond met een jaar te verlengen, waardoor het programma in 2022 doorloopt.	Lasten Onttrekking	-350 V 350 N

Capaciteitskosten programma 4 Milieu

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.351 N

Programma 5 Ruimte

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	67.654	-18.089	49.565
	Baten	10.109	-282	9.827
	Saldo van baten en lasten	**57.545**	**-17.807**	**39.738**
	Stortingen			
5.2.1	Resv. OV Knooppunten	8.398	0	8.398
5.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	250	0	250
5.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	0	0	0
5.2.5	Resv. Afwaardering gronden groen	0	5.455	5.455
5.3.1	Resv. Herstructurering bedrijfsterreinen	2.500	0	2.500
5.3.2	Resv. MKB	3.750	1.800	5.550
5.3.4	Resv. Duurzame landbouw	0	0	0
5.3.5	Resv. Europese projecten landbouwsubsidies	3.548	-2.184	1.364
5.4.1	Resv. Woonbeleid	0	250	250
5.4.2	Resv. Woningbouw	1.200	0	1.200
	Onttrekkingen			
5.2.1	Resv. OV Knooppunten	-3.110	0	-3.110
5.2.3	Resv. Kaplst. Havencomplexen	-140	0	-140
5.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	-1.300	0	-1.300
5.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	-4.997	2.840	-2.157
5.3.1	Resv. Herstructurering bedrijfsterreinen	-2.425	100	-2.325
5.3.2	Resv. MKB	-7.500	-628	-8.127
5.3.4	Resv. Duurzame landbouw	-3.244	2.004	-1.240
5.3.5	Resv. Europese projecten landbouwsubsidies	-4.609	3.527	-1.082
5.4.1	Resv. Woonbeleid	-1.100	125	-975
5.4.2	Resv. Woningbouw	-5.770	2.900	-2.870
	Totaal mutaties reserves	*-14.549*	*16.190*	*1.641*
	Programma Resultaat	**42.996**	**-1.617**	**41.379**

5.1.1 Omgevingsvisie uitdragen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
UI	Door de corona crisis is de invoering van de omgevingswet uitgesteld. Hierdoor zijn ook grote bijeenkomsten niet doorgegaan. Waardoor een deel van het budget niet uitgegeven is. We verwachten dat dit in 2021 wel uitgegeven gaat worden. Het gaat om € 85.000.	Lasten	- 85 V

5.1.2 Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Dit jaar heeft de PARK 7 adviezen aan GS uitgebracht. Door de maatregelen vanwege het corona virus hebben alleen de debatten over ruimtelijke kwaliteit middels fysieke bijeenkomsten geen doorgang kunnen vinden. Hierdoor is er minder geld uitgegeven. Wel is begin dit jaar een publicatie opgeleverd over de debatten rondom de reizende tentoonstelling 'Panorama Nederland'.	Lasten	- 40 V

5.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
BN	• Mutaties < € 100.000	Lasten	72 N

5.2.2 Beleid luchthavens uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De verwachte leges voor de luchtvaarttaken worden verlaagd met € 40.000 tot € 6.000. In 2020 zijn slechts 4 vergunningsaanvragen ingediend. Er is een duidelijke relatie met de coronamaatregelen. Tal van evenementen waar een zogenoemde TUG-vergunning voor noodzakelijk is hebben geen doorgang gevonden.	Baten	- 40 N

5.2.4 Ruimtelijke structuur versterken

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Voor Metropolitaan landschap en voor de omgevingswet was budget gereserveerd. Maar door corona is een aantal projecten vertraagd en zijn bijeenkomsten niet doorgegaan. Hierdoor was er genoeg budget voor deze onderwerpen in andere operationele doelen en kan er hier € 100.000 worden afgeraamd.	Lasten	- 100 V
BN	Voor twee projecten ontvangen we van externe partijen een bijdrage voor het uitvoeren van projecten. Het gaat hierbij om € 140.000. Deze bijdragen worden ook dit jaar uitgegeven. Er wordt in totaal € 125.000 overgeheveld van dit operationeel doel naar	Lasten Baten	-125 V 140 V

	het programma OV-knooppunten (5.2.1) (€ 75.000) en naar Woonbeleid (5.4.1)(€ 50.000) voor extra proceskosten en voor een onderzoek naar huisvesting voor buitenlandse werknemers.		
RESV	Reserve Ruimtelijke ontwikkeling Voor de subsidie aan de GEM Bloemendalerpolder BV was € 1,8 miljoen geraamd. De subsidie is nog niet ingediend omdat de GEM samen met de kwaliteitscommissie en de gemeente Weesp in overleg zijn over de eisen die aan de extra kwaliteit van de faunapassage moeten worden gesteld. Deze subsidie wordt in 2021 verleend.	Lasten Onttrekking	- 1.840 V 1.840 N

5.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming voor grondverkopen BBL/PASO (voormalige Bureau Beheer Landbouwgronden en gronden voor Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving) is geactualiseerd.	Baten	- 440 N
NBN	De raming voor andere grondaankopen wordt op basis van de reeds gerealiseerde grondverkopen in 2020 geactualiseerd.	Baten	854 V
NBN	De betaling aan SLP (Schiphol Logistics Park) vindt plaats op het moment van de eerste levering van een perceel in SLP-Zuid aan de rechtsopvolger. De eerste levering is verschoven van 2020 naar 2021.	Lasten	-690 V
NBN	Het beheerteam heeft grote personele wisselingen gehad. Daardoor was er te weinig capaciteit om in te zetten voor het meerjaren onderhoudsplan voor provinciale bezittingen in het kader van grond.	Lasten	-420 V
NBN	De raming van de huur- en pachtinkomsten zijn geactualiseerd (per saldo € 287.000 minder inkomsten), o.a. door beperkende voorwaarden in de pachtovereenkomsten van percelen gelegen binnen het Natuurnetwerk Nederland (versnelling realisatie NNN), Corona: uitstel betaling en kwijtscheldingen en lagere inkomsten variabele deel inkomsten tankstations.	Baten	- 287 N
BN	Er zijn minder grondverkopen voor BBL/PASO (voormalige Bureau Beheer Landbouwgronden en gronden voor Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving) dan geraamd. Daardoor zijn er ook minder bijkomende kosten en wordt er minder afgeschreven van de balans.	Lasten Baten	-1.164 V - 1.164 N
BN	Er hebben meer andere grondverkopen plaatsgevonden dan geraamd. Daardoor zijn er ook meer bijkomende kosten voor grondverkoop en wordt er ook meer boekwaarde afgeschreven van de balans.	Lasten Baten	655 N 655 V
RESV	Overheveling reserves Vanuit de reserve Groen wordt € 5.027.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen. Zie instellingsbesluit reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft 84 hectare NNN-aankopen).	Storting	5.027 N

RESV	Overheveling reserves Vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen wordt € 428.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen. Zie instellingsbesluit reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft aankoop van waterplas t.b.v. baggerdepot en natuurontwikkeling).	Storting	428 N

5.3.1 Ruimtelijk vestigingsklimaat verbeteren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	Op het gebied van Breedband/digitale infrastructuur heeft de provincie veel bereikt (PS zijn hierover in september 2020 geïnformeerd). De provinciale rol en opties bij het oplossen van de restopgave wordt nog nader bekeken. Een belangrijk deel van het budget (€ 2 mln.) kan vrijvallen.	Lasten	-2. 000 V
BN	Er wordt € 100.000 vanuit programma 7 overgeheveld ten behoeve van een subsidie (via lijst buiten uitvoeringsregeling) uitvoering traject Ode aan het landschap.	lasten	100 N
RESV	Reserve Herstructurering bedrijfsterreinen De uitgaven vanuit de reserve Herstructurering bedrijfsterreinen worden als volgt bijgesteld: • € 25.000 minder uitgaven voor onderzoek, regionale visies en kennisbijeenkomsten. Dit project wordt doorgeschoven naar 2021 • € 200.000 minder uitgaven uitvoeringsregeling winkelgebieden • € 75.000 minder uitgaven uitvoeringsregeling werklocaties • € 200.000 meer uitgaven subsidie buiten uitvoeringsregeling gemeente Haarlemmermeer stimuleringsmaatregelen transformatie en verplaatsingen van bedrijven	Lasten Onttrekking	- 100 V 100 N

5.3.2 Een innovatief klimaat bevorderen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	• De € 4,0 mln. die in 2020 is gereserveerd voor regiodeals wordt gestort in de reserve Laag Holland. Zie ook operationeel doel 6.1.4. • Er wordt € 59.000 aan budget opgenomen voor de financieringstafels. Dit budget is beschikbaar gesteld vanuit het Rijk als decentralisatie-uitkering.	Lasten Lasten	- 4.000 V 59 N
RESV	Reserve MKB De uitgaven vanuit de reserve MKB worden omhoog bijgesteld. Het betreft de volgende wijzigingen: • extra inzet van Programma Investeringsbereidheid MKB (PIM) vanwege corona € 70.000 (actualiteitenoverzicht 2 maart 2020); • uitvoering van het internationaliseringsprogramma Globaliser € 50.000;	Lasten Onttrekking	627 N -627 V

	• het niet doorgaan van het innovatiefestival vanwege corona € 93.000. • voor de kosten van de uitvoering Corona Overbruggingslening in Noord-Holland wordt € 600.000 beschikbaar gesteld in 2020 ten behoeve van de uitvoeringskosten voor de regeling naar aanleiding van GS besluit.		
RESV	Reserve MKB De provincie heeft € 1,8 mln. van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van de MIT regeling. Dit bedrag wordt gestort in de reserve MKB.	Storting	1.800 N

5.3.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De geraamde uitgaven voor de voedselvisie worden verlaagd. Omdat de voedselvisie nog niet gereed is wordt er in 2020 € 885.000 minder uitgegeven dan eerder begroot. De Voedselvisie zal naar verwachting eind 2020/begin 2021 ter vaststelling aan de Staten worden aangeboden. De ambities uit het coalitieakkoord op dit beleidsterrein zijn ongewijzigd en na het gereed komen van de voedselvisie zal worden bezien of aanvullend budget bovenop de € 4,5 mln. die nu nog begroot is voor de periode 2021-2023 nodig is.	Lasten	- 885 V
RESV	Reserve Duurzame Landbouw De uitgaven vanuit de reserve Duurzame landbouw worden omlaag bijgesteld met € 2,4 mln. Het betreft een verlaging van de uitgaven voor de POP3 regeling glastuinbouw verplaatsingen in 2020.	Lasten Onttrekking	- 2.374V 2.374N
RESV	Overheveling reserves In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Europese landbouw projecten. De middelen voor deze regeling zijn gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie brengen we die kosten alsnog ten lasten van juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame landbouw.	Onttrekking	-370 V

5.3.5 Europese landbouwprojecten co-financieren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies Dit betreft een technische correctie op de verwachte uitgaven vanuit de reserve Europese projecten landbouwsubsidies die eerder niet correct in de begroting zijn opgenomen. De daadwerkelijk verwachte uitgaven vanuit deze reserve zijn: € 1,1 mln.	Lasten Storting Onttrekking	- 973 V -2.184 V 3.157 N
RESV	Overheveling reserves In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Europese landbouw projecten. De middelen voor deze regeling zijn gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie brengen we die kosten alsnog ten lasten van juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame landbouw.	Onttrekking	-370V

5.4.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Mutaties < € 100.000	Lasten	50 N
RESV	Reserve Woonbeleid • Dit jaar was er een kasraming opgenomen van € 1,1 miljoen. Het lijkt erop dat er dit jaar € 975.000 wordt uitgegeven, dus €125.000 wordt afgeraamd. Dit komt doordat er minder aanvragen waren voor de uitvoeringsregeling (uvr) Woonvisie dan verwacht. Restant van de Uvr Woonvisie wordt volgend jaar gebruikt voor de Uvr Woonakkoorden. • In de decembercirculaire 2019 is € 250.000 beschikbaar gesteld voor Flexwonen vanuit het Rijk. Dit wordt gestort in de reserve Woonbeleid.	Lasten Storting Onttrekking	- 125 V 250 N 125 N

5.4.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Woningbouw Twee subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregelingen zijn lager vastgesteld dan verwacht. Zaandam Mauritsbuurt is €875.000 geworden in plaats van € 1 miljoen en Zaanstad Kogerveld € 225.000 in plaats van € 3 miljoen. De subsidie van Zaanstad Kogerveld blijft in totaal wel € 3 miljoen, maar het restant wordt in 2021 verleend. Aframing is € 2,9 miljoen.	Lasten Onttrekking	- 2.900 V 2.900 N

Capaciteitskosten programma 5 Ruimte

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-1.583 V

Programma 6 Groen

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	98.210	-23.591	74.619
	Baten	1.269	676	1.945
	Saldo van baten en lasten	**96.941**	**-24.267**	**72.674**
	Stortingen			
6.1.1	Resv. Groen	24.284	286	24.570
6.1.1	Resv. Kaplst. Groen	0	50	50
6.1.2	Resv. Groene Uitweg	107	0	107
6.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	1.518	0	1.518
6.1.4	Resv. Laag Holland	0	4.166	4.166
6.3.2	Resv. Landschap	300	0	300
6.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	5.000	0	5.000
	Onttrekkingen			
6.1.1	Resv. Groen	-50.760	21.641	-29.119
6.1.1	Resv. Kaplst. Groen	-67	0	-67
6.1.2	Resv. Groene Uitweg	-3.157	838	-2.319
6.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	-2.100	-39	-2.139
6.1.4	Resv. Laag Holland	0	-430	-430
6.3.2	Resv. Landschap	0	0	0
6.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	-1.884	-1.171	-3.055
	Totaal mutaties reserves	*-26.759*	*25.341*	*-1.418*
	Programma Resultaat	**70.182**	**1.074**	**71.256**

6.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura2000-gebieden

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Groen</u> De verwachte uitgaven uit de reserve Groen wordt met € 26,7 miljoen naar beneden bijgesteld. De kasraming kan worden verlaagd omdat de grondaankopen voortaan middels een overheveling naar de nieuwe reserve waardevermindering grond Groen lopen. Daarnaast schuiven er enkele subsidies door naar 2021 en ook een aantal werkzaamheden voor de PAS schuiven door naar 2021. Voor het project NHN28, fietspad Wierdijk wordt een bijdrage vanuit het Waddenfonds verwacht van € 771.000, dit zal in de reserve Groen gestort worden. Hiernaast nog enkele wijzigingen < dan € 100.000. De storting in de reserve Groen vanuit verkoop BBL- en PASO- gronden wordt verlaagd met € 435.000 (zie hiervoor ook het OD 5.2.5). Hiernaast nog enkele wijzigingen < € 100.000.	Lasten Onttrekking Baten Storting Onttrekking Storting	-26.706 V 26.706 N 721 V 771 N -38 V - 435 V
	<u>Overheveling reserves</u> Vanuit de reserve Groen wordt € 5.027.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen voor de beginstand van deze reserve op 01-01-2020. Zie instelling reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft 84 hectare NNN-aankopen).	Onttrekking	- 5.027 V

6.1.2 Programma Groene Uitweg uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Groene Uitweg</u> • Als gevolg van de actualisatie van de projecten worden voor € 850.000 uitgaven voor 2020 doorgeschoven naar 2021. Hierdoor wordt er in 2020 minder onttrokken uit de reserve groene uitweg. • Op basis van het verwachte investeringsvolume in 2020 wordt een overheveling begroot van € 12.000 van de reserve Groene uitweg naar de reserve kapitaallasten groen.	Lasten Onttrekking	-850 V 838 N

6.1.3 Programma Oostelijke Vechtplassen uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	<u>Reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP)</u> De verwachte uitgaven vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen worden met € 389.000 omlaag bijgesteld op basis van een uitgevoerde doorlichting van de kosten.	Lasten Onttrekking	-389 V 389 N
	<u>Overheveling reserves</u> Vanuit de reserve Oostelijke Vechtplassen wordt € 428.000 overgeheveld naar de reserve waardevermindering Grond Groen voor de beginstand van deze reserve op 01-01-2020. Zie instelling reserve bij Tweede Begrotingswijziging 2020 (betreft aankoop van waterplas t.b.v. baggerdepot en natuurontwikkeling).	Onttrekking	-428 V

6.1.4 Programma bodemdaling veenweidegebieden uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Reserve Laag Holland In de nieuwe reserve Laag Holland worden de middelen gestort voor de Regiodeal (€ 4 miljoen, beschikbaar gesteld bij de Kadernota 2019) en de middelen uit het budget voor Bodemdaling Veenweide (€ 166.000). De onttrekking uit de reserve in 2020 wordt geraamd op € 430.000 ten behoeve van twee subsidies.	Lasten Storting Onttrekking	264 N 4.166 N -430 V

6.2.1 NNN en agrarische natuur beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	N.a.v. een actualisatie van de verstrekte subsidies kan het budget voor Natuur- en Landschapsbeheer met € 867.000 verlaagd worden. Deze middelen zijn nu niet nodig. Wij stellen voor dit bedrag af te ramen en terug te laten vloeien naar de algemene middelen.	Lasten	-867 V

6.2.3 Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Bijstelling van de te ontvangen leges voor Wet Natuurbescherming.	Baten	- 45 N
UI	Coalitieakkoord-middelen voor Opvangcentra wilde dieren, opnemen in de UI. Kort voor het zomerreces hebben GS besloten over de besteding van het budget voor de opvangcentra voor wilde dieren. Daarna kon worden gestart met de uitvoering. Het offertetraject voor ondersteuning bij het opstellen van protocollen waaraan de opvangcentra moeten voldoen, kan naar verwachting in november 2020 worden afgerond. Wij reserveren 10% van het budget dat hiervoor beschikbaar is voor 2020, wat overeenkomt met € 5.000. De rest van de opdracht (€ 45.000) zal in 2021 uitgevoerd worden. Ook de uitvoeringsregeling voor de subsidie voor opvangcentra zal naar verwachting in november worden vastgesteld. De subsidie zelf zal worden opengesteld per 1 januari 2021, zodat opvangcentra nog een maand de tijd hebben om de regeling te bekijken en alvast voorbereidingen te treffen. Derhalve kan het gehele subsidiedeel van het budget voor opvangcentra (€ 50.000) worden overgeheveld naar 2021.	Lasten	-95 V

6.2.4 Tegemoetkomingen faunaschade uitkeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Verhogen budget Faunaschade. Vanwege de geplande invoering van een eigen risico bij faunaschade is het beschikbare budget voor faunaschade in het coalitieakkoord met € 2 miljoen naar beneden bijgesteld tot € 6 miljoen. De invoering van het eigen risico vindt, onder andere vanwege de coronacrisis, een jaar later plaats dan in het coalitieakkoord was voorzien. Daarom moet het beschikbare budget voor 2020 worden verhoogd met € 2 miljoen.	Lasten	2.000 N

6.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
RESV	Reserve Cofinanciering Waddenzee De kasraming van de reserve Cofinanciering Waddenzee wordt aangepast, omdat er voor meer projecten subsidie is aangevraagd dan vooraf was ingeschat onder de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Waddenfonds en het Investeringskader Waddengebied.	Lasten Onttrekking	1.171 N -1.171 V

Capaciteitskosten programma 6 Groen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	1.863 N

Programma 7 Cultuur en Erfgoed

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	30.496	-3.251	27.245
	Baten	30	0	30
	Saldo van baten en lasten	**30.466**	**-3.251**	**27.215**
	Stortingen			
7.4.1	Resv. Monumenten	6.751	0	6.751
7.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	0	0	0
	Onttrekkingen			
7.4.1	Resv. Monumenten	-8.472	0	-8.472
7.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	-3.304	0	-3.304
	Totaal mutaties reserves	*-5.025*	*0*	*-5.025*
	Programma Resultaat	**25.441**	**-3.251**	**22.190**

7.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
UI	Voor het uitvoeren van motie 41 (Noodfonds sociale infra) zijn, na een intensief samenwerkingstraject, twee proposities aangeleverd: één van de gemeenten in Noord-Holland Noord de andere van de gemeenten in de MRA (excl. Amsterdam) voor een totaalbedrag van € 7.192.400 (provinciale bijdrage). Met deze proposities is het beschikbare budget van het noodfonds niet geheel besteed. Reden hiervoor is dat het noodfonds zich conform de motie richt op de vitale regionale infrastructuur die niet door het Rijk of gemeenten zelf overeind gehouden kan worden. De voorwaarden van het noodfonds zijn vanuit deze doelstelling scherp geformuleerd. Mede door de verlenging van de landelijke Covid-19 maatregelen is duidelijk geworden dat de nood aanhoudt bij deze culturele instellingen van regionaal belang en er in 2021 'vervolgschade' is bij deze instellingen. De gemeenten vragen daarom in hun proposities om het resterende provinciale budget van € 2.807.600 in te zetten in 2021 en willen hierbij ook weer 35% matching inbrengen. Op basis hiervan stellen wij voor het resterend budget door te schuiven naar 2021.	Lasten	- 2.808V

7.3.1 Cultuurhistorische waarden landschap versterken

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	-85 N

7.3.2 Kennis cultuurhistorische structuren vergoten

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Er is € 15.000 minder nodig voor Projecten cultuurhistorische structuren in 2020.	Lasten	-15N
BN	Overige mutaties < € 100.000	Lasten	-15N

7.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
UI	In coalitie akkoord is voor onderwater archeologie budget beschikbaar gesteld, een deel van de uitvoering is verschoven en wordt verwacht volgend jaar te worden uitgevoerd.	Lasten	- 140V

7.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Er is € 45.000 minder nodig in 2020 voor Herbestemming monumenten dan nu begroot.	Lasten	-45V

7.4.2 UNESCO Stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In juli 2020 stond een Unesco bijeenkomst op de agenda in China waar het besluit zou worden genomen om de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Vanwege corona is deze bijeenkomst voor onbepaalde tijd uitgesteld en daarmee ook de besluitvorming over de aanwijzing van nieuwe werelderfgoederen. In begroting hadden we al rekening gehouden met de uitbreiding van de werelderfgoedstatus, door een bijdrage te reserveren voor het op te richten gemeenschappelijk orgaan met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. Deze bijdrage vervalt voor 2020. We ramen daarom € 100.000,- af van het exploitatiebudget.	Lasten	- 100 V

Capaciteitskosten programma 7 Cultuur en Erfgoed

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-43 V

Programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

		Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
	Lasten	82.883	-10.382	72.501
	Baten	443.873	-925	442.948
	Saldo van baten en lasten	**-360.990**	**-9.457**	**-370.447**
	Stortingen			
8.1.8	Algemene Reserve	64.424	18.173	82.597
8.2.1	Resv. Bedrijfsvoering	1.420	0	1.420
8.2.4	Resv. huisvesting	0	0	0
	Onttrekkingen			
8.1.8	Algemene Reserve	-32.089	-5.381	-37.470
8.2.1	Resv. Bedrijfsvoering	-2.692	1.500	-1.192
8.2.4	Resv. huisvesting	-782	0	-782
8.2.5	Resv. GO-gelden	-750	150	-600
	Totaal mutaties reserves	*29.531*	*14.442*	*43.973*
	Programma Resultaat	**-331.459**	**4.985**	**-326.474**

8.1.1 Lokale heffingen innen

	Financiële ontwikkeling		**Bedrag (x € 1.000)**
NBN	De raming van de motorrijtuigenbelasting wordt met €4.605.000 naar boven bijgesteld. Over de 1ste kwartalen van 2020 zien we een stijging van het aantal personenauto's met circa 1,95%. In totaal gaat het om 25.575 personenauto's. De stijging zien we met name bij voertuigen die gebruik van de brandstof benzine en de elektrische auto's, alhoewel deze laatste brandstofcategorie geen MRB verschuldigd is. Het aantal voertuigen dat gebruikt maakt van diesel af. Daarnaast wordt de meeropbrengst veroorzaakt door de toename van het aantal voertuigen in de zwaardere gewichtsklasse van 1050 tot 1750 kg.	Baten	4.605 V

8.1.2 Algemene uitkering provinciefonds beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Op basis van de septembercirculaire wordt de uitkering uit het provinciefonds met €4.021.000 naar beneden bijgesteld. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door een hogere uitkering als gevolg van het toevoegen van de ruimte onder het BTW-compensatiefonds (ad +/+ €1.015.000) en anderzijds door een lagere uitkering als gevolg van een hogere aftrek van de opbrengst motorrijtuigenbelasting (ad -/- €5.036.000). Dit laatste bedrag wordt (deels) gecompenseerd door een hogere raming van de opbrengst op de motorrijtuigenbelasting (zie 8.1.1)	Baten	- 4.021 N

8.1.3 Dividend beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	Het dividend wordt per saldo met €1.004.000 naar beneden bijgesteld. Het gaat hierbij om de volgende deelnemingen: • Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) ad -/- €775.000 • Nederlandse Waterschapsbank (NWB) ad -/- €96.000 • Nutsbedrijven ad +/+ €5.000 • Ontwikkelfonds Duurzame Energie Noord-Holland BV (ODENH) ad -/- €138.000 De aframing van de banken heeft te maken met het feit dat de Europese Centrale Bank (ECB) banken heeft aanbevolen om dividendbetalingen uit te stellen in 2020. Dit in verband met COVID-19. De hierboven vermelde banken hebben aangegeven dat ze nog steeds de intentie hebben om het dividend na 2020 uit te betalen. De aframing van ODENH is een administratieve correctie; deze was twee keer meegenomen in de primaire raming.	Baten	- 1.004 N

8.1.5 Overige Algemene dekkingsmiddelen beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In 2020 zijn verleende subsidies uit voorgaande jaren vastgesteld. Als de vaststelling lager is dan de verlening, leidt dit tot een voordeel in 2020. Een deel van deze verleningen werd gedekt vanuit een bestemmingsreserve. Per 1-1-2020 zijn een aantal bestemmingsreserves opgeheven, zodat lagere subsidievaststellingen niet meer terug kunnen vloeien in deze bestemmingsreserves. De lagere vaststellingen komen nu als voordeel op het operationeel doel 8.1.5 terecht.	Lasten	-3.311 V

8.1.7 Stelposten beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De stelpost indexeringen wordt met €398.000 afgeraamd. Dit wordt vooral veroorzaakt door een lagere indexering voor de Recreatieschappen en de onderhoudsbudgetten voor wegen en vaarwegen.	Lasten	- 398 V
BN	Een correctie op de indexering van de gebiedscontracten zorgt voor een lagere last in programma 2. Dit budget wordt teruggeboekt naar de stelpost prijsstijging.	Lasten	250 N

8.1.8 Algemene reserve beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	In de septembercirculaire 2020 van het provinciefonds is de ruimte onder het plafond van het BTW-compensatiefonds toegevoegd. Conform afspraak worden deze extra inkomsten gestort in de algemene reserve. Deze actie vloeit voort uit het herstelplan van de algemene reserve (zie voordracht begroting 2020). De toename bedraagt €1,015 miljoen.	Storting	1.015 N
UI	Algemene Reserve Het totaal van de Uitgestelde intenties bij de laatste begrotingswijziging 2020 bedraagt € 17,1 mln. Dit wordt gestort in de algemene reserve en bij de eerste begrotingswijziging 2021 weer onttrokken aan deze reserve en toegevoegd aan de hiervoor bestemde budgetten.	Storting	17.158 N
BN	In de decembercirculaire provinciefonds 2019 is € 5,4 mln. beschikbaar gesteld aan decentralisatie-uitkeringen. Het betreffen de volgende decentralisatie-uitkeringen: • € 1.800.000,- MKB innovatiestimulering topsectoren • € 1.772.000,- Regionale energiestrategiën • €1.500.000,- Garantiefonds Geothermie • € 250.000,- Versnelling flexwonen • € 59.000,- regionale financieringstafels Omdat besteding in 2019 niet meer plaats kon vinden zijn deze middelen in 2019 in de algemene reserve gestort. Deze middelen worden nu onttrokken uit de algemene reserve en ingezet voor de betreffende taken in 2020.	Onttrekking	- 5.381 V

8.2.1 Overhead beheren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	Bij de uitvoering van projecten uit het I-portfolio is vertraging ontstaan, onder andere door het coronavirus. Daardoor wordt minder besteed dan begroot. De lasten worden gedekt door een onttrekking uit de reserve bedrijfsvoering.	Lasten Onttrekking	- 1.500 V 1.500 N

8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
NBN	De kosten van de nazorg en de afwikkeling van de vliegramp nemen jaarlijks met een klein bedrag af.	Lasten	-14 V
BN	Met de provincie Flevoland is een overeenkomst gesloten over werkzaamheden die de provincie Noord-Holland voor haar uitvoert in het kader van het landelijk gebied. De provincie Noord-Holland kan de afgesproken capaciteit niet leveren. Daarom wordt de geraamde opbrengst van deze overeenkomst bijgesteld. Daar tegenover staan ook lagere capaciteitskosten voor de inzet van provinciaal personeel. Overigens is deze overeenkomst per 2020 beëindigd. • Overige mutaties < € 100.000	Lasten Baten	-505 V - 505 N

8.2.5 Decentrale arbeidsvoorwaarden uitvoeren

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
RESV	De uitgaven voor het TalentBudget zijn in 2020 lager dan eerder begroot. Medewerkers volgen minder opleidingen, onder andere door het uitbreken van de coronavirus. Doordat de uitgaven worden gedekt uit de reserve GO-gelden, wordt er ook minder onttrokken dan begroot.	Lasten Onttrekking	- 150 V 150 N

Capaciteitskosten programma 8 Financiën en Bedrijfsvoering

	Financiële ontwikkeling		Bedrag (x € 1.000)
CAP	De verdeling van de totale capaciteitskosten over de programma's is geactualiseerd aan de hand van geactualiseerde ramingen voor de benodigde capaciteit per programma. Over alle programma's heen is dit neutraal.	Lasten	-4.593 V

4 Bedrijfsvoering

De actualisatie van de verdeling van capaciteitskosten over de programma's heeft effect op het totaal ter beschikking gestelde budget per programma. Deze mutaties zijn daarom bij de programmabudgetten opgenomen.

In het beleid voor capaciteitssturing is afgesproken, dat alle capaciteit inclusief ingehuurde capaciteit in het programma bedrijfsvoering wordt vermeld, inclusief het verdeelpercentage over de programma's.

Wanneer wordt ingehuurd van een programmabudget, wijzigt niet het budget van het operationele doel. Zo'n mutatie is dus niet zichtbaar bij de programma's. Om PS goed te informeren over de totale capaciteit (inclusief inhuur) die ten laste komt van de programma's en investeringen is deze "paragraaf bedrijfsvoering" opgenomen.

Overigens kan ook de laatste maanden van 2020, na deze begrotingswijziging, nog capaciteit worden "gekocht" ten laste van het budget van het operationele doel. Dit wijzigt niets aan het totaalbedrag van het programma of operationele doel, maar hierdoor kan wel het hieronder vermelde capaciteitspercentage wijzigen. In de paragraaf bedrijfsvoering van de jaarrekening zal hierover verantwoording worden afgelegd en zullen totaalbedragen en definitieve percentages waarmee de verdeling heeft plaatsgevonden, worden vermeld, uitgesplitst naar ingehuurde en eigen capaciteit.

Totale Capaciteitskosten	**Capaciteitskosten in de programma's in miljoen €**	**Verdeel percentage**
Programma 1 – Openbaar Bestuur	10,6	9,0%
Programma 2 - Bereikbaarheid	26,7	22,7%
Programma 3 – Water	3,0	2,6%
Programma 4 – Milieu	6,8	5,8%
Programma 5 – Ruimte	9,3	7,9%
Programma 6 - Groen	9,2	7,9%
Programma 7 – Cultuur en erfgoed	1,8	1,5%
Programma 8 – Financiën en Bedrijfsvoering	49,9	42,5%
Totaal programma's	117,4	100%
Naar investeringen*	15,7	n.v.t.
Totale capaciteitskosten	**133,1**	**100%**

*Capaciteitskosten die ten laste van investeringen worden gebracht, worden niet via een door PS vastgesteld percentage verdeeld, maar worden d.m.v. tijd schrijven aan de investeringen toegerekend.

5 Overzicht begrote mutaties reserves

Begrote mutaties reserve 2020 (x 1.000 euro)

OD	Reserve	Mutatie	BGR 2020	EBW 2020	TBW 2020	LBW 2020	Totaal
1.4.2	Resv. Cofinanc. EU projecten	Onttrekking	-183	-1.009	0	0	-1.192
2.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	Onttrekking	-1.124	162	-300	0	-1.262
		Storting	655	0	0	0	655
2.1.2	Resv. Uit. Mob. beleid door derden	Onttrekking	-52.329	-26.991	2.301	15.127	-61.892
		Storting	20.113	92	-1.100	155	19.260
2.2.1	Resv. Kaplst. Wegen	Onttrekking	-2.116	0	-459	0	-2.575
		Storting	0	0	0	16.596	16.596
	Resv. Kaplst. OV	Onttrekking	-522	0	427	0	-95
		Storting	0	0	0	29.810	29.810
	Resv. Ontwikkelen. prov. Infra.	Onttrekking	-98.664	-2.350	-3.138	-46.530	-150.682
		Storting	29.874	0	3.930	0	33.804
2.3.2	Resv. Groot onderhoud wegen	Onttrekking	-22.027	-2.810	-4.305	5.960	-23.182
		Storting	16.689	204	764	0	17.657
	Resv. Kaplst kunstwerken	Onttrekking	-1.239	0	1.136	0	-103
		Storting	8.574	0	0	9.948	18.522
	Resv. Invest. kunstwerken	Onttrekking	-8.574	0	0	-9.948	-18.522
		Storting	7.900	0	2.290	15	10.205
2.3.3	Resv. Kapls. Vaarwegen	Onttrekking	-8	0	8	0	0
		Storting	3	0	-3	684	684
	Resv. GO. Vaarwegen	Onttrekking	-7.851	-665	-3.229	3.681	-8.064
		Storting	7.887	305	1.107	-15	9.284
2.4.2	Resv. Innovatie. Proj. Mobiliteit	Onttrekking	-9.487	-6.649	-641	-1.577	-18.354
		Storting	1.178	-133	200	50	1.295
	Resv. kaplst. innovatie proj. mobiliteit	Storting	0	0	0	6.500	6.500
2.5.1	Resv. OV projecten	Onttrekking	-56.733	65	2.549	1.546	-52.574
		Storting	51.034	135	713	0	51.882
3.1.2	Resv. Meekoppelkans bij dijkverst. En kustontw.	Onttrekking	-750	-1.664	-442	1.450	-1.406
		Storting	50	0	570	0	620
3.1.3	Resv. Klimaatadaptie	Onttrekking	0	-250	0	0	-250
		Storting	1.100	220	0	0	1.320
3.2.1	Resv. Waterrecreatie	Onttrekking	-2.000	-2.374	-2.515	3.111	-3.778
		Storting	2.000	0	0	0	2.000
4.1.3	Resv. Bodemsanering	Onttrekking	-397	0	-5.708	1.500	-4.605
		Storting	5.619	-223	319	0	5.715
4.1.6	Resv. Gezonde Leefomgeving	Onttrekking	0	-3.300	300	2.000	-1.000
		Storting	2.700	500	100	1.261	4.561
4.2.1	Resv. Energietransitie	Onttrekking	-1.000	-12.019	3.901	3.223	-5.895
		Storting	6.150	0	0	3.727	9.877
4.2.2	Resv. Circulaire economie	Onttrekking	-652	179	0	0	-473

	Storting	100	0	0	0	100
4.2.3 Resv. Verduurzaming woningvoorraad	Onttrekking	-1.000	0	0	350	-650
	Storting	0	100	0	0	100
5.2.1 Resv. OV Knooppunten	Onttrekking	-5.000	2.000	-110	0	-3.110
	Storting	8.398	0	0	0	8.398
5.2.3 Resv. Ontw. Havencomplexen	Onttrekking	0	-300	-1.000	0	-1.300
	Storting	250	0	0	0	250
Resv. Kaplst. Havencomplexen	Onttrekking	-140	0	0	0	-140
5.2.4 Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	Onttrekking	-2.500	-2.497	0	2.840	-2.157
5.2.5 Resv. Afwaardering grond Groen	Storting	0	0	0	5.455	5.455
5.3.1 Resv. Herstructurering bedrijfster.	Onttrekking	-1.970	-317	-138	100	-2.325
	Storting	2.500	0	0	0	2.500
5.3.2 Resv. MKB	Onttrekking	-3.000	-1.260	-3.240	-628	-8.127
	Storting	3.750	0	0	1.800	5.550
5.3.4 Resv. Duurzame Landbouw	Onttrekking	0	-3.244	0	2.004	-1.240
5.3.5 Resv. EU proj. landbouwsubsidies	Onttrekking	-1.000	-2.554	-1.055	3.527	-1.082
	Storting	250	744	2.554	-2.184	1.364
5.4.1 Resv. Woonbeleid	Onttrekking	-1.100	0	0	125	-975
	Storting	0	0	0	250	250
5.4.2 Resv. Woningbouw	Onttrekking	0	-5.770	0	2.900	-2.870
	Storting	1.200	0	0	0	1.200
6.1.1 Resv. Groen	Onttrekking	-36.666	-297	-13.797	21.641	-29.119
	Storting	23.193	-391	1.482	286	24.570
Resv. Kaplst. Groen	Onttrekking	-67	0	0	0	-67
	Storting	0	0	0	50	50
6.1.2 Resv. Groene Uitweg	Onttrekking	-12.817	-1.661	11.321	838	-2.319
	Storting	180	-180	107	0	107
6.1.3 Resv. Oostelijke vechtplassen	Onttrekking	-2.314	0	214	-39	-2.139
	Storting	1.460	0	58	0	1.518
6.1.4 Resv. Laag Holland	Onttrekking	0	0	0	-430	-430
	Storting	0	0	0	4.166	4.166
6.3.2 Resv. Landschap	Onttrekking	0	-100	100	0	0
	Storting	250	50	0	0	300
6.3.3 Resv. Cofin. Waddenzee	Onttrekking	0	-4.500	2.616	-1.171	-3.055
	Storting	5.000	0	0	0	5.000
7.4.1 Resv. Monumenten	Onttrekking	-5.510	-2.722	-240	0	-8.472
	Storting	6.751	0	0	0	6.751
7.4.2 Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	Onttrekking	-1.939	-2.435	1.070	0	-3.304
8.1.8 Algemene reserve	Onttrekking	-8.669	-13.781	-9.639	-5.381	-37.470
	Storting	57.573	0	6.851	18.173	82.597
8.2.1 Resv. Bedrijfsvoering	Onttrekking	-1.342	0	-1.350	1.500	-1.192
	Storting	1.420	0	0	0	1.420
8.2.4 Resv. huisvesting	Onttrekking	-782	0	0	0	-782
8.2.5 Resv. GO-gelden	Onttrekking	-500	0	-250	150	-600
Eindtotaal		**-78.172**	**-97.690**	**-5.671**	**104.596**	**-76.937**

6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Toelichting
In de Algemene wet Bestuursrecht is geregeld op welke grondslagen de provincie subsidie kan verstrekken. Naast het subsidiëren op basis van uitvoeringsregelingen (wettelijk voorschrift, bevoegdheid hiervoor ligt bij Gedeputeerde Staten), kan onder andere subsidie worden verstrekt met de provinciale begroting als juridische grondslag: de zogenoemde lijst buiten uitvoeringsregeling, een bijlage bij de begroting. Op deze lijst worden beoogde subsidieontvangers met naam, projectnaam en (maximale) hoogte van de te verstrekken subsidie opgenomen.

De lijst wordt bij vaststelling en wijziging van de begroting vastgesteld door Provinciale Staten en biedt daarmee de juridische grondslag voor het verstrekken van deze subsidies door Gedeputeerde Staten;

De lijst omvat subsidies waarvoor geen uitvoeringsregeling beschikbaar is maar die wel bijdragen aan de provinciale doelen. In de eerste kolom (OD) op de lijst staat aangegeven aan welk operationeel doel van de begroting het gesubsidieerde project bijdraagt. De uitgaven (lasten) die voor de subsidie begroot zijn, zijn onderdeel van de begrote uitgaven binnen het betreffende operationele doel waaraan de subsidie is gekoppeld. De wijzigingen op deze lijst betreffen dus enkel wijzigingen in de juridische grondslag voor GS om subsidies te kunnen verstrekken en niet een wijziging in de begroting zelf.

De lijst wordt iedere begrotingsbehandeling aangepast. Nieuwe subsidieaanvragers en projecten worden toegevoegd, projecten waarvan zeker is dat die in het lopende begrotingsjaar (nog) geen doorgang vinden worden verwijderd en soms wordt de hoogte van de te verstrekken subsidie aangepast of vindt een aanpassing van de gegevens van de subsidieontvanger plaats. Deze aanpassingen blijven gedurende het hele jaar zichtbaar op de lijst. Aan het einde van het jaar, bij de laatste begrotingswijziging is als het ware de definitieve lijst bekend.

Programma 1 – Openbaar bestuur

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
1.1.3	Amsterdam Smart City (ASC)	€ 100.000	
1.3.3	Stichting Meld Misdaad Anoniem	€ 83.006	Nieuw

Programma 2 - Bereikbaarheid

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
2.1.2	Stichting CROW: Bijdrage kennisplatform verkeer en Vervoer	€ 185.000	
2.1.2	Gemeente Amsterdam: ZuidasDOK	€ 28.500.000	
2.1.2	RWS: Busvoorzieningen A1	€ 1.500.000	
2.1.2	~~Gemeente Hilversum: OV SAAL inpassingsgelden~~	~~€ 3.750.000~~	Vervalt
2.1.2	Gemeente Gooise Meren: OV SAAL inpassingsgelden	€ 875.000	
2.1.2	~~Gemeente Gooisemeren: Inpassing nieuwe westelijke entree~~	~~€ 250.000~~	Vervalt

	~~station Naarden Bussum~~		
2.1.2	Gemeente Haarlem: Doorfiets route K'land	€ 452.250	
2.1.2	Gemeente Velsen: Doorfiets route K'land	€ 694.634	
2.1.2	Gemeente Haarlemmermeer: Fiets filevrij realisatie F200 Haarlem-Amsterdam	€ 805.300	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Fiets filevrij realisatie F200 Haarlem-Amsterdam	€ 108.058	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Investeringsagenda OV	~~€ 2.133.000~~ € 1.573.000	Gewijzigd
2.1.2	Gemeente Heerhugowaard: Investeringsagenda OV	€ 1.080.000	
2.1.2	RWS: Investeringsagenda OV	~~€ 100.000~~ € 25.000	Gewijzigd
2.1.2	Gemeente Alkmaar: Investeringsagenda OV	€ 1.429.000	
2.1.2	Gemeente Beverwijk: Investeringsagenda OV	€ 3.200.000	
2.1.2	Gemeente Velsen: Investeringsagenda OV	€ 500.000	
2.1.2	Regionaal Overleg orgaan Consumenten belangen Openbaar vervoer: jaarlijkse bijdrage	€ 50.000	
2.1.2	Gemeente Haarlem: Herinrichting Houtplein	€ 3.803.000	
2.1.2	~~Gemeente Velsen: Velsertraverse onderdoorgang~~	~~€ 1.300.000~~	Vervalt
2.1.2	Prorail: Verbetering Bereikbaarheid kust Zuid Kennemerland per spoor (Bereikbaarheid Zandvoort)	€ 1.450.000	
2.1.2	Koning Arthur: Kenniscentrum kleinschalige vervoervormen	€ 190.000	
2.3.2	Gemeenten Zaanstad en Wormerland / vervanging Zaanburg	€ 11.562.750	
2.3.3	Gemeente Haarlem, onderhoud busbaan Schalkwijk	€ 249.000	
2.3.3	~~Gemeente Den Helder, aanpassingen Boerenverdrietsluis~~	~~€ 13.000.000~~	Vervalt

Programma 3 - Water

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
3.1.1	HHNK, compartimenteringsonderzoek	€ 10.000	
3.1.1	Rijnland, onderzoek naar actualisering van de normering regionale keringen	€ 10.000	
3.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, aanleg wandel en fietspaden en dijkplaatsen en het nemen van inrichtingsmaatregelen voor natuur voor de dijkversterking van Hoorn-Amsterdam	€ 12.000.000	
3.1.2	Rijkswaterstaat, opknappen en uitbreiden monument Afsluitdijk	€1.000.000	
3.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Prins Hendrikdijk	€706.000	
3.1.3	Provincie Zuid-Holland, procesondersteuning door Infram van de zoetwaterregio West-Nederland	€ 10.000	
3.1.3	Provincie Groningen, procesondersteuning door Infram van de zoetwaterregio IJsselmeergebied	€ 3.000	
3.1.3	HHNK, regiomanager Zoet zout knooppunt	€ 30.000	
3.1.3	Diemen, monitor klimaatadaptieve maatregelen	€70.000	
3.2.1	Gemeente Amsterdam: opstellen zwemwaterprofiel zwemplek Marineterrein	€ 3.000	
3.2.1	Gemeente Gooise Meren: vooronderzoek naar twee nieuwe	€ 25.000	

	zwemplekken		
3.2.1	~~Gemeente Haarlem: aanleg steigers voor diverse doelgroepen in Leidsevaart~~	~~€ 7.500~~	Vervalt
3.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, procesgeld voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar het realiseren van een verbinding voor pleziervaart met het Groetkanaal, conform GS-besluit d.d. 4 december 2018	€ 50.000	
3.2.1	Stichting maaien waterplanten IJmeer Markermeer, maaien waterplanten	€ 72.600	
3.2.1	~~Gemeente Haarlem, Heemstede en Bloemendaal, aanleg steigers voor diverse doelgroepen in de Leidsevaart~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
3.2.1	Ontwikkelbedrijf Noord-Holland Noord, Onderzoek naar de haalbaarheid van het realiseren van twee overhalen in het HAL-gebied	€ 60.000	
3.2.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, Technisch onderzoek naar de renovatie van de sluis Broek op Langedijk	€ 25.000	
3.2.1	~~Coöperatie Gastvrije Randmeren, onderzoek en voorbereiding tegen waterplantenoverlast in Gooi- en/of Eemmeer~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
3.2.1	Gemeente Wijdemeren, NK Marathonschaatsen	€ 50.000	
3.2.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / Waterberging en Natuur	€ 450.000	
3.2.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Maatregelen bodem en water	€ 400.000	
3.2.2	AGV/Waternet, Proefproject stikstoflimitering Sloterplas	€ 100.000	

Programma 4 - Milieu

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
4.1.5	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	€ 83.541	
4.1.5	Regionale Brandweer Amsterdam/Amstelland	€ 16.493	
4.1.5	Omgevingsdienst IJmond	€ 76.291	
4.1.5	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	€ 265.905	
4.1.5	Omgevingsdienst Flevoland-Gooi en Vechtstreek	€ 36.247	
4.1.5	Sanne Walvisch, websitebeheerder stofmelder.nl, beheer van de website stofmelder.nl	€ 5.000	
4.2.1	~~N.V. HVC Alkmaar/ afvang CO2 bij biovergister Middenmeer~~	~~€ 794.000~~	Vervalt
4.2.1	~~OCAP BV/CO2 vervloeier en lokaal distributienetwerk voor glastuinbouwgebieden Alton en Het Grootslag~~	~~€ 3.000.000~~	Vervalt
4.2.1	Vereniging Energiecoöperaties en Initiatieven in Noord-Holland (VEI-NH), ondersteuning van de doelen van de VEI-NH	€ 34.500	
4.2.1	TNO, Warming UP	€ 50.000	
4.2.2	C-creators, uitvoeren activiteiten voor circulaire economie	€ 70.000	
4.2.3	Duurzaam Bouwloket/integratie woningadviestool in website energieloket	€ 50.000	
4.2.3	Green Home/integratie woningadviestool in website energieloket	€ 50.000	

Programma 5 - Ruimte

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
5.2.1	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Kogerveld fase 1	€ 3.000.000	
5.2.2	Stichting Ondersteuning Omgevingsraad Schiphol (SOORS)	€ 112.500	
5.2.4	GEM Bloemendalerpolder CV; Bloemendalerpolder Kwaliteitsimpuls – Faunapassage	€ 2.840.000	
5.2.4	Gemeente Weesp; Bloemendalerpolder Kwaliteitsimpuls Openbare Voorzieningen – Brede School	€ 2.157.000	
5.3.1	Gemeente Haarlemmermeer, stimuleringsmaatregelen transformatie en verplaatsingen van bedrijven (naast de Ringvaart)	€ 200.000	
5.3.1	Gemeente Amsterdam/Regionale Detailhandelsvisie Groot Amsterdam	€ 10.000	
5.3.1	Gemeente ~~Haarlemmermeer~~ Uithoorn/Regionale Detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden	€ 10.000	Gewijzigd
5.3.1	Gemeente Zaanstad/Regionale Detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland	€ 10.000	
5.3.1	Gemeente Hoorn/Regionale Detailhandelsvisie West-Friesland	€ 10.000	
5.3.1	NBTC Holland Marketing/HollandCity strategie	€ 100.000	
5.3.1	Stichting OdeaanNH	€ 150.000	
5.3.1	3D Makerzone	€ 75.000	
5.3.1	Coöperatie Breedband Beemster B.V.	€ 4.800.000	
5.3.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V.	€ 12.200.000	
5.3.2	Gemeente Den Helder/cofinanciering Regiodeal	€ 2.000.000	
5.3.2	Gemeente Zaanstad, Regiodeal ZaanIJ	€ 3.000.000	
5.3.3	~~Nova College/Techport Instroom Carrière project~~	~~€ 50.000~~	Vervalt
5.3.3	~~ROC van Amsterdam Vakschool Technische Installaties/bewustwording en studiekeuze~~	~~€ 20.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Nova College/Smart JIT Maintenance~~	~~€ 90.000~~	Vervalt
5.3.3	~~ROC De Kop/Offshore-Wind-Maintenance~~	~~€ 90.000~~	Vervalt
5.3.3	Inholland/TerraTechnica leren innoveren	~~€ 180.000~~ € 60.000	Gewijzigd
5.3.3	Clusius/RIFMBO Greenfield	€ 300.000	
5.3.3	~~Luchtvaartcommunity Schiphol/prog. Skillsbased inclusief~~	~~€ 150.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Stichting Techport/smart maintenance~~	~~€ 65.000~~	Vervalt
5.3.3	~~Zaancampus/OVO Zaanstad vmboTechYourTalent, uitrol escaperoom~~	~~€ 60.000~~	Vervalt
5.3.3	Novacollege RIF aanvraag Smart Maintenance	€ 250.000	
5.3.3	Stichting Techport/Gemeente Velsen, Techport Innovation Centre	€ 750.000	
5.3.3	~~HuisvhWerk, ONHN, RPAnhn, Skillsaanpak MatchNHN~~	~~€ 100.000~~	Vervalt
5.3.4	Greenport Aalsmeer/programmabureau	€ 150.000	
5.3.4	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland Noord/programmabureau	€ 165.000	
5.3.4	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma	€ 100.000	
5.3.4	Greenports Nederland/programma	€ 150.000	
5.3.4	Stichting Voedsel Verbindt/bijdrage PNH aan	€ 125.000	

	programmabureau		
5.3.4	Stichting Voedsel Verbindt/bijdrage aan uitvoeringsagenda	€ 400.000	
5.4.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, Toekomstplan voor dorp en dorpshuis	€ 10.225	
5.4.2	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Kogerveld	€ 3.000.000	
5.4.2	Gemeente Zaanstad, Knooppunt Zaandam	€ 1.000.000	
5.4.2	Gemeente Haarlem/ Gebiedsontwikkeling Koepelterrein Versnelling binnenstedelijk bouwen	€ 1.000.000	

Programma 6 - Groen

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
6.1.1	Gemeente Gooise Meren; Faunapassages/ ontsnipperingsmaatregelen (GV53)	€ 250.000	
6.1.1.	Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Aanleggen ecologische verbindingszone Groen AS sluitstuk	€ 1.050.000	
6.1.4	~~Groengebied Amstelland; Groene Uitweg Gaasperplas~~	~~€ 450.000~~	Vervalt
6.1.2	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (NHN23) 6 ha, 3e fase	€ 239.144	
6.1.2	~~Gemeente Schagen; Boskerpark realisatie NNN Inrichting (NHN16)~~	~~€ 247.000~~	Vervalt
6.1.2	Landschap Noord-Holland; NNN inrichting Zandpolder (NHN17)	€ 700.000	
6.1.2	~~Groene Uitweg; Fietsbrug Nigtevecht (GV15); Provincie Utrecht~~	~~€ 660.775~~	Vervalt
6.1.4	~~Gemeente Amsterdam; Vitaal Platteland Burkmeer~~	~~€ 500.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Landschap Noord-Holland; Vitaal Platteland Ilperveld~~	~~€ 1.100.000~~	Vervalt
6.1.4	Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer	~~€ 1.250.000~~ € 230.000	Gewijzigd
6.1.4	Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Recreatief grid	€ 200.000	
6.1.4	~~Staatsbosbeheer; Vitaal Platteland Waterland-Oost~~	~~€ 4.200.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Water, Land en Dijken; Vitaal Platteland Landelijk Noord~~	~~€ 784.764~~	Vervalt
6.1.4	~~Natuurmonumenten; Vitaal Plateland Wormer- en Jisperveld~~	~~€ 1.865.000~~	Vervalt
6.1.4	~~Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Vitaal Platteland Waterkennis~~	~~€ 250.000~~	Vervalt
6.1.4	Regio Gooi en vecht; Recreatiemakelaar Gooi- en Vechtstreek	€ 20.000	
6.2.1	Natuurmonumenten; Life monitoring	€ 3.531	
6.2.1	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland; Begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000	
6.2.1	~~Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Water, Land & Dijken; Correctie Beheervergoeding~~	~~€ 35.000~~	Vervalt
6.2.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Scan-Gis voor het Agrarisch natuurbeheer;	€ 45.692	
6.2.1	~~Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Aanvullend beheer akkernatuur~~	~~€ 30.000~~	Vervalt
6.2.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid U.A.; Professionalisering processen ANlb	€ 25.000	Nieuw
6.2.1	Agrarische Natuurvereniging Hollands Noorden; Doorontwikkelen Akkerbeheer	~~€ 45.000~~ € 15.000	Gewijzigd
6.2.1	Goois Natuurreservaat	€ 841.460	

6.3.2	Nationaal Park Zuid-Kennemerland	€ 121.789	
6.3.2	Nationaal Park Duinen van Texel	€ 173.506	
6.2.2	~~Gemeente Haarlemmermeer: Invoering duurzaam watersysteem en aanleg ondiepe plas PARK21~~	~~€ 5.697.359~~	Vervalt
6.2.2	~~Gemeente Haarlemmermeer; Groen-recreatieve projecten~~	~~€ 2.070.000~~	Vervalt
6.2.2	Stichting Wandelnet; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2020-2023	€ 157.340	
6.2.2	Stichting Landelijk Fietsplatform; coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2020-2023	€ 100.000	
6.2.1	~~Stichting Fietsplatform: Landelijke Icoonroute~~	~~€ 22.000~~	Vervalt
6.2.2	Regio Gooi- en Vechtstreek; afronden 1e fase pilot Biocomposiet	€ 30.000	
6.2.3	Faunabeheereenheid	~~€ 960.000~~ € 970.000	Gewijzigd
6.3.1	Landschap Noord-Holland; Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 708.000	
6.3.2	Vereniging Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer Water, Land & Dijken; Boerderij-educatie Laag Holland	€ 80.000	
6.3.2	Bureau Promotie Laag Holland	€ 80.000	
6.3.2.	Vogelbescherming Nederland; Interreg project BIO BUILD	€ 92.000	
6.3.3	Merk Fryslân; Vermarkten Wadden Werelderfgoed	€ 610.000	
6.3.3	~~Stichting Sense of place; Project Sense of place~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland; Donkerte van de Wadden	~~€ 200.000~~ € 181.575	Gewijzigd
6.3.3	Stichting Acacia Water; Zoete Toekomst Texel	€ 405.000	
6.3.3	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Noordkop	~~€ 7.138.000~~ € 238.000	Gewijzigd
6.3.3	~~Stichting Feel The Night; Project Dark Sky Wadden~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	~~Landschapsbeheer Groningen; Terpen- en Wierdenland~~	~~€ 350.000~~	Vervalt
6.3.3	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; Koepelkosten Ruim baan voor Vissen	€ 413.000	
6.3.3	~~Vogelbescherming Nederland; Wij- en Wadvogels~~	~~€ 400.033~~	Vervalt
6.3.3	FME; Green Shipping Noord-Holland, fase 1	€ 559.372	Nieuw

Programma 7 - Cultuur & erfgoed

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2020	Gewijzigd
7.1.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland	€ 60.000	
7.1.1	Sportservice	€ 120.000	
7.2.1	Plein C	€ 300.000	
7.2.1	Probiblio	€ 2.834.240	
7.3.1	Stichting NMF/Steunpunt M&A	€ 180.864	
7.3.1	Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A	€ 279.136	
7.3.2	Molenfederatie	€ 15.000	
7.3.2	Noord-Hollands Archief	€ 125.000	
7.3.3	~~Museum Kaap Skil/Beheer- en behoudaspecten permanente tentoonstelling Palmhoutwrak~~	~~€ 360.000~~	Vervalt
7.3.3	Stichting Huis van Hilde/publieksfunctie Huis van Hilde	€ 125.000	
7.4.1	ROP Midden West	€ 17.000	
7.4.2	Stichting Liniebreed Ondernemen/publiekscommunicatie Stelling van Amsterdam	€ 90.000	

7.4.2	Gemeente Gooise Meren/herstructurering parkeerplaatsen, openhouden schootsvelden, verlegging Mariahoeveweg	€ 2.200.000
7.4.2	Stichting Pampus, vernieuwen ontvangstgebouw en energieneutrale maatregelen	€ 500.000
7.4.2	Stichting Fort van Hoofddorp, informatievoorziening Stelling van Amsterdam op Fort bij Hoofddorp	€ 90.000
7.4.2	Stichting Fort van Hoofddorp/Fort bij Hoofddorp	€ 110.000
7.4.2	Vestigingsmuseum Naarden/ Gele loods, restauratie en informatiepunt Vesting Naarden en Nieuwe Hollandse Waterlinie	€ 330.000

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 november 2020

Onderwerp: Laatste begrotingswijziging 2020

Kenmerk: 1489423/1498782

Bijlagen:
- Laatste begrotingswijziging 2020

1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de laatste begrotingswijziging 2020 aan. De laatste begrotingswijziging 2020 is onderdeel van de Noord-Hollandse P&C cyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2020 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen.

In deze voordracht stellen wij u voor de reserve Laag Holland in te stellen en de reserve OV knooppunten te wijzigingen (zie paragraaf 6). In paragraaf 7 wordt het voorstel om een correctie op de resultaatbestemming 2019 toe te passen toegelicht.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

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

3. Toelichting

Financiële ontwikkelingen
Zoals in onderstaande tabel is te zien wordt het begrotingsresultaat in de laatste begrotingswijziging met € 4,9 mln. voordelig bijgesteld. Het begrote resultaat wijzigt van € 10 mln. nadelig naar € 5,1 mln. nadelig. Uw Staten zijn bij de tweede begrotingswijziging geïnformeerd over het ontstaan van dit negatieve begrotingssaldo voor 2020. Het regelen van de dekking voor het ontstane tekort is onderdeel van de uitwerking van motie 41. Zoals vermeld in de aan PS verstuurde brief over het raamwerk voor de uitwerking van motie 42 (Kenmerk: 1494135/1494136) zullen wij uw Staten een voorstel doen voor de financiële uitwerking bij de Eerste begrotingswijziging 2021. Op pagina 5 van de begrotingswijziging is een specificatie gegeven van de meest omvangrijke wijzigingen die leiden tot de bijstelling van het begrotingssaldo van € 10 naar € 5,1 mln.

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

min is voordelig	Begroot 2020 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2020 na laatste wijziging
1 Openbaar bestuur	23.289	50	23.339
2 Bereikbaarheid	282.315	-43.598	238.718
3 Water	9.217	-3.671	5.546
4 Milieu	52.752	-7.529	45.223
5 Ruimte	57.545	-17.807	39.738
6 Groen	96.941	-24.267	72.674
7 Cultuur en Erfgoed	30.466	-3.251	27.215
8 Financiën en Bedrijfsvoering	-360.990	-9.457	-370.447
Totaal saldo van lasten en baten	**191.534**	**-109.529**	**82.005**
Stortingen	295.165	96.727	391.892
Onttrekkingen	-476.698	7.869	-468.829
Totaal mutaties reserves	**-181.533**	**104.596**	**-76.937**
Begrotingsresultaat	**10.000**	**-4.933**	**5.067**

6. Instellen reserve Laag Holland en wijzigen reserve OV Knooppunten

Uw Staten zijn bevoegd tot het instellen van nieuwe reserves. Bij deze Laatste begrotingswijziging stellen wij u voor om de reserve Laag Holland in te stellen. U vindt het instellingsbesluit, conform de nota reserves, hieronder.

Daarnaast stellen wij voor de naam en het doel van de reserve OV knooppunten te wijzigen. Deze reserve bevat naast het budget voor OV-knooppunten nu ook de middelen voor het OV fonds (Zie ook PS besluit 14 september 2020, kenmerk:1413429/1413431). Met deze verbreding van de scope van deze reserve past het om ook de naam en het doel van de reserve hierop aan te passen.

Instellingsbesluit Reserve Laag Holland

Naam	**Reserve Laag Holland**
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het dekken van de kosten voor de provinciale doelen binnen het integrale gebiedsprogramma Laag Holland waarin onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners wordt gewerkt aan de integrale opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap en aan de daarbij behorende projecten.
Programma	Programma 6 Groen (6.1.4) (vanaf 2021 Programma 5 – 5.1.4)
Voeding	• € 4 miljoen vanuit Regiodeals; • € 166.000 uit het budget Bodemdaling Veenweide; • Daarnaast wordt nog onderzocht van welke interne budgetten het wenselijk is dat die op basis van het nog in ontwikkeling zijnde integrale Gebiedsprogramma in de reserve worden gestort.
Looptijd	Het integrale gebiedsprogramma Laag Holland heeft een looptijd van 2020 t/m 2030.
Maximale hoogte	Onbepaald

Wijzigingsbesluit Reserve OV-knooppunten

Naam*	***Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten***
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel*	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de OV bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein)stationsgebied. In het Bestedingsplan OV-fonds (PS-besluit 14 september 2020, nr. 1413429/1413431) zijn hiervoor uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Het betreft veelal langjarige integrale projecten met meerdere (co)financiers. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanvraag.
Programma	5. Ruimte (vanaf 2021: 3. Ruimte en Water)
Voeding	In de kaderbrief 2017 is er €8,9 miljoen beschikbaar gesteld voor OV-knooppunten en in de kaderbrief 2018 € 7,8 miljoen. Het restant hiervan van €10,5 miljoen is nog beschikbaar voor OV-knooppunten. In het coalitieakkoord Duurzaam doorpakken is €20 miljoen beschikbaar gesteld voor het OV-fonds (incl OV-knooppunten).
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.
Maximale hoogte	De maximale hoogte van de reserve wordt bepaald door de door PS vastgestelde stortingen ten behoeve van de dekking van de doelen van de reserve.

* Dit betreffen de gewijzigde kenmerken van de reserve

5. Correctie op de resultaatbestemming 2019

Bij de resultaatbestemming van het jaarrekeningresultaat hebben uw Staten bij voordracht 2020-22 besloten om € 1.865.784 aanvullend te onttrekken aan de bestemmingsreserve Europese projecten landbouwsubsidies. Hierbij is de volgende motivatie gegeven:

'Aanvullende onttrekking bestemmingsreserves
De uitgaven binnen het programma Ruimte waarvoor dekking aanwezig is binnen de reserve MKB en de reserve Europese projecten landbouwsubsidies zijn hoger dan begroot. Omdat P5 deze hogere onttrekking nog niet geautoriseerd hebben in de actuele begroting is deze niet verwerkt in de jaarrekening. We stellen u voor de middelen via resultaatbestemming alsnog te onttrekken aan de betreffende reserves'

Het blijkt dat er een fout is gemaakt bij het opstellen van dit besluit tot resultaatbestemming. Volgens dit besluit wordt er namelijk meer onttrokken aan de reserve Cofinanciering Europese landbouwprojecten dan er aan middelen beschikbaar is in deze reserve per einde 2019. Een bedrag van € 233.000 had moeten worden onttrokken aan de reserve Duurzame Landbouw. Wij stellen u bij deze laatste begrotingswijziging voor het besluit tot resultaatbestemming 2019 als volgt te corrigeren.

Reserve	Resultaatbestemming was (onttrekking)	Resultaatbestemming Correctie (onttrekking)	Resultaatbestemming wordt (onttrekking)
A. Europese projecten landbouwsubsidies	€ 1.865.784,-	- € 232.910,-	€1.632.874,-
B. Duurzame landbouw	€ 0,-	+ € 232.910,-	€ 232.910,-
C. Totale onttrekking (A+B)	€ 1.865.784,-	€ 0,-	€ 1.865.784,-

Toelichting
In 2019 zijn de kosten voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw ten laste gebracht van de reserve Cofinanciering Europese landbouw projecten. Het geld voor deze regeling is echter gereserveerd in de reserve Duurzaam landbouw. Met deze correctie op de resultaatbestemming en de opgenomen overheveling in de laatste begrotingswijziging van de reserve Europese projecten landbouwsubsidies naar de reserve Duurzame landbouw worden de uitgaven voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw alsnog volledig ten laste gebracht van de juiste reserve, namelijk de reserve Duurzame Landbouw.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 1489423/1498782

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 3 november 2020;

besluiten:

1. De reserve Laag Holland in te stellen conform het in de voordracht opgenomen instellingsbesluit;

2. De reserve OV knooppunten te wijzigen conform het in de voordracht opgenomen wijzigingsbesluit

3. De in deze laatste begrotingswijziging 2020 opgenomen stortingen in- en onttrekkingen aan de reserves vast te stellen;

4. De Laatste begrotingswijziging 2020 vast te stellen;

5. Het besluit tot resultaatbestemming van het jaarrekeningresultaat 2019 als volgt te herzien:

    a. In plaats van € 1.865.784,- te onttrekken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies een bedrag van € 1.632.874 te onttrekken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies

    b. De € 232.910 die minder wordt onttrokken aan de reserve Europese projecten landbouwsubsidies te onttrekken aan de reserve Duurzame landbouw.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4619
Extern Zaak ID	1353159
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	6.a
Omschrijving	Wonen: Voortgang Woonagenda 2020 - 2025 (B-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
Voortgangsrapportage Woonagenda 5.docx
Brief aan PS over voortgang Woonagenda 2020-2025.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Overdracht vanuit GS	2 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**

Toelichting

In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staan de ambities, uitgangspunten en acties op het gebied van wonen. De voortgangsrapportage is bedoeld om PS te informeren over de voortgang van de actiepunten uit deze Woonagenda.

Voortgangsrapportage actiepunten Woonagenda 2020 – 2025 per 1 oktober 2020

Het volledige actieprogramma vindt u in de Woonagenda 2020 – 2025 (pag. 5 – 9).

1	**Maatwerkafspraken in regionale woonakkoorden** **A We maken via 'woonakkoorden' afspraken met regio's en gemeenten over woningbouw, programmering en fasering van woningbouwplannen.** **B Opname in de regionale programmering is voorwaardelijk voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.** **C We stellen voor de uitvoering van de woonakkoorden subsidie beschikbaar.**	**Planning**
	1A stand van zaken per regionaal woonakkoord: • **Kop**: In de Kop wordt eerst de woningbouwprogrammering opgesteld. De oude programmering is op 31 december 2020 verlopen. De nieuwe programmering komt als bijlage bij het woonakkoord. Het opstellen van het woonakkoord bevindt zich in het beginstadium. Vaststelling wordt begin 2021 verwacht. • **Westfriesland** streeft naar vaststelling eind 2020. Deze regio bouwt het woonakkoord op in twee delen plus bijlagen: deel 1: opgaven, deel 2: samenwerkingsafspraken en acties bij de opgaven. De bijlagen bevatten de woningbouwplannen in het landelijk gebied (in lijst en op kaart) en de bestaande woningbouwprogrammering met het Westfries Afwegingskader. De regio wil apart met een vertegenwoordiging van de marktpartijen afspraken maken in een bijlage bij het Woonakkoord. Aan dat laatste wordt nu gewerkt. • **Alkmaar**: Voor het woonakkoord wordt een extern bureau ingehuurd en hiervoor wordt subsidie aangevraagd bij de provincie. Het woonakkoord wordt naar verwachting vastgesteld in het eerste kwartaal van 2021. Vanaf het begin van het proces wordt samengewerkt met marktpartijen in de regio (de Woningmakers). De bedoeling is dat zij ook het woonakkoord zullen ondertekenen. • **Zuid-Kennemerland/IJmond**: in de week van 31 augustus was de aftrap voor het woonakkoord met een Week van het Woonakkoord. Naast de algemene thema's wil de regio specifiek aandacht besteden aan senioren en kwetsbare	Begin 2021 Eind 2020 Q1 2021

	doelgroepen. Ook in het eerdere RAP gaf de regio daar aandacht aan. Zuid-Kennemerland/IJmond streeft naar vaststelling eind 2020.	Eind 2020
	• **Amstelland-Meerlanden**: De regio wil een compact woonakkoord met afspraken en acties die jaarlijks geactualiseerd kunnen worden. De MRA-samenwerking en afspraken binnen de MRA worden gezien als basis voor het woonakkoord. Gemeente Haarlemmermeer neemt het trekkerschap op zich, de provincie participeert actief. De regio heeft inmiddels een subsidieaanvraag gedaan voor begeleiding van het woonakkoord door bureau Fraey en RIGO.	Begin 2021
	• **Zaanstreek/Waterland**: De regio heeft, met de daarvoor bestemde subsidie van de provincie, RIGO ingeschakeld om opstellen van het woonakkoord te begeleiden. Er zijn in de regio ambtelijke en bestuurlijke overleggen geweest om de eigen regionale ambities en inzet te bepalen. Dit wordt vastgelegd in een uitgangspuntennotitie. De komende weken wordt de provincie hierbij betrokken, om op basis van onze Woonagenda en de regionale uitgangspunten notitie een concept-Woonakkoord op te stellen, bestaande uit twee delen A: ambities en doelen, B: concrete afspraken en acties. Het concept wordt vervolgens bestuurlijk besproken alvorens tot een definitief woonakkoord te komen. Afstemming met MRA en Amsterdam/Regio Amstelland-Meerlanden vragen extra aandacht in het op te stellen woonakkoord.	Begin 2021
	• **Amsterdam**: Er is overleg geweest met de gemeente Amsterdam. Gezien de raakvlakken en overlap tussen Woonakkoord, MRA afspraken en afspraken met de regio's Amstelland Meerlanden en Zaanstreek/Waterland werkt de gemeente eerst een voorstel uit hoe hier mee om te gaan. Er wordt ingezet op een compact en pragmatisch woonakkoord, in aanvulling op bestaande afspraken.	Begin 2021
	• **Gooi en Vechtstreek**: Gemeenten en woningcorporaties willen een woonakkoord sluiten met de provincie, met gezamenlijke ambities ten aanzien van aantallen te bouwen woningen en betaalbaarheid, als aanscherping van de regionale woonvisie 2030. In het Woonakkoord zullen twee experimenten worden benoemd: in het Sociaal Domein over tijdelijke woningen met een 'plus' van zorg en begeleiding, en in het Fysieke Domein over verdichting in relatie tot duurzaamheidsdoelstellingen. De regio streeft naar vaststelling eind 2020.	Begin 2021
	1B stand van zaken regionale programmering:	Doorlopende

	• **Kop**: In de Kop wordt de nieuwe woningbouwprogrammering 2020-2030 opgesteld. De oude programmering verloopt op 31 december 2020. De nieuwe programmering komt als bijlage bij het woonakkoord. Het opstellen van het woonakkoord bevindt zich in het beginstadium. • **Westfriesland**: de bestaande geactualiseerde woningbouwprogrammering voegt de regio toe aan het woonakkoord. • **Alkmaar**: de programmering is begin 2020 afgerond en wordt twee keer per jaar geactualiseerd. • **Zuid-Kennemerland/IJmond**: de regio heeft in het voorjaar een actuele programmering gestuurd naar de provincie. Deze is vrijwel gelijk aan die van 2019. Met het Woonakkoord wordt de programmering geactualiseerd en zal de provincie er formeel op reageren. • **Amstelland-Meerlanden**: bij het Woonakkoord komt een bijlage over woningbouwprogrammering (kwantitatief en kwalitatief, incl. lijst met afgestemde woningbouwlocaties), die jaarlijks geactualiseerd zal worden. • **Zaanstreek/Waterland:** bij het Woonakkoord komt een bijlage over woningbouwprogrammering (kwantitatief en kwalitatief, incl. lijst met afgestemde woningbouwlocaties), die jaarlijks geactualiseerd zal worden. • **Amsterdam:** bij het Woonakkoord komt een bijlage over woningbouwprogrammering (kwantitatief en kwalitatief, incl. lijst met afgestemde woningbouwlocaties), die jaarlijks geactualiseerd zal worden. • **Gooi en Vechtstreek**: indien nodig zal de programmering in 2020 worden geactualiseerd.	actie
	1C subsidieregeling Een vijftal regio's (Zuid-Kennemerland/IJmond, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek/Waterland, Amstelland-Meerlanden, Alkmaar) heeft subsidie aangevraagd ten behoeve van het opstellen van een woonakkoord, in het kader van de nog bestaande uitvoeringsregeling Woonvisie. In november 2020 wordt een nieuwe uitvoeringsregeling Woonakkoorden	November 2020

	vastgesteld, om regio's in staat te stellen subsidie aan te vragen voor afspraken en acties die voortvloeien uit het woonakkoord. Voor de regeling is in totaal € 2.635.000,- beschikbaar tot en met 2025.	
2	**We bieden kennis, meedenkkracht en hulp** **De provincie heeft veel specialistische kennis in huis en wil gemeenten stimuleren om hiervan gebruik van te maken.**	
	We hebben diverse kennisbijeenkomsten georganiseerd / presentaties gegeven, bijvoorbeeld: - Inspiratiesessies Week van het Wonen: • natuurinclusief bouwen (23 juni 2020) • circulair bouwen (24 juni 2020) • flexwonen (25 juni 2020) • woningbouwversnelling (25 juni 2020) - Week van het woonakkoord Zuid-Kennemerland-IJmond: presentatie duurzaamheid (1 september 2020). Daarnaast is de tabel 'hulp bij woonakkoordonderwerpen' verspreid onder onze regionale contacten.	Juni 2020 September 2020 November 2020
3	**Versnellen woningbouwproductie** **A Het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw wordt met 4 jaar verlengd.** **B Hiertoe wordt €4,5 miljoen aan het beschikbare budget toegevoegd.** **C In de zomer van 2020 wordt de resultaten van de inzet tot nu toe bekeken en of en zo ja hoe de werkwijze kan worden aangescherpt of verbeterd.** **D We inventariseren onder marktpartijen welke belemmeringen zij ervaren door stapeling van regelgeving en beleid door overheden.** **E We doen een onderzoek naar parkeerbeleid.** **F We zetten het Provinciaal Initiatieven Platform (PRIP) in om in geval van een ruimtelijk knelpunt bij een nieuwe ontwikkeling snel duidelijkheid te geven over het provinciaal standpunt.**	

	3 A & B Het budget voor het Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen & versnellen woningbouw is verlengd tot en met 2024 en aangevuld met € 6.000.000. Als onderdeel van de herijking van het uitvoeringsprogramma (zie actie C hieronder) worden zowel de resultaten tot nu toe en eventuele bijstelling van de werkwijze en inzet van de subsidie voorbereid.	Doorlopende actie
	3 C De herijking van het Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen & versnellen woningbouw wordt op dit moment uitgevoerd. Om ook de nieuw aangestelde bouwambassadeur te kunnen betrekken bij het eventuele bijstellen van de mogelijkheden en werkwijze van het uitvoeringsprogramma is de herijking niet al in de zomer uitgevoerd.	Eind 2020
	3 D Inventariseren belemmeringen marktpartijen: Er zijn inmiddels door de provincie 2 versnellingstafels (klein, compact kernteam) en 1 klankbordgroep marktpartijen (brede groep van diverse marktpartijen) georganiseerd. Er zijn 2 bouwtafels georganiseerd door Bouwend Nederland. Hierin zijn knelpunten en versnellingsmogelijkheden besproken, bijvoorbeeld op het gebied van stikstof/PFAS, circulair en klimaatadaptatief bouwen, de nieuwe Omgevingsverordening en specifieke woningbouwlocaties (voor dit laatste neemt de bouwambassadeur contact op met de betreffende ontwikkelaars/gemeenten). Ook wordt kennis uitgewisseld, bijvoorbeeld over de meest recente woningbouwprognoses en het dashboard Wonen. De deelnemers van de verschillende bouwtafels zijn over het algemeen positief over de bouwtafels. N.a.v. de bouwtafels heeft gedeputeerde Cees Loggen een aantal bouwers/ontwikkelaars persoonlijk gebeld en er staan twee werkbezoeken ingepland.	De bouwtafels lopen het gehele jaar door.
	3 E Het onderzoek naar parkeerbeleid, waarin wordt ingezoomd op instrumenten en sturingsmogelijkheden die invloed hebben op autogebruik en autobezit in gebiedsontwikkelingen in of nabij OV-knooppunten, is uitgevoerd. Parkeerbeleid dat afgestemd is op het type omgeving en doelgroepen levert niet alleen meer ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte op, maar ook meer mogelijkheden voor verdichting en duurzame verstedelijking. We nemen dit ook mee in gesprekken over de woonakkoorden die de provincie dit jaar met de regio's in Noord-Holland sluit. Het onderzoek is hier te vinden: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/Juli_2020/Slim_nadenken_over_parkeerbeleid_biedt_ruimte_voor_meer_woningen_en_groen	Juli 2020

	3 F Inzet PRIP: • Woonakkoord: Het concept woonakkoord Westfriesland is in het PRIP besproken eind augustus 2020. Andere regio's volgen. • Individuele casuïstiek: In het PRIP zijn 6 casussen van woningbouwlocaties besproken.	Doorlopende actie
4	**Samenwerking stimuleren** **A Om onze doelstellingen te realiseren zoeken en stimuleren we samenwerking met andere overheden, marktpartijen, woningcorporaties en de wetenschap.** **B We zetten een Bouwambassadeur in, die de versnelling en samenwerking van essentiële woningbouwprojecten aanjaagt en faciliteert.** **C Voor afstemming met marktpartijen en belangenorganisaties richten we twee bouwtafels in:** **• Versnellingstafel** **• Klankbordgroep Marktpartijen** **D Samen met de regio's van Noord-Holland Noord gaan we met het Rijk in gesprek over de inzet van instrumentarium voor de opgave in Noord-Holland Noord (NHN).** **E We nemen een actieve rol in de uitvoering van de Woondeal MRA – BZK en MRA Agenda 2.0.** **F We organiseren regelmatig een netwerkconferentie wonen.**	
	4 A Betrekken samenwerkingspartners gebeurt doorlopend.	Doorlopende actie
	4 B Bouwambassadeur: Om te zorgen dat er snel, meer betaalbare woningen beschikbaar komen is Lex Brans per 1 oktober 2020 benoemd als bouwambassadeur. Hij gaat gemeenten, bouwbedrijven, beleggers, ontwikkelaars en corporaties helpen bij het versnellen van de woningbouwproductie. Daarbij stimuleert hij gemeenten om gebruik te maken van de mogelijkheden die ons Uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen & versnellen woningbouw biedt.	Oktober 2020

	4 C Bouwtafels (versnellingstafel en klankbordgroep) zijn opgestart (zie 3D)	Doorlopende actie
	4 D We zijn in gesprek met het Rijk In samenspraak met de regio's Alkmaar, Westfriesland en de Kop wordt gewerkt aan een Woondeal. De Woondeal is voor Noord-Holland Noord het voorstel dat ze willen aanbieden in Den Haag met als doel de woningbouwopgaven bij het Rijk onder de aandacht te brengen. Dit gaat over de regionale urgentie, maar met name ook over de rol die Noord-Holland Noord kan spelen als overloop gebied vanuit de MRA. Dit betekent ook dat het geen eenzijdig bod wordt over wonen, maar dat we er naar streven om, vanuit het Daily Urban System, verkeer en mobiliteit te integreren. In deze integratiefase zitten we op dit moment. Dit betekent concreet dat we gezamenlijk bekijken wat mede vanuit mobiliteit de juiste locaties zijn, welke concrete opgaven daarbij horen en voor welke van deze opgaven de regio uiteindelijk steun van het Rijk wenst.	Doorlopende actie
	4 E Actieve rol in uitvoering van de Woondeal MRA – BZK en MRA Agenda 2.0 Gedeputeerde Loggen is één van de bestuurlijk trekkers van de MRA Woondeal. Via het BO Woondeal overleg met de Minister van BZK zijn voorbereidingen getroffen voor afspraken over versnellen woningbouw in het BO MIRT (najaar 2020). Daarnaast vindt er in dit kader overleg plaats over invulling van de (Woondeal) afspraken met het Rijk en het wegnemen van belemmeringen die het Rijk opwerpt voor woningbouw (stikstof, PFAS, geluidscumulatie).	Doorlopende actie
	4 F Netwerkconferentie wonen De netwerkconferentie wonen vond vanwege de coronamaatregelen digitaal plaats in de vorm van een Week van het Wonen van 22 tot en met 25 juni 2020, met dagelijkse inspiratiesessies. In de aftrapbijeenkomst ging de gedeputeerde in op de uitdagingen voor gemeenten, en in hoeverre het woonakkoord daarop aan kon sluiten. Inspiratiesessie gingen over natuurinclusiviteit, circulair bouwen, flexwonen en woningbouwversnelling. De Week van het Wonen werd goed bezocht en gewaardeerd.	Juni 2020
5	**Verduurzaming wonen**	

	A We bieden het Servicepunt Duurzame Energie aan gemeenten aan om hen te adviseren bij het opstellen en uitvoeren van de Transitievisie Warmte. **B Voor nieuwbouw maken wij in de woonakkoorden afspraken met gemeenten om deze zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair te ontwikkelen.** **C We ondersteunen de realisatie van bouwprojecten door het stimuleren van innovaties die leiden tot lagere bouwkosten en/of lagere energielasten.**	
	5 A Servicepunt DE: Het Servicepunt Duurzame Energie kan gemeenten actief en passief ondersteunen als het gaat om energietransitie in de gebouwde omgeving, klimaatadaptatie, circulair en natuur.	Doorlopende actie
	5 B Klimaatneutraal, klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair vormen een onderdeel bij het opstellen van woonakkoorden.	Doorlopende actie
	5 C We stimuleren innovaties, bijvoorbeeld: Voor klimaatadaptatie wordt er in MRA verband gewerkt aan normen/richtlijnen voor nieuwbouw. Die zijn bewust functioneel gespecificeerd, zodat de invulling ervan vrij is. Daarmee wordt ook ruimte gehouden voor innovatie.	Doorlopende actie
6	**Meer flexibiliteit in de woningmarkt** **A Samen met gemeenten, het ministerie van BZK en het expertteam woningbouw wordt dit onderwerp uitgewerkt en worden pilots uitgevoerd.** **B Wij verkennen met de gemeente Amsterdam wat de meerwaarde is van uitbreiding naar alle Noord-Hollandse gemeenten van de begeleiding van expats bij het vinden van woonruimte.** **C Omdat de gemeenten in de Kop onvoldoende huisvestingslocaties voor buitenlandse werknemers mogelijk maken, willen wij in de komende periode nagaan of er een zwaardere inzet van de provincie nodig is (lokaal wat kan, regionaal wat moet).**	
	6 A Met de MRA wordt een plan van aanpak uitgewerkt om meer flexibiliteit in het woningaanbod te realiseren. De middelen van het Rijk (€250.000,-) worden hiervoor ingezet.	Eind 2020

	6 B Expats Een economische analyse naar expats in de MRA is afgerond en daaropvolgend is een monitor uitgevoerd naar internationale werknemers in de MRA. In dit rapport is aangegeven hoe en waar expats wonen. Wij verkennen met de gemeente Amsterdam wat de meerwaarde is van uitbreiding naar alle Noord-Hollandse gemeenten van de begeleiding van expats bij het vinden van woonruimte.	Doorlopende actie
	6 C Buitenlandse werknemers Op 22 september 2020 hebben GS een besluit genomen over de notitie 'Probleemanalyse en voorstel' en de notitie 'Aanpak Kop van Noord-Holland vanuit een provinciale regierol'. Deze notities zijn ter bespreking aan de Statencommissie Ruimte, Wonen en Klimaat aangeboden.	Najaar 2020
7	**Stimuleren circulair bouwen** **We stimuleren dat nieuwbouw zoveel als mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief en bereikbaar is.**	
	Op dit moment wordt gewerkt aan de actieagenda circulaire economie 2021-2025. Onderdeel van deze agenda zijn de acties om stimulerende instrumenten en acties uit te werken om circulair bouwen te bevorderen. De concept actieagenda wordt volgens de huidige planning op 1 december 2020 vastgesteld door Gedeputeerde state en aangeboden aan de commissie M&B voor bespreking in januari 2021.	December 2020
8	**Leveren van informatie en monitoring** **A We brengen jaarlijks de huidige en toekomstige vraag in beeld aan de hand van de bevolkingsprognose.** **B We brengen het mogelijke plan- en locatieaanbod in beeld met de monitor plancapaciteit en de online *planviewer woningbouw*.** **C Naast zaken als OV knooppunten, bevolkingsgroei en veengebieden wordt aan de planviewers ook een kaartlaag met informatie over klimaatstress toegevoegd.** **D We brengen jaarlijks de voortgang van de productie in beeld met de monitor woningbouw.**	

	E We ontwikkelen een dashboard waarmee relevante informatie over de woningbouwproductie ook tussentijds beschikbaar wordt gemaakt. **F We monitoren de voortgang van grote projecten per regio, met input vanuit zowel de overheid als de marktpartijen.** **G We verkennen de mogelijkheden om ook vraag en aanbod van sociale huurwoningen, met aandacht voor wachtlijsten en slaagkansen, en het aanbod voor flexwoningen in de monitoring op te nemen.** **H We delen deze kennis via website en via reguliere overleggen met overheden en via de bouwtafels met woningcorporaties en marktpartijen.**	
	8 A, B, D, F & H Het leveren van informatie en monitoring is een doorlopend proces dat nu en de komende jaren aan de gang blijft. De jaarlijkse monitor woningbouw wordt in november 2020 vastgesteld. - Voor de bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040, zie: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2019/September_2019/Aantal_huishoudens_en_woningbehoefte_Noord_Holland_blijft_groeien/Bevolkingsprognose_Noord_Holland_2019_2040.org - Voor de actuele plancapaciteit, zie www.plancapaciteit.nl - Voor de viewer woningbouwlocaties, zie https://maps.noord-holland.nl/woningbouwlocaties - Voor de monitor woningbouw 2019 zie: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2019/November_2019/Meer_woningen_gebouwd_maar_aantal_bouwvergunningen_daalt/Monitor_Woningbouw_Rapportage_2019.pdf	Doorlopende actie
	8 C kaartlaag klimaatstress: Vanuit de waterschappen in Noord-Holland en de MRA zijn er online kaartenatlassen beschikbaar over o.a. wateroverlast, hittestress, droogte en overstromingsrisico's. Deze atlassen dekken gezamenlijk heel Noord-Holland. De links naar deze atlassen zijn ook te vinden via de pagina klimaatadaptatie op de publieke website noord-holland.nl.	Doorlopende actie

	8 E Het dashboard wonen is gereed en wordt veelvuldig gebruikt (1800 views in juli en augustus 2020): https://maps.noord-holland.nl/dashboards/wonen.htm	Juli 2020
	8 G Het onderzoek Wachttijden voor sociale huurwoningen in Noord-Holland is uitgevoerd door RIGO. Het wordt tegelijk met de woningbouwmonitor vastgesteld door GS (november 2020). Het onderzoek is verspreid onder de regio's als input voor de woonakkoorden.	November 2020

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. M. Geirnaert
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143470
geirnaertm@noord-holland.nl

Verzenddatum

29 OKT. 2020

Kenmerk
1353159/1507511

Uw kenmerk

Betreft: Voortgang Woonagenda 2020 - 2025

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u Voortgang Woonagenda 2020 - 2025 op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 23 november 2020 te plaatsen.

De reden hiervoor is
De commissie wordt jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de Woonagenda 2020 - 2025, die op 31 maart 2020 door GS is vastgesteld en op 16 april 2020 in de commissie RWK is besproken.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd
Kennis te nemen van de voortgang per actiepunt uit de Woonagenda 2020 - 2025, zoals weergegeven in de bijlage. De bijlage geeft een overzicht van de actuele stand van zaken per actiepunt. Deze voortgang betreft een periode van 8 maanden waarin ook corona en de zomerperiode vielen.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de volgende informatie van belang

Datum en inhoud GS besluit
27 oktober 2020,
De voortgangsrapportage Woonagenda 2020 - 2025 ter bespreking aan de commissie RWK aan te bieden door middel van bijgaande brief.

Eerdere behandeling in commissie of PS

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Ja, de Woonagenda 2020 - 2025 is besproken op 16 april 2020.
Besloten is de commissie jaarlijks te informeren over de voortgang van de Woonagenda 2020 - 2025.

Op grond van welk kader/beleid is dit voorstel gedaan
De Omgevingsvisie NH2050 vormt het kader, de Woonagenda is een uitwerking daarvan en vormt onze uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar. Conform afspraak wordt u geïnformeerd over de voortgang van deze Woonagenda.

Motivatie keuzevrijheid
De definitieve Woonagenda is reeds vastgesteld door ons college, maar is geen statisch document. De Woonagenda en de daaruit voortvloeiende acties kunnen worden aangepast onder invloed van actuele ontwikkelingen, en eventueel naar aanleiding van de voortgangsrapportage.

Effecten voorstel
Met de Woonagenda willen we invulling en uitvoering geven aan het woonbeleid voor de komende 5 jaar, zodanig dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland.
We geven aan welke acties de provincie onderneemt op dit onderwerp en welke acties samen met andere partijen zullen worden opgepakt. De samenwerking met de partners is essentieel om onze doelen te kunnen bereiken.
Een belangrijke uitwerking van de Woonagenda is het maken van regionale maatwerkafspraken met gemeenten in de vorm van woonakkoorden.

Overleg heeft plaatsgevonden met
De voortgangsrapportage is een provinciale weergave van de voortgang op de Woonagenda. Er heeft geen overleg met derden hierover plaatsgevonden.

(Burger) participatie
Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden voor de voortgangsrapportage.

Communicatie omtrent besluit
Over de voortgangsrapportage wordt niet actief gecommuniceerd.

Evaluatie
Een evaluatie van de Woonagenda is voorzien in 2024.

Financiële aspecten/risico's
In het coalitieakkoord is een bedrag van € 4,8 mln uitgetrokken voor woonbeleid. Daarnaast zijn er enkele restantbedragen voortkomend uit de reserve woonbeleid.

Vervolgprocedure
Er wordt invulling gegeven aan de actiepunten, conform de planning en wijze van informeren die daarbij is opgegeven. In 2020 worden woonakkoorden gesloten met de regio's. Deze woonakkoorden worden ter kennisname aan uw Staten voorgelegd. Het eerste woonakkoord (naar verwachting met Westfriesland) wordt vóór vaststelling door GS met uw Staten besproken. Daarnaast willen we uw Staten, aanvullend op de reguliere informatie over de voortgang die u via de planning & control-cyclus ontvangt, jaarlijks per brief informeren over de voortgang van de Woonagenda.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

- Voortgangsrapportage actiepunten Woonagenda 2020 - 2025 per 1 oktober 2020

Discussienota Kernenergie voor Noord-Holland

Ingediend door Daniël van den Berg (Forum voor Democratie) & Niek Wijmenga (CDA)
Commissie Ruimte, Wonen & Klimaat

Legt de volgende discussienota ter bespreking voor aan de Statencommissie en/of de portefeuillehouder:
Discussienota Kernenergie voor Noord-Holland

Aanleiding

De Nederlandse overheid wil in 2030 49% minder CO2 uitstoten ten opzichte van 1990. In 2050 moet dat 95% minder zijn. Dit is nodig om de temperatuur op aarde niet verder te laten stijgen dan anderhalve graad. Bij deze temperatuurstijging lijken de gevolgen van klimaatverandering nog beheersbaar. Om de doelstelling te halen heeft de overheid samen met bedrijven en organisaties maatregelen afgesproken. Deze staan in het nationale Klimaatakkoord dat in 2019 werd gesloten.

Maatregelen

In het Klimaatakkoord staan afspraken met 5 sectoren over de maatregelen die deze sectoren de komende 10 jaar en in de jaren daarna gaan nemen om de klimaatdoelen te halen. Deze sectoren zijn (1) gebouwde omgeving, (2) landbouw en landgebruik, (3) industrie, (4) mobiliteit en (5) elektriciteit.

Elektriciteit

In 2030 wil Nederland 70% van alle elektriciteit opwekken met windturbines op zee en op land en zonnepanelen op daken en in zonneparken. In 2050 wil Nederland helemaal geen fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool, gebruiken. Er is nog veel te doen om dat te bereiken, want in 2018 kwam nog maar 7,4% van alle elektriciteit uit duurzame bronnen[1] (inclusief biomassa). Tegelijk groeit de vraag naar elektriciteit. Auto's worden elektrisch, de industrie vervangt olie en gas voor schone stroom. Gebouwen gaan van het gas af en hebben meer stroom nodig voor verwarmen en koken.

Obstakels

Maar het opwekken van duurzame energie door middel van zon en wind heeft ook nadelen. Duurzame stroom is namelijk volledig afhankelijk van het weer, waardoor wiebelstroom ontstaat en de leveringszekerheid niet gegarandeerd kan worden. Bij veel zon en veel wind is er veel elektriciteit. Als het windstil is en bewolkt of nacht, is er weinig stroom. Daarom zijn veel maatregelen nodig om altijd

[1] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/22/aandeel-hernieuwbare-energie-naar-7-4-procent#:~:text=Het%20verbruik%20van%20hernieuwbare%20energie,PJ%2C%20net%20als%20in%202017.

voldoende stroom te hebben, zoals opslag van duurzaam opgewekte elektriciteit en een flexibel energiesysteem. De leveringszekerheid van elektriciteit mag namelijk niet in het geding komen.

De nadelen van zon- en windenergie:

1. Slechte leveringszekerheid
2. Relatief duur
3. Veel beton en staal nodig
4. Verrommeling landschap
5. Wekt onvoldoende energie op
6. Kan biodiversiteit en natuur schade

Oplossing: Kernenergie!
Al in 2018 meldde het IPCC in hun rapport 'Global Warming of 1,5 °C' dat in alle vier de scenario's waarin de wereldwijde temperatuurstijging beperkt blijft tot 1,5 °C een toename van kernenergie noodzakelijk is.

Inmiddels treedt kernenergie in Nederland steeds meer uit de taboesfeer, mede doordat op steeds meer niveau's doordringt dat de energieopwekking uit louter zon en wind eerder genoemde nadelen kleven en kernenergie een onmisbaar onderdeel is van de energiemix om de gestelde doelen te behalen. In de Tweede Kamer is een meerderheid van VVD, PVV, CDA, SGP, FVD, Krol en Van Haga inmiddels voor een onderzoek naar kernenergie.

Dictum aangenomen motie:

"Verzoekt de regering een marktconsultatie te houden onder welke voorwaarden marktpartijen bereid zijn te investeren in kerncentrales in Nederland, te onderzoeken welke publieke ondersteuning daarvoor nodig is en te verkennen in welke regio's belangstelling is voor de realisering van een kerncentrale en gaat over tot de orde van de dag."

Het behandeldoel

Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen: In welke mate en onder welke voorwaarden de Provinciale Staten van Noord-Holland openstaan voor kernenergie als onderdeel van de energiemix.

Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder): de indieners (mr. D. van den Berg & N. Wijmenga) nodigen uit tot een open en constructieve dialoog over kernenergie/thorium als onderdeel van de Noord-Hollandse energiemix.

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4666
Extern Zaak ID	1506720
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	8.b
Omschrijving	Energie / Klimaat: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland oktober 2020 en afdoen M45-2018 (B-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	CZ

Bijlagen
Brief aan PS over waterstofstrategie provincie Noord-Holland.pdf
Waterstofstrategie PNH oktober 2020.pdf
M45-2018.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	9 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om die reden hebben GS een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen GS de ontwikkeling van de waterstofmarkt ondersteunen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. E.L.M. van der Heijden

CZ

Telefoonnummer +31235144307

heijdene@noord-holland.nl

Verzenddatum

– 3 NOV. 2020

Kenmerk

1506720/1506726

Uw kenmerk

Betreft: Waterstofstrategie provincie Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u de Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 23 november 2020 te plaatsen.

De reden hiervoor is

Zowel in het coalitieakkoord als in de Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland wordt waterstof als kansrijk benoemd en worden de havens van het Noordzeekanaalgebied en Den Helder, gezien hun ligging aan de Noordzeekust, gepositioneerd als draaischijven voor duurzame energie. Ook in het onlangs aan u aangeboden Noord-Hollandse Actieprogramma Klimaat (APK) (kenmerk 1434025/1434027) heeft waterstof een plek.

Waterstof wordt door zowel het Rijk als de EU als energiedrager van de toekomst gezien. In Noord-Holland zijn er diverse ontwikkelingen op het gebied van waterstof en hebben publieke en private partijen hoge ambities daaromtrent. Ook de Provincie Noord-Holland ziet waterstof als essentieel onderdeel van onze verduurzamingsstrategie. Waterstof is noodzakelijk om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te behalen. Ook vanuit economisch perspectief en het behoud van werkgelegenheid is het inzetten op waterstof in Noord-Holland van groot belang. Om deze redenen heeft ons college een waterstofstrategie opgesteld. Middels deze strategie willen wij de ontwikkeling van de waterstofeconomie in Noord-Holland ondersteunen.

Kern van deze waterstofstrategie is dat onze provincie de ambitie én de mogelijkheid heeft om een strategische rol te vervullen in de opkomende internationale waterstofeconomie. Wij beschikken immers over een aantal sterke punten: de aanwezigheid van een uitgebreide olie- en gasinfrastructuur en een sterk industriecluster. We zijn er goed op toegerust om de energie die met wind op zee wordt opgewekt bij ons te laten aanlanden in de vorm van elektriciteit of moleculen. En we hebben de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (de productie van blauwe waterstof in combinatie met CO2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de aanwezigheid van hoogwaardige kennis en ervaring met opslag,

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

bewerking, doorvoer en handel in - nu nog fossiele - brandstoffen draagt bij aan onze goede uitgangspositie. Wanneer de internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Noord-Hollandse havengebieden belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof en daarvan afgeleide brandstoffen als synthetische kerosine.

Om de Nederlandse waterstofeconomie echt van de grond te krijgen, is het belangrijk om de productie van groene waterstof op te schalen, de productie van blauwe waterstof op gang te brengen (in combinatie met opslag of hergebruik van de afgevangen CO2) en om de vraag naar waterstof in de industrie en zware mobiliteit te stimuleren. Verder is het zaak om te leren en te experimenteren met toepassingen van waterstof in de gebouwde omgeving, mobiliteit en agrisector en met waterstof voor netbalancering. Evengoed is het belangrijk dat er een waterstofinfrastructuur wordt gerealiseerd. Tot slot moet groene waterstof kunnen concurreren met fossiele brandstoffen, want op dit moment is er nog nauwelijks een businesscase rond te krijgen.

Voor Noord-Holland ligt daarnaast de focus op de toepassing van waterstof om het elektriciteitsnet te ontlasten, de havens te positioneren als kennis- en onderhoudsclusters voor offshore wind en als draaischijf voor duurzame energie. De Port of Amsterdam richt zich hierbij op import, opslag en overslag van groene waterstof en synthetische kerosine. En Port of Den Helder op de productie van blauwe waterstof in combinatie met het afvangen en opslaan van CO2 en op de in- en doorvoer van groene waterstof.

Als vliegwiel voor de totstandkoming van een waterstofeconomie in de komende vijf jaar zien wij de toepassing van waterstof in de zware mobiliteit, de industrie (en dan met name bij de huidige afnemers van grijze waterstof) en in het oplossen van lokale netcongesties.

De provincie Noord-Holland zet de komende drie tot vijf jaar in op de realisatie van de regionale infrastructuur (productie, opslag, distributie). Dat doen we door het (laten) uitvoeren van studies en onderzoeken en het verkennen van de economische, ruimtelijke en juridisch-planologische aspecten die hiermee samenhangen: wat is waar mogelijk als het gaat om het realiseren van deze regionale infrastructuur (vanuit fysiek, milieu- en veiligheidsoogpunt). Daarnaast gaan we met een positionpaper lobbyen voor met name de aanlanding van de energie die met wind op zee wordt opgewekt, voor het tracé en de realisatie van de waterstofbackbone, en voor de inter(nationale) funding van programma's en projecten.

Een ander belangrijk speerpunt van onze provinciale inzet is het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. Dit platform krijgt als taak het vergaren en uitwisselen van kennis, het monitoren en ondersteunen van projecten, het bevorderen van samenwerking, het bij elkaar brengen van vraag en aanbod en het stimuleren en aggregeren van de vraag in de gehele provincie Noord-Holland.

Concreet wordt aan de commissie gevraagd

Te bespreken of deze Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland

- invulling geeft aan de ambities van het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken! en de afspraken van het landelijke Klimaatakkoord;

Communicatie omtrent besluit

Er zal een interview met gedeputeerde Stigter worden gehouden en gepubliceerd over de waterstofstrategie Provincie Noord-Holland.

Evaluatie

Over de stand van zaken van deze Waterstofstrategie zal via het Actieprogramma jaarlijks verantwoording worden afgelegd. In 2021 en 2023 gebeurt dit via een bijlage bij de *mid term* en *end term review* van de *Strategische agenda* van het coalitieakkoord, in 2022 via een aparte rapportage.

Financiële aspecten/risico's

Voor de uitvoering van de waterstofstrategie is 3 miljoen euro begroot. Dit betreft de kosten voor programma management, communicatie, studies en verkenningen naar regionale infrastructuur, de oprichtings- en uitvoeringskosten van een Noord-Hollands waterstof platform, alsmede de kosten van het co-financieren van pilots en demonstratieprojecten.

In de reserve Energietransitie is budget gereserveerd voor het Actieprogramma Klimaat. Eén van de onderwerpen in dit actieprogramma is Waterstof. De kosten van de uitvoering van de Noord-Hollandse waterstofstrategie kunnen worden gedekt vanuit die reserve Energietransitie.

Vervolgprocedure

Wij willen de waterstofstrategie graag met u bespreken in de commissie RWK.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage (1):

1. Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland

- tegemoet komt aan de motie M45-2018 die hierover is aangenomen en of deze motie als afgedaan kan worden beschouwd;
- aanleiding geeft tot het meegeven van aandachtspunten aan Gedeputeerde Staten bij de uitvoering van deze Noord-Hollandse Waterstofstrategie.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is de volgende informatie van belang

Datum en inhoud GS besluit 27 oktober 2020

Het college besluit:

1. Bijgaande Waterstofstrategie Provincie Noord-Holland vast te stellen;
2. De waterstofstrategie door middel van bijgaande brief ter bespreking aan PS aan te bieden;
3. Provinciale Staten te verzoeken motie 45-2018 als afgedaan te beschouwen.

Eerdere behandeling in commissie of PS

Nee, geen eerdere behandeling geweest in commissie of PS.

Op grond van welk kader/beleid is dit voorstel gedaan

Het coalitieakkoord *Duurzaam Doorpakken!* en het *Actieprogramma Klimaat.*

Motivatie keuzevrijheid

Gedeputeerde Staten hebben de waterstofstrategie vastgesteld op basis van bovengenoemde kaders. De commissie kan aandachtspunten meegeven voor de uitvoering ervan.

Effecten voorstel

Wij beogen hiermee een bijdrage te leveren aan de landelijke klimaatdoelen.

Overleg heeft plaatsgevonden met

Het platform Energietransitie NZKG en de Stuurgroep Waterstof van Noord-Holland Noord.

(Burger) participatie

Op de verschillende thema's wordt nauw samengewerkt met andere overheden, netbeheerders, energiebedrijven, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, woningbouwcorporaties, maatschappelijke organisaties etc. Als daar aanleiding voor is worden ook inwoners actief betrokken.

Provincie
Noord-Holland

Oktober 2020

WATERSTOF STRATEGIE

INHOUD

Contents

3 | Voorwoord

4 | Leeswijzer

5 | 1 Samenvatting

8 | 2 Waterstof als energiedrager van de toekomst

11 | 3 De politieke en economische context

14 | 4 De Noord-Hollandse inzet

15 | 5 De potentie van waterstof in Noord-Holland

21 | 6 Waterstofinitiatieven in Noord-Holland

26 | 7 Op naar een waterstofeconomie in Noord-Holland

28 | 8 Handelingsperspectief provincie Noord-Holland

32 | 9 Inzet financiële middelen

VOORWOORD

Voor u ligt de waterstofstrategie van de provincie Noord-Holland. Deze strategie beschrijft de ambities, kansen en mogelijkheden voor waterstof in onze provincie. En onze ambities zijn hoog. Wij hebben de wens én het vermogen om een strategische rol te spelen in de opkomende internationale waterstof-economie. Wij willen, kunnen en moeten dit, omdat we van mening zijn dat de inzet van waterstof noodzakelijk is om de klimaatdoelen te halen en de economische bedrijvigheid in Noord-Holland te behouden. We moeten afscheid nemen van oude economieën, gebaseerd op fossiele brandstoffen en de overstap maken naar een nieuwe, duurzame economie. Waterstof past daarin. De overstap op deze energiedrager is niet alleen goed voor het klimaat, maar ook voor de werkgele-genheid, de kennisontwikkeling, technische innovatie, het onderwijs en de wetenschap.

Het mooie is dat waterstof zich in de provincie Noord-Holland ontwikkelt op verschillende niveaus. Het is een rijk en divers pallet van productie en toepassing van waterstof, zowel op grote schaal als in kleine niches. Het gaat over de grootschalige productie in waterstoffabrieken, tot aan de lokale productie in een enkele windmolen of bij een overbelast onderstation. En het gaat van grootschalige toepassingen voor de industrie en over netbalancering, tot aan lokale toepassingen in de bollensector, de gebouwde omgeving en in de scheepvaart. Het is deze diversiteit in toepassingen en schaalniveaus die de waterstofontwikkeling van Noord-Holland bijzonder maakt. Als provincie dragen wij graag een steentje bij aan deze waterstofontwikkeling.

Een nieuwe economie immers vergt actieve inzet en betrokkenheid van overheid en bedrijfsleven. Alleen samen kunnen we de waterstofeconomie aanzwengelen en maken we de slag van de tekentafel naar de daadwerkelijke uitvoering en opschaling. Deze waterstofstrategie van de provincie Noord-Holland beschrijft welke bijdrage wij de komende drie tot vijf jaar leveren. Ik wens u veel inspiratie!

Edward Stigter

LEESWIJZER

Waterstof gaat een onmisbare rol vervullen in een duurzame, CO2-vrije energievoorziening. De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om een actieve rol te spelen in het op gang brengen van de waterstofeconomie. In deze waterstofstrategie leest u hoe wij dat gaan doen.

Hoofdstuk 1 omvat een samenvatting van onze waterstofstrategie. In dit hoofdstuk vindt u ook een uitleg over de verschillende soorten waterstof: grijs, blauw, groen en geel.

In hoofdstuk 2 leest u welke functies waterstof gaat vervullen en hoe deze energiedrager past in ons toekomstige energiesysteem.

Hoofdstuk 3 beschrijft hoe op verschillende bestuurlijke schaalniveaus (Europa, Rijk, provincie) wordt ingezet op waterstof en welk beleid met name de EU voorstaat om de waterstofeconomie op gang te brengen en vervolgens naar volwassenheid te leiden.

Hoofdstuk 4 staat stil bij de visie van Noord-Holland op waterstof en de uitgangspositie van Noord-Holland om een prominente rol te spelen in de waterstofeconomie, ten gunste van de eigen provincie en die van de BV Nederland.

Hoofdstuk 5 gaat verder in op de sterke punten van Noord-Holland, zoals de strategische ligging van de havens en de aanwezigheid van toekomstige grootverbruikers van waterstof als energiedrager (zoals Schiphol en Tata Steel).

Hoofdstuk 6 biedt een niet volledig overzicht van uiteenlopende pilots en projecten die in verschillende fasen verkeren (van idee, tekentafel tot en met uitvoering).

Hoofdstuk 7 benoemt de zes pijlers waarop de waterstofeconomie rust en die alle zes van begin van af aan acties vergen om deze economie op gang te brengen.

Hoofdstuk 8 beschrijft de activiteiten die de provincie Noord-Holland in de periode 2020–2015 onderneemt om haar doelen op het gebied van waterstof te bereiken.

Hoofdstuk 9 tot slot vermeldt welke middelen gemoeid zijn met de uitvoering van de waterstofstrategie.

SAMENVATTING

1

De provincie Noord-Holland heeft de stellige ambitie én de mogelijkheid om een strategische rol te vervullen in de opkomende internationale waterstofeconomie. Meerdere scenarioanalyses tonen aan dat de grootschalige inzet van waterstof onmisbaar is om een volledig fossielvrije, duurzame samenleving te bereiken[1]. Zonder waterstof gaan wij de klimaatdoelen niet halen. Daarnaast tellen ook economische overwegingen. Waterstof is nodig om industrieën die nu nog draaien op fossiele brandstoffen te verduurzamen en daarmee te behouden – en dat geldt ook voor hun economische spin-offs. Dat is belangrijk voor de werkgelegenheid en het behoud van kennis. Waterstof is essentieel voor het voortbestaan van de havens en industrie.

Gelukkig zijn we ook in de positie om een strategische rol te vervullen in de waterstofeconomie. We beschikken over een aantal sterke punten: de aanwezigheid van een uitgebreide olie- en gasinfrastructuur en een sterk industriecluster. We zijn er goed op toegerust om de energie die met wind op zee wordt opgewekt bij ons te laten aanlanden in de vorm van elektriciteit of moleculen. En we hebben de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (de productie van blauwe waterstof in combinatie met CO_2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de aanwezigheid van hoogwaardige kennis en ervaring met opslag, bewerking, doorvoer en handel in – nu nog fossiele – brandstoffen draagt bij aan onze goede uitgangspositie. Wanneer de internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Noord-Hollandse havengebieden belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof en daarvan afgeleide brandstoffen als synthetische kerosine.

De ambitie van de Provincie Noord-Holland

Noord-Holland is een snel opkomende Hydrogen Valley. De regio heeft veel potentie om de productie en invoer, opslag en doorvoer van (klimaatvriendelijke) waterstof snel op te schalen. Daarmee kan Noord-Holland niet alleen haar eigen klimaatdoelstellingen realiseren, maar ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van het energiesysteem in Nederland én Noord-West Europa.

Om de Nederlandse waterstofeconomie echt van de grond te krijgen, is het belangrijk om de productie van groene waterstof op te schalen, de productie van blauwe waterstof op gang te brengen (in combinatie met opslag of hergebruik van de afgevangen CO_2) en om de vraag naar waterstof in de industrie en zware mobiliteit te stimuleren. Verder is het zaak om te leren en te experimenteren met toepassingen van waterstof in de gebouwde omgeving, mobiliteit en agrisector en met waterstof voor netbalancering. Evengoed is het belangrijk dat er een waterstofinfrastructuur wordt gerealiseerd wordt. Tot slot moet groene waterstof kunnen concurreren met fossiele brandstoffen, want op dit moment is er nog nauwelijks een businesscase rond te krijgen.

[1] Bijvoorbeeld de Scenariostudie ten behoeve van de integrale infrastructuurverkenning 2030-2050 van Berenschot, maart 2020.

Voor Noord-Holland ligt daarnaast de focus op de toepassing van waterstof om het elektriciteitsnet te ontlasten, de havens te positioneren als kennis- en onderhoudsclusters voor offshore wind en als draaischijf voor duurzame energie. De Port of Amsterdam richt zich hierbij op import, opslag en overslag van groene waterstof en synthetische kerosine. En Port of Den Helder op de productie van blauwe waterstof in combinatie met het afvangen en opslaan van CO_2 en op de in- en doorvoer van groene waterstof.

Als vliegwiel voor de totstandkoming van een waterstofeconomie in de komende vijf jaar zien wij de toepassing van waterstof in de zware mobiliteit, de industrie (en dan met name bij de huidige afnemers van grijze waterstof) en in het oplossen van lokale netcongesties.

De provincie Noord-Holland zet de komende drie tot vijf jaar in op de realisatie van de regionale infrastructuur (productie, opslag, distributie). Dat doen we door het (laten) uitvoeren van studies en onderzoeken en het verkennen van de economische, ruimtelijke en juridisch-planologische aspecten die hiermee samenhangen: wat is waar mogelijk als het gaat om het realiseren van deze regionale infrastructuur (vanuit fysiek, milieu- en veiligheidsoogpunt). Daarnaast gaan we met een positionpaper lobbyen voor met name de aanlanding van de energie die met wind op zee wordt opgewekt, voor de realisatie van energie-eilanden ten behoeve van de waterstofproductie op zee, voor het tracé en de realisatie van de waterstofbackbone, en voor de inter(nationale) funding van programma's en projecten.

Een ander belangrijk speerpunt van onze provinciale inzet is het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. Dit platform krijgt als taak het vergaren en uitwisselen van kennis, het monitoren en ondersteunen van projecten, het bevorderen van samenwerking, het bij elkaar brengen van vraag en aanbod en het stimuleren en aggregeren van de vraag in de gehele provincie Noord-Holland.

Dit document beschrijft de kansen voor waterstof en de ambities op dit gebied van de provincie Noord-Holland. Ook beschrijft het wat er binnen Noord-Holland gedaan kan worden om de waterstofeconomie op gang te helpen. Het vormt daarmee een handelingsperspectief voor waterstof voor de provincie Noord-Holland.

Er zijn verschillende soorten waterstof

- Grijze waterstof wordt gemaakt van aardgas. Het belangrijkste bestanddeel van aardgas is methaan (CH_4). Tijdens het reforming proces reageert methaan (CH_4) met water (H_2O) op een hoge temperatuur (700 – 1100°C) en bij hoge druk (25 bar). Hierbij wordt waterstof (H_2) en CO_2 gevormd. Dit proces kent twee grote nadelen: energieverlies door de omzetting van gas naar waterstof en CO_2 -uitstoot.
- Blauwe waterstof wordt op dezelfde manier gemaakt als grijze waterstof. De CO_2 wordt echter afgevangen en opgeslagen (carbon capture storage ofwel CCS, of gebruikt carbon capture usage ofwel CCU). De omzettingsverliezen blijven, maar de CO_2 kan worden toegepast in bijvoorbeeld de tuinbouw.
- Groene waterstof wordt gemaakt door elektriciteit door water (H_2O) te leiden, waarbij zuurstof en waterstof wordt gevormd. Voordeel is de groene productie, indien de elektriciteit wordt opgewekt door bijvoorbeeld zonnepanelen of windmolens. Nadeel zijn de omzettingsverliezen.
- Tot slot bestaat er ook nog gele waterstof. uit landen met veel zonuren.

2 WATERSTOF ALS ENERGIEDRAGER VAN DE TOEKOMST

Waterstof wordt essentieel voor de toekomstige energievoorziening. Pilots wijzen uit dat de inzet van waterstof technisch haalbaar is. Waterstof zal een aantal cruciale functies in het energie- en grondstoffensysteem gaan vervullen. Een aantal sectoren is in een volledig fossielvrije maatschappij aangewezen op waterstof. Denk aan de procesindustrie (grond- en brandstof), de transportsector (brandstof), de gebouwde omgeving (warmte) en de agrisector (brandstof en warmte). Energiescenario's tonen aan dat bij een fossielvrije duurzame economie in 2050 gasvormige energiedragers (zoals waterstof) in minimaal 30 procent van ons energiegebruik gaan voorzien[2].

Waterstof krijgt daarnaast nog een andere functie: het in balans houden van het elektriciteitsnet. Het opwekken van groene elektriciteit brengt pieken en dalen met zich mee, wat kan leiden tot verschillen tussen vraag en aanbod. Op zonnige dagen wordt er bijvoorbeeld veel zonne-energie opgewekt, terwijl de vraag naar energie relatief laag ligt. Op donkere dagen kan het andersom zijn. Waterstof kan tekorten en overschotten in het elektriciteit systeem opvangen. Een overschot aan elektriciteit kan worden omgezet in waterstof en op deze manier worden opgeslagen. Bij een tekort aan elektriciteit kan waterstof weer worden omgezet in elektriciteit. Waterstof vervult dan een rol als regelbaar vermogen voor energieopslag en –transport, in een energiesysteem dat steeds meer wordt gedomineerd door duurzame, variabele opwekking. Deze inzet van groene waterstof voor het balanceren van het energiesysteem gaat een rol spelen vanaf 2030 wanneer grootschalige windparken op zee groene stroom gaan opwekken en de hoofdinfrastructuur voor waterstof gerealiseerd is (de backbone en ondergrondse opslag)[3].

Naast de functie van netbalancering speelt waterstof ook een rol in het oplossen van knelpunten in het elektriciteitsnet: door bij een surplus aan opwek de elektriciteit om te zetten in waterstof en deze als energie via een parallel (gas)netwerk te vervoeren, wordt het elektriciteitsnet ontlast. Dit kan via het bestaande gasnetwerk.

[2] Kabinetsvisie waterstof, maart 2020.

[3] Vattenfall is gestart met een haalbaarheidsstudie naar de productie van groene waterstof op de Hemwegcentrale ten behoeve van netbalancering.

Knelpunten in het Noord-Hollands elektriciteitsnet

De transitie naar de inzet van duurzame energie leidt zowel nationaal als in regio's tot problemen op het elektriciteitsnet. Dat geldt voor de hele provincie. Op veel locaties is gebrek aan netcapaciteit. Dit leidt tot stagnatie van de economische ontwikkeling in de regio. We zien dat in de Wieringermeer, bij de ontwikkeling van de Energy en Health Campus in Petten en in het industriecluster van het Noordzeekanaalgebied. Ook is er een grote en toenemende elektriciteitsvraag vanuit het cluster datacenters bij Agriport A7. Daarnaast zorgen nieuwe zonneparken en windparken voor problemen bij het terug leveren van elektriciteit aan het net bij onder meer Koggenland en Wieringermeer. De systeemstudie van Noord-Holland laat zien dat mogelijk meer plekken/locaties in aanmerking kunnen komen voor waterstof als oplossing van netcongestieproblematiek.

Ook wat het elektriciteitsaanbod betreft zijn er knelpunten in de infrastructuur. Zo heeft de regio Noord-Holland Noord géén 380-kV hoogspanningsnetwerk. De aanwezige 150 kV-infrastructuur wordt momenteel wel uitgebreid. Zonder een nieuwe netverzwaring zal het vermogenstekort door groei van het datacentercluster op korte termijn (2022) naar verwachting 0,1 GW bedragen, en in tien jaar oplopen naar 1GW.
Het Noordzeekanaalgebied beschikt wel over een aantal belangrijke hoogspanningsnetknooppunten – kVstations – voor de afvoer van de elektriciteitsproductie van de huidige centrales in het gebied en voor de aanvoer naar grote elektriciteitsgebruikers. Echter, ook de elektriciteitsinfrastructuur in het Noordzeekanaalgebied moet worden verzwaard, gezien de groeiende vraag naar elektriciteit (elektrificatie in de industrie, elektrisch vervoer, elektrische warmtepompen).

Waterstof als oplossing

Waterstof gaat naar verwachting een steeds belangrijker rol spelen in het ontlasten van het elektriciteitsnetwerk. Op korte termijn (2020-2025) gebeurt dat door kleinschalige decentrale opwekking van groene waterstof bij waterstofmolens en zonneparken. Op de middellange termijn (vanaf 2025-2030) kan waterstof op grote schaal ingezet worden als regelbaar vermogen voor energieopslag.

3 DE POLITIEKE EN ECONOMISCHE CONTEXT

Nederland
Het Rijk ziet waterstof als noodzakelijk om de klimaatdoelen te halen. Het kabinet heeft inmiddels een waterstofvisie en een programmatische aanpak ontwikkeld. Deze richten zich onder andere op het ontsluiten en opschalen van het aanbod van waterstof, het stimuleren van de vraag naar waterstof, de ontwikkeling van de infrastructuur, de toepassing van waterstof en de vereiste regelgeving. Het Rijk ziet blauwe waterstof als aanjager en wegbereider voor groene waterstof, en wil de strategische positie van de havens voor de aanlanding en het onderhoud van 'wind op zee' en voor de doorvoer van groene waterstof benutten en versnellen. Het is de ambitie van het Rijk om van Nederland een internationale speler te maken in de mondiale waterstofmarkt.

Economische kansen zijn er volop. Nederland is na Duitsland de grootste producent van (grijze) waterstof binnen Europa. Nederland heeft een goede uitgangspositie om internationaal een rol te vervullen in een groene waterstofeconomie. Als producent, distributeur en handelaar. We hebben een aantal sterke troeven: een uitgebreide gasinfrastructuur, een sterke en omvangrijke procesindustrie en chemische sector, een grote transportsector, een groot potentieel van aanlanding van wind op zee en de mogelijkheid om activiteiten op de Noordzee te ontplooien (CO_2-opslag, de combinatie van offshore windparken en groene waterstofproductie). Ook de hoogwaardige kennis van de gasinfrastructuur is in dit verband van belang. Als er een internationale handel in waterstof op gang komt, dan vormen de Nederlandse havens belangrijke knooppunten voor import, verwerking, opslag, doorvoer en export van waterstof. Naast Nederland als handelsland is het de verwachting dat Nederland ook zelf waterstof gaat produceren. Deels om niet volledig afhankelijk te zijn van import en deels omdat we het nu eenmaal kunnen vanwege de zeer grote windvelden op zee die na 2030 gerealiseerd gaan worden.

Europa
De waterstofstrategie van de EU (juni 2020) reikt verder dan de Nederlandse. De EU streeft naar zes Gigawatt (GW) vermogen in 2024 en veertig GW in 2030. De EU kijkt daarbij vooral naar Oost- en Zuid-Europa. De route om tot een volwassen en internationale waterstofmarkt te komen ziet er volgens de EU als volgt uit:

- 2020–2024: waterstof wordt allereerst worden afgenomen door de huidige gebruikers van grijze waterstof, te weten de chemische industrie en raffinaderijen. De staalindustrie en het zwaar transport maken zich in deze fase klaar voor het gebruik van waterstof. De productie van groene waterstof vindt plaats vlak bij de afname (bij de chemische industrieclusters), zodat alleen lokale infrastructuur nodig is. Wel zullen de tracéverkenningen naar de regionale Infrastructuur en de backbone gestart moeten worden. De infrastructuur voor opslag en hergebruik van CO_2 moet in deze periode gerealiseerd zijn. Verder moet de productie van elektroysers (voor het omzetten van elektriciteit naar waterstof) omhoog om ook tankstations te kunnen bevoorraden. De productie van grijze waterstof maakt plaats voor blauwe waterstof door CO_2 af te vangen en op te slaan, dan wel te hergebruiken.

- 2025–2030: de productie van groene waterstof wordt opgeschaald tot 40 GW. Belangrijke afnemers zijn de staalindustrie en het zwaar transport over weg en water. Ook wordt een start gemaakt met het inzetten van waterstof als 'regelbaarvermogen' (om verschillen in vraag en aanbod tussen overdag en 's nachts op te vangen) en de met seizoensopslag van waterstof voor netbalancering. Regionale infrastructuur zorgt voor transport van waterstof over kleine afstanden, bijvoorbeeld naar de gebouwde omgeving. Rond 2030 moet de internationale backbone voor waterstof gerealiseerd zijn, evenals een netwerk van tankstations. Dan komt immers de internationale handel in waterstof op gang.

- 2030–2050: in deze periode wordt de markt echt volwassen en wordt waterstof toegepast voor scheepvaart en luchtvaart (waarschijnlijk in de vorm van synthetische kerosine), en als brandstof voor de industrie.

De EU-strategie ziet een rol voor blauwe waterstof weggelegd waar nu grijze waterstof wordt geproduceerd, en ziet de blauwe waterstof als een transitiebrandstof op weg naar een 100 procent groene waterstofmarkt. Voor het bewandelen van de Europese route wordt de European Clean Hydrogen Alliance opgericht. De alliantie maakt een investeringsagenda met een pijplijn aan concrete projecten. Vaak gaat het om projecten die nu nog in de studiefase verkeren. Door ze in de pijplijn op te nemen en te ondersteunen komen we van de tekentafel naar de uitvoering. Door schaalvergroting van elektrolysers en de productie van groene stroom is de verwachting dat de kosten van waterstof flink gaan dalen. Nu zijn die kosten nog te hoog om concurrerend te zijn, waardoor de afname van groene waterstof achterblijft. De EU verwacht dat daar waar groene stroom het goedkoopst is, waterstof in 2030 kan concurreren met fossiele brandstoffen[4].

[4] De vraag is of in 2030 al dermate veel groene waterstof beschikbaar is dat alle waterstofvragers van groene waterstof kunnen worden voorzien tegen een concurrerend tarief. 100 procent groene waterstof is wel de uiteindelijke wens/ambitie, maar blauwe waterstof zal waarschijnlijk veel langer gebruikt worden dan tot 2030.

4 DE NOORD-HOLLANDSE INZET

Ook de provincie Noord-Holland ziet waterstof als een onmisbare schakel in een 100 procent duurzaam en fossielvrij energiesysteem[5]. Meerdere studies, waaronder onze eigen 'systeemstudie Noord-Holland' onderschrijven deze visie. Investeren in waterstof is een economische must en een kans om de energietransitie te versnellen. En de urgentie is hoog: we halen de klimaatdoelen alleen als we nu starten met het optuigen en vervolgens opschalen van een waterstofeconomie. Noord-Holland heeft hiervoor een uitstekende uitgangspositie. De provincie Noord-Holland wil én kan helpen de waterstof-economie voor heel Nederland op gang te helpen, zodat ons land een internationale positie in de opkomende waterstofeconomie kan innemen.

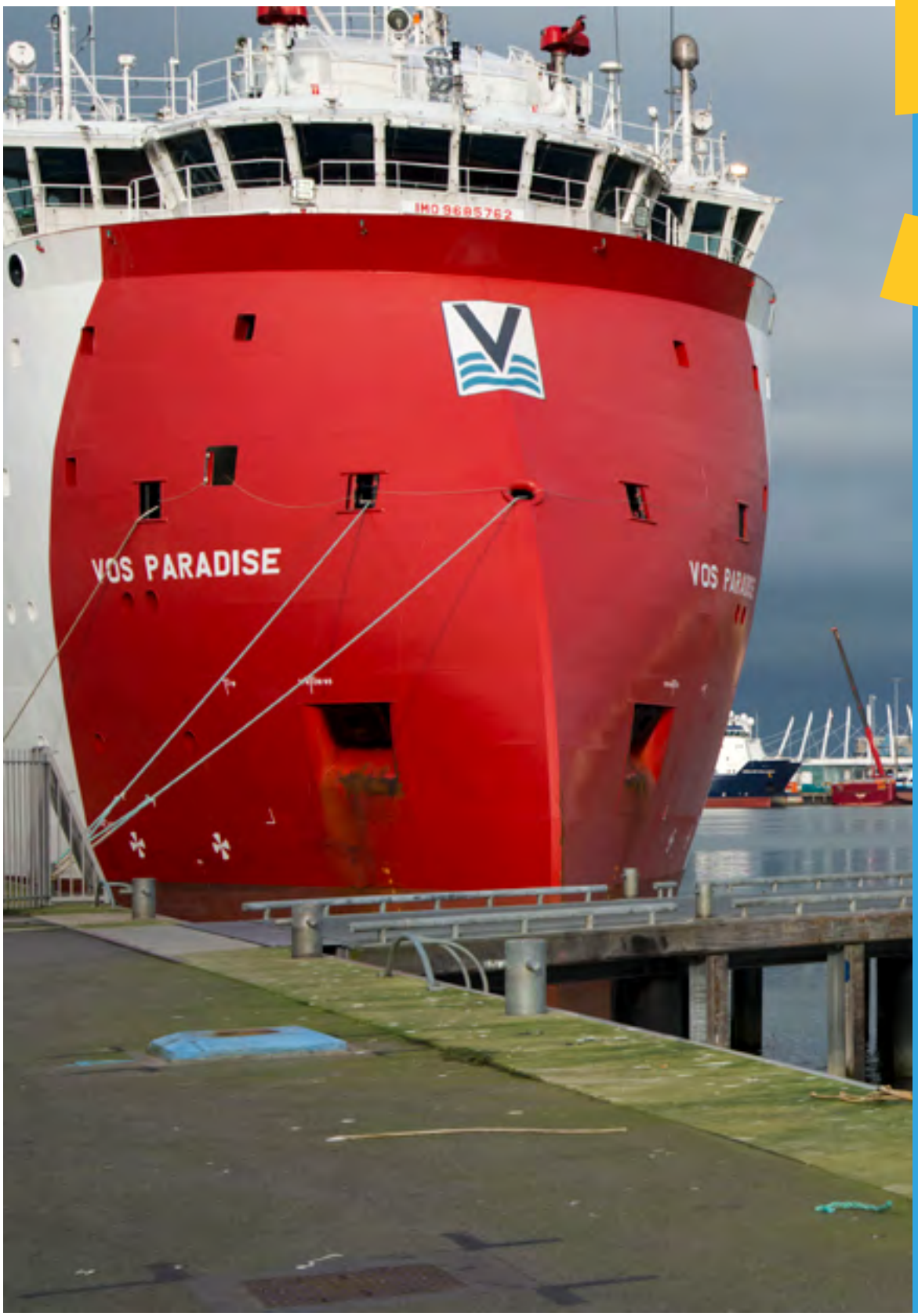
De provincie onderschrijft de EU- en landelijke visie op waterstof: vanaf 2050 verwachten we een internationale waterstofmarkt met 100 procent groene waterstof. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van groene waterstof op middellange en lange termijn is nog ongewis. Niettemin verwacht de provincie dat het aanbod ervan schaars blijft. Dat vraagt om selectieve toepassing van waterstof in Noord-Holland (procesindustrie, zware mobiliteit, netbalancering en in die delen van de gebouwde omgeving waar geen andere warmteoplossing voorhanden is). Tot 2050 verwachten we een energiemix van aardgas, duurzame elektriciteit, blauwe en groene waterstof. De komende drie tot vijf jaar is het aanbod van groene waterstof nog zo gering, dat we alleen een toepassing voorzien in zware mobiliteit, bij afnemers van grijze waterstof en bij het oplossen van lokale netcongesties.

De urgentie van de Noord-Hollandse havens

Het NZKG functioneert regionaal en (inter)nationaal als een belangrijke schakel en draaischijf in de energie- en grondstoffenopgave. Grote stromen van (energie)grondstoffen komen over zee het gebied in en worden hier verwerkt, op- en overgeslagen en doorgevoerd naar locaties in Nederland en Noordwest-Europa. In het NZKG zijn veel bedrijven gevestigd die een belangrijke rol vervullen in de energie- en grondstoffentransitie. Willen deze bedrijven (inter)nationaal concurrerend blijven, dan is er meer nodig dan tijdig investeren. Zij zijn ook afhankelijk van een goede samenwerking tussen private en publieke stakeholders (focus en coördinatie), eenduidige kaders (beleid over de inzet van energiemodaliteiten en -bronnen) en vooral de tijdige aanwezigheid van energie-infrastructuur en/of de beschikbaarheid van energiebronnen. De haven zelf en de bedrijven moeten overstappen van een fossiele economie (met kolen en olie) naar een fossielvrije nieuwe economie om te kunnen overleven (bron: Uitvoeringsagenda Energietransitie NZKG).
De Port of Den Helder kent een sterke offshore-industrie en is een belangrijk invoedpunt van Noordzeegas: 90 procent van het Noordzeegas komt bij Den Helder aan land. De olie- en gasindustrie zal echter geleidelijk aan verdwijnen. Het aangrijpen van de energietransitie is voor Port of Den Helder en de regio een kans om de werkgelegenheid te behouden. Den Helder heeft alles in huis om het onderhoud aan de windparken op zee uit te voeren en een rol te spelen bij de afvang en opslag van CO_2 (CCS/CCU). Daarvoor kan de bestaande olie- en gasinfrastructuur en de kennis worden ingezet. Dat is ook voor de BV Nederland van urgent belang, omdat hergebruik van de infrastructuur tot lagere maatschappelijke kosten leidt.

[5] Coalitieakkoord en Omgevingsvisie.

5 DE POTENTIE VAN WATERSTOF IN NOORD-HOLLAND



Waterstof als energiedrager heeft voor Noord-Holland een enorm potentieel, ingegeven door ruimtelijke, economische, fysieke en infrastructurele kenmerken. Er zijn veel mogelijkheden voor de productie, handel en distributie van deze energiedrager en voor de toepassing ervan in Noord-Holland. We hebben sterke troeven, maar er zijn ook obstakels die uit de weg geruimd moeten worden.

Ligging nabij grote windparken op zee

Noord-Holland ligt aan de Noordzeekust en in de nabijheid van de grote windvelden die in de Noordzee geprojecteerd zijn. Vóór 2030 zal elektriciteit van wind op zee aanlanden in de IJmond. Dit biedt kansen om te voorzien in de grote energievraag van de industrie. De energie die op de Noordzee ná 2030 wordt geproduceerd, wordt in welke vorm dan ook aan land gebracht. De ambities voor wind op zee na 2030 vragen om een netverzwaring óf om een alternatieve moleculenroute (waterstof). Die laatste optie is mogelijk goedkoper dan een netverzwaring, doordat de bestaande gasinfrastructuur gebruikt kan worden voor waterstof die op zee wordt geproduceerd. Noord-Holland heeft een goede positie om de aanlanding van stroom en waterstof te faciliteren. Daarbij kunnen de havens in het Noordzeekanaal en Den Helder zorgen voor alternatief waterstoftransport, import van waterstof en dienen als uitvalsbasis voor de (offshore) windindustrie. Met name bij het ontstaan van een internationale handel vormen deze twee havens strategische knooppunten ofwel draaischijven voor nieuwe energie.

Aanlanding van Windenergie op zee

Noord-Holland zet vanuit de kansen voor economie en werkgelegenheid maar ook vanuit de nut en noodzaak van de energietransitie vol in op aanlanding van windparken op zee. Dit betreft zowel de huidige aanlanding Hollandse Kust Noord en West/Alpha in Beverwijk bij Tata als de aanlanding van windparken tot 2030 en daarna. In de MRA wordt een enorme stijging van de energievraag voorzien; zowel door overheden -elektrificatie van mobiliteit en huishoudens- als de industrie in het NZKG –elektrificatie van de industrie en productie van waterstof. Ook in Noord-Holland Noord/Den Helder is een stijging van de elektriciteitsvraag te zien als gevolg van m.n. de datacenters die zich hier vestigen en de glastuinbouw. De aanlanding van Wind op Zee bij het NZKG en bij Den Helder zijn daarom essentieel. Als er windenergie aanlandt in de vorm van elektriciteit of waterstof in het NZKG en/of Den Helder, dan heeft dit impact op de havengebieden gezien het feit dat er ruimte moet worden gemaakt voor de aansluiting op het elektriciteitsnet of gasinfrastructuur. Zowel NZKG als Den Helder kampen binnen hun specifieke situatie met ruimtetekort. In beide regio's lopen strategische verkenningen naar hoe deze ruimtelijke inpassingen te realiseren.

De havens in het Noordzeekanaalgebied (NZKG)

De havens in het NZKG hebben alles in zich om een economische rol van betekenis te spelen in de waterstofeconomie.

- Het NZKG ligt nabij de locaties waar vóór 2030 windparken op zee komen. Het NZKG heeft daardoor een goede positie om aanleg en onderhoud van de windparken op zee uit te voeren. Voor dat doel is onlangs de zogeheten Energiehaven in gebruik genomen. De havens in het Noordzeekanaal zijn lid van AYOP (Amsterdam IJmuiden Offshore Ports). AYOP richt zich op offshore, zowel het onderhoud als de aanleg van windmolenparken. Het onderhoud van windmolenparken op zee kan veel werkgelegenheid met zich mee brengen.
- Voor de kust liggen lege gasvelden die de industrie kan benutten voor de opslag van CO_2.
- Het NZKG ligt dichtbij afzetmarkten in Noordwest Europa. Het is tevens goed bereikbaar met grote schepen.
- Er is een specifieke, grote lokale vraag naar nieuwe, duurzame energie (Schiphol, Tata, gebouwde omgeving, industrie).
- Er zijn hoogwaardige kennispartijen in de regio (VU, UvA, Amsterdam Sciencepark, ECN, Shell, Tata, Alliander, Akzo).
- De Port of Amsterdam en de omliggende bedrijven hebben ervaring in de handel (invoer, opslag, doorvoer) van fossiele brandstoffen. Deze ervaring is relevant en kan ingezet worden voor de handel van waterstof en van producten die hiervan zijn afgeleid, zoals synfuels.

- Het NZKG wordt dooraderd door een groot aantal energie-infrastructuren. Zo heeft het gebied een aantal belangrijk hoogspanningsnet knooppunten – kV-stations – voor de afvoer van de elektriciteit van de huidige centrales in het gebied en voor de aanvoer naar grote elektriciteitsgebruikers. Met de backbone van aardgas door het gebied, CO_2 -bronnen, en andere infrastructuren zoals (vaar)wegen en spoor, kan het NZKG een belangrijke rol gaan vervullen in de energietransitie van Nederland en daarmee ook naar een duurzame BV Nederland.

Kansen voor synthetische kerosine

Port of Amsterdam is via een ondergrondse pijpleiding direct verbonden met de luchthaven Schiphol. Hiermee kan synthetische kerosine worden getransporteerd. Er zijn al technieken om synthetische kerosine te produceren op basis van groene waterstof en afgevangen CO_2. Deze worden op dit moment kleinschalig toegepast. Meerdere partijen in en rondom de haven hebben belangstelling in synthetische kerosine, bijvoorbeeld: Vattenfall Hemweglocatie, Oiltanking, Evos, Eurotanking, KLM, Schiphol, SkyNRG (bron: Europese Green deal & Amsterdam Klimaatneutraal feb 2020). De belangrijke rol met betrekking tot brandstoffen en de potentie om dit te verduurzamen (synthetische brandstoffen) geven kansen waarmee Noord-Holland zich kan onderscheiden van de andere industrieclusters in Nederland.

Port of Den Helder

Ook Port of Den Helder heeft alles in zich om een belangrijke rol te spelen in de waterstofeconomie.

- Den Helder ligt gunstig voor de aanlanding en distributie van groene waterstof die op zee wordt gemaakt. Het gasbehandelingsstation van de NAM is een strategische asset in de centrale rol die Den Helder kan spelen in de aanlanding, productie en het transport van waterstof. Via Den Helder kan waterstof ingevoerd worden op de toekomstige backbone.
- Den Helder kan de bestaande gasinfrastructuur gebruiken voor de opslag van CO_2 in zee (we doelen op de oude gasvelden van onder meer de NAM die al via pijpleidingen zijn verbonden met het vaste land). Deze opvang van CO_2 maakt deel uit van de productie van blauwe waterstof. De opvang- en transportcapaciteit voor CO_2 is zo groot, dat Den Helder ook in beeld is voor de inname van CO_2 van binnenvaartschepen.
- Den Helder heeft daarnaast een uitstekende uitgangspositie om op grote schaal blauwe waterstof te produceren voor de chemische industrie in binnen- en buitenland. Als die kans wordt benut, betekent dat een stimulans voor de ontwikkeling van de backbone die nodig is om waterstof over grotere afstanden te transporteren; een verbinding tussen Groningen, Noord-Holland en Rotterdam kan er in 2027 al zijn.
- Evenals Port of Amsterdam ligt Port of Den Helder dicht bij internationale afzetmarkten en beschikt zij over een sterk kenniscluster (TNO, ECN, de Technische Faculteit van het Koninklijk Instituut voor de Marine) en een sterk ontwikkelde offshore logistieke supply chain.

- De regio beschikt over onderzoek- en testlocaties voor de ontwikkeling van waterstoftoepassingen. In Europa's grootste waterstofonderzoeksfaciliteit, het Faraday laboratorium, werkt TNO aan technologische doorbraken voor opschaling. Naast de faciliteiten van TNO in Petten zijn er onderzoek- en testfaciliteiten bij het expertisecentrum InVesta in Alkmaar.
- Ook Port of Den Helder ligt gunstig voor het uitvoeren van onderhoud aan de windparken op zee. In de toekomst komen er meer parken in het noorden en verder op zee. Daarmee wint de centrale ligging van Den Helder nog aan betekenis. De haven participeert daarop met de ontwikkeling van ruimte in aanvulling op de reeds beschikbare offshore-faciliteiten (waaronder het vliegveld, zodat werknemers snel van en naar de windvelden gebracht kunnen worden).

CCS/CCU

De afvang en opslag van CO_2 in de lege gasvelden op zee maakt deel uit van de productie van blauwe waterstof. De CO_2-afvoer naar zee kan een opmaat zijn voor de positionering van Port of Den Helder als CO_2 aanvoer- en inlaadhub naar de gasvelden op zee. De opslag- en transportcapaciteit voor CO_2 vanuit Den Helder zijn van groot strategisch belang. Het volume is zodanig dat Den Helder ook in beeld is voor de inname van CO_2 uit (binnenvaart)schepen afkomstig uit andere industriële regio's. Deze CO_2-opslag blijkt voorlopig noodzakelijk om de klimaatdoelstellingen tot 2050 te realiseren. De rol die Den Helder in dit verband kan spelen, wordt verder verkend in het project ARAMIS, waarbij realisatie uiterlijk in 2025 wordt verwacht. Ook deze rol rekenen we tot de ambitie voor Den Helder in de energietransitie.
In het NZKG loopt het project Athos, wat zich richt op de afvang, gebruik, transport en opslag CO_2 van o.a. Tata en AEB en opslag in het NZKG. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de opslag van de CO_2 in de Noordzee, maar ook naar hergebruikt van de CO_2 door de levering aan glastuinbouw via de OCAP leiding.

De toepassing van waterstof in Noord-Holland

Industrie

In het NZKG ontstaat grote behoefte aan waterstof in de industrie. Alleen al Tata Steel heeft 4GW nodig als dit bedrijf volledig overstapt op waterstof. Verder liggen er kansen voor de toepassing van waterstof in de noodstroomvoorzieningen van de datacenters van Google en Microsoft.
Regionaal, nationaal en internationaal kan een waterstoffabriek in Den Helder in 2027 blauwe waterstof aanbieden aan een industriecluster in Nederland waar op dit moment grijze waterstof wordt geproduceerd en gebruikt (wanneer de waterstofbackbone na 2030 ook het Ruhrgebied en Antwerpen verbindt, kan deze waterstoffabriek ook daar de industrieën bedienen). In het convenant Hydroports doen de haven van Amsterdam, Den Helder en Groningen samen het bod om de vragers naar waterstof in hun behoefte te voorzien.

Hydroports

Soms is een bovenregionale (provinciale) coördinatie van projecten van meerwaarde. Een voorbeeld is het convenant Hydroports waarbij de havens van Amsterdam, Den Helder en Groningen gaan samenwerken op het gebied van waterstof.

Logistieke sector

In Noord-Holland is veel zwaar transport over weg, water, spoor en in de lucht (de luchthavens Schiphol en Den Helder). Daarmee is het belang groot om de transportsector te verduurzamen.
De luchthaven Schiphol wordt vermoedelijk een grootverbruiker van synthetische kerosine, gemaakt van waterstof en CO2. In de regio NZKG als ook in Den Helder ligt de toepassing van waterstof voor de hand door offshore vaartuigen en de Koninklijke Marine (waterstof voor schepen en drones). Verder liggen er vooral kansen voor het zwaar transport en vervoer over lange afstanden. Voor streekvervoer (bussen) is waterstof minder relevant. Bussen kunnen nu al bijna volledig batterij-elektrisch rijden en doordat de accu's beter worden neemt de actieradius toe.
De focus op binnenvaart en short sea is daarentegen wel logisch en kansrijk: deze transportsectoren hebben nog nauwelijks een verduurzamingsslag gemaakt, terwijl er in de toekomst wel strenge Co2-eisen worden gesteld. Voor de Waddenzee is bijvoorbeeld het streven om in 2030 voor de scheepvaart uit te komen op zero-emissie. Den Helder en de kleine havens in de Kop van Noord Holland zullen zich hierop moeten voorbereiden.
Kortom: hoewel de grootste logistieke knooppunten in Nederland niet in Noord-Holland liggen, is waterstof in de logistiek in onze provincie kansrijk door de aanwezigheid van greenports, de Waddenzee, Aalsmeer en Schiphol en de aanwezigheid van een fijnmazig netwerk van (vaar)wegen.

Gebouwde omgeving

Vattenfall wil in 2030 een van haar gascentrales (de Hemweg 09) met 30 procent groene waterstof bijstoken. In 2035 moet deze centrale volledig op groene waterstof draaien[6]. Deze ambitie leidt ook tot een substantiële lokale vraag naar waterstof.
De provincie Noord-Holland heeft de afgelopen jaren veel gedaan om de verduurzaming van de gebouwde omgeving te stimuleren. Nu is het moment om waterstof als warmtebron in de gebouwde omgeving te introduceren, daar waar geen andere betaalbare opties zijn om woningen van het gas af te krijgen. Na 2030 wordt dit realistisch, zij het op beperkte schaal[7]. Bijvoorbeeld in oude binnensteden waar woningen moeilijk te isoleren zijn en geen ruimte is voor een warmtenet en/of geen hoge-temperatuur warmtebron aanwezig is. Ook kan waterstof een rol spelen als piekketel (regelbaar vermogen waaraan bijvoorbeeld behoefte is op zeer koude dagen) of als backup bij warmtenetten die gevoed worden door andere warmtebronnen. Tot slot is het mogelijk dat de afbouw van biomassa leidt tot meer vraag naar waterstof in de gebouwde omgeving. Onderzoek zal dit moeten uitwijzen.

[6] Vattenfall heeft deze ambitie opgenomen in haar eigen fossil free programma's en is hierover in gesprek met GasUnie, Tennet, PoA, Siemens (als gascentraleleverancier).
[7] De nieuwe startanalyse van het PBL laat zien dat voor waterstof in de gebouwde omgeving wellicht een grotere rol is weggelegd dan alleen 'kleinschalig en beperkt".

Agrisector
De agrarische sector is een grootverbruiker van aardgas. Denk aan de glastuinbouw en de bollenteelt (het droogstoken van bloembollen). Ook verbruikt deze sector veel diesel in de land- en akkerbouw, voor voer- en werktuigen.
De bedrijven in deze sector hebben grote daken waarop ruimte is voor veel zonnepanelen. Sommige ondernemers zijn echter terughoudend met het investeren in zonnepanelen. Dat komt doordat het terugleveren aan het net van de stroom die zij opwekken lang niet altijd mogelijk zal zijn, dat veroorzaakt netcongestie. Het omzetten van de stroom in waterstof kan een oplossing zijn. De brandstof kan dienen voor de land- en akkerbouwvoertuigen of ter vervanging van aardgas waarmee bijvoorbeeld de kassen worden verwarmd. Hiervoor is dan wel opslag nodig of een aansluiting op een waterstofnetwerk.

Overige kansen

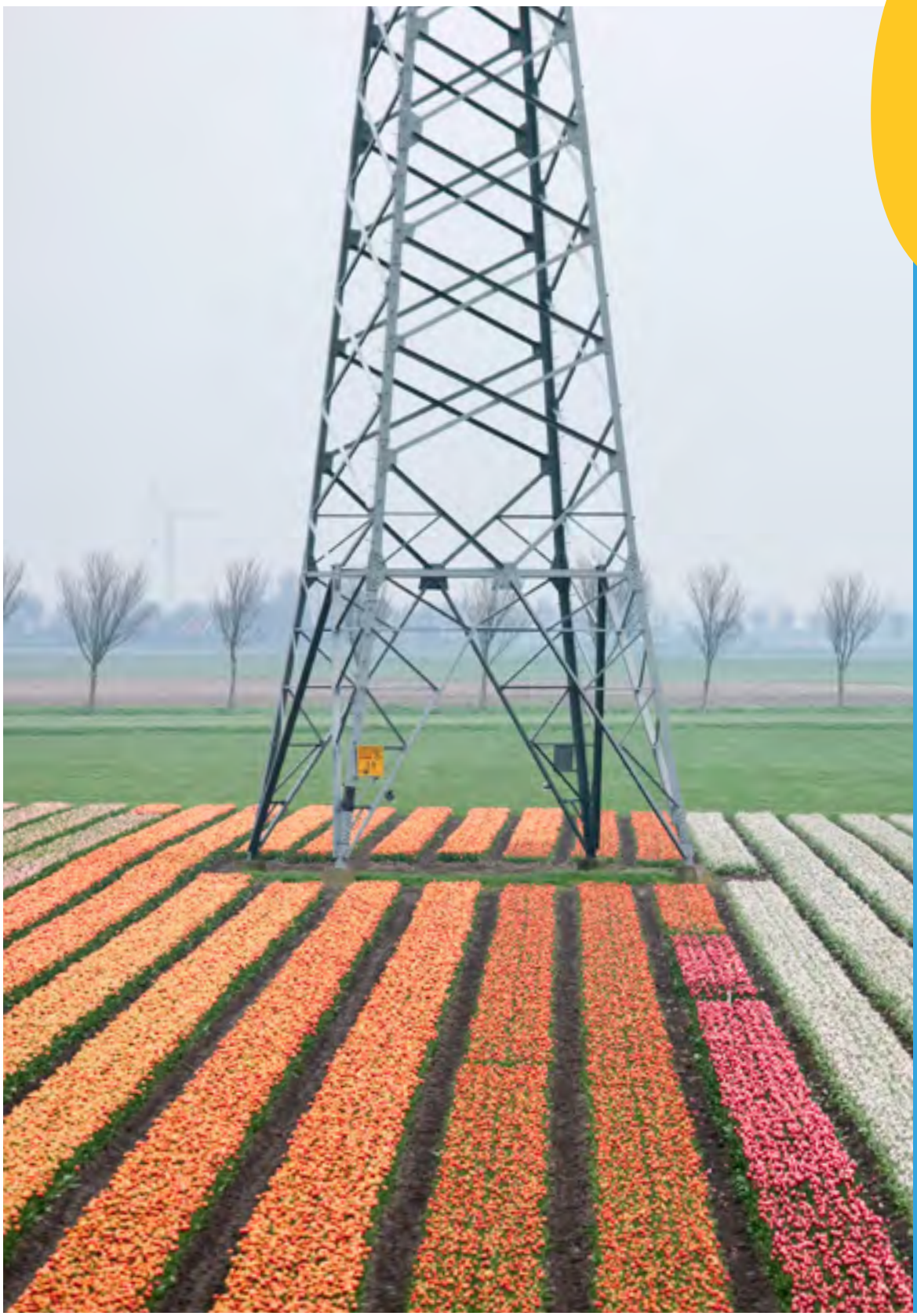
Maak-industrie
Noord-Holland kent een sterke maakindustrie, waaronder een aantal innovatieve machinebouwers. Een aantal van hen kan een rol spelen in bij het ontwikkelen van nieuwe technieken voor de productie van elektrolysers.

Warmtenetten
Bij de productie van groene waterstof ontstaat warmte en zuurstof. Bij grootschalige elektrolyse op land kan deze warmte worden afgezet in warmtenetten in Noord-Holland. Over hergebruik van zuurstof vinden verkenningen plaats met waterschappen en waterbeheerders, waarbij de zuurstof gebruikt kan worden voor de zuivering van het oppervlaktewater door middel van osmose. Bij de productie van blauwe waterstof ontstaat CO_2. Glastuinbouw is een lokale vrager van CO_2 (greenports).

Mogelijke obstakels
Een paar kritische kanttekeningen zijn ook op z'n plaats. Zo is het nog niet mogelijk om groene waterstof in voldoende mate te produceren. De productie is nog erg duur en niet concurrerend met fossiele brandstoffen en er zijn omzettingsverliezen (elektriciteit – waterstof – elektriciteit). De techniek van grootschalige elektrolyse op GW-schaal en de toepassing van waterstof staat in bepaalde sectoren nog in de kinderschoenen. Verder verdient de veiligheid speciale aandacht en heb je voor grootschalige groene waterstofproductie (1 GW of meer) veel fysieke ruimte (7-14 ha), zuiver water en een 380Kv-aansluiting nodig. Daarnaast heeft onze provincie geen grootverbruikers van grijze waterstof die voor een kickstart kunnen zorgen. Wij hebben minder stevige internationale relaties en grenzen niet aan het buitenland. Dit in tegenstelling tot de provincies Groningen, Zuid-Holland en Zeeland die daarmee sneller kunnen opschalen in de productie en toepassing van waterstof. Tot slot: er wordt veel gesproken en beloofd als het gaat om groene waterstof, maar daadwerkelijke actie en het uitvoeren van concrete projecten en haalbare businesscases blijven achter.

6

WATERSTOFINITIATIEVEN IN NOORD-HOLLAND



Er lopen verschillende Noord-Hollandse initiatieven op het gebied van waterstof, zowel in het NZKG als in Noord-Holland Noord. Deze regio's hebben een eigen programmering en een eigen (bestuurlijke) aanpak. Daarnaast is soms sprake van een bovenregionale (provinciale) coördinatie.

In de provincie Noord-Holland tekent zich een pad af waarlangs de fossiele economie zal overgaan naar een nieuwe waterstofeconomie: langs de beoogde waterstofbackbone ontstaan vijf waterstof-hubs: Den Helder-Wieringermeer-Alkmaar-Amsterdam-IJmuiden. Bij deze hubs bevindt zich een rijk pallet aan projecten en consortia op het gebied van waterstof.

Regionale initiatieven
Er loopt een aantal initiatieven op het gebied van waterstof, veelal uitgevoerd door brede consortia. Om er een aantal te noemen:

- Tata Steel in IJmuiden richt zich met het H2ermes-project op de grootschalige productie van groene waterstof door elektrolyse.
- Bio Energy Netherlands in de Amsterdamse haven produceert groene waterstof door biovergassing.
- Op diverse plekken komen waterstoftankstations, waaronder in de Amsterdamse haven, op Schiphol, in Den Helder en in de Wieringermeer.
- Er wordt geëxperimenteerd met synthetische kerosine in Amsterdam.
- Er loopt een verkenning naar een waterstofpijplijn tussen IJmuiden en Amsterdam.
- De gemeente Amsterdam wil zes vuilniswagens op waterstof laten rijden.
- Er zijn diverse plannen voor waterstof aangedreven schepen in Den Helder, in Amsterdam (als onderdeel van het programma H2Ships) en in de Waddenzee (in het kader van het programma Green Shipping en emissievrij varen in de Waddenzee).
- In Alkmaar vindt innovatie plaats om de productie van waterstof door elektrolyse op zee mogelijk te maken (Poshydon demonstratieproject).
- In Alkmaar zit SCW Systems. Dit bedrijf produceert groen gas en groen waterstof door middel van superkritische watervergassing.
- Bij Agriport A7 in de Wieringermeer wordt gewerkt aan de toepassing van waterstof (via omzetting in elektriciteit) als noodstroomvoorziening voor datacenters en de glastuinbouw.
- In Anna Paulowna wordt gewerkt aan het ontlasten van het middenstation door elektra om te zetten naar waterstof en deze te transporteren via een aan te leggen waterstofleiding naar een maritiem waterstofvulstation in de Kooyhaven.
- Het Duwaal-programma waarbij windenergie direct wordt omgezet in waterstof in de waterstofmolen. Start in de Wieringermeer maar wordt verder uitgebreid.
- De toepassing van waterstof in de gebouwde omgeving (bijvoorbeeld in Graft-De Rijp en op Texel).
- Energiebedrijven als Vattenfall en Alliander zijn diverse plannen en projecten aan het ontwikkelen op het gebied van productie en toepassing van waterstof in onder andere Amsterdam, Den Helder en in de Wieringermeer.

H2ermes

In het project H2ermes onderzoeken Nouryon, Tata Steel en Port of Amsterdam de vestiging van een 100 MW (met mogelijke opschaling naar 1GW) waterstoffabriek in IJmuiden op het terrein van Tata Steel. Hiermee kan met duurzame elektriciteit tot 15.000 ton groene waterstof per jaar worden gemaakt. In dit proces wordt ook zuurstof geproduceerd. Met H2ermes willen de bedrijven bijdragen aan de verduurzaming van de regio. De expertise voor de fabriek komt van Nouryon, dat meer dan honderd jaar ervaring heeft met elektrolyse. Met de zuurstof en waterstof kan Tata Steel op duurzamere wijze staal produceren en zo haar CO2-uitstoot aanzienlijk reduceren.
Port of Amsterdam richt zich op de infrastructuur voor de verdere distributie van groene waterstof. Deze dient als basis voor de ontwikkeling van nieuwe producten en groene brandstoffen en het aantrekken van circulaire industrieën. Daarnaast kan deze waterstof gebruikt worden voor de verduurzaming van de regio, bijvoorbeeld door deze in te zetten voor emissievrij openbaarvervoer en transport, de verwarming van gebouwen of nieuwe vormen van groene chemie in het havengebied. Zo werkt H2ermes als vliegwiel voor verdere verduurzaming van de Metropoolregio Amsterdam.

Nationale en internationale initiatieven en ambities

- Den Helder en het NZKG willen grootschalig waterstof produceren. In het NZKG gaat het om groene waterstof (in eerste instantie op het terrein van Tata Steel maar mogelijk ook op een andere locatie).
- Den Helder richt zich op de grootschalige productie van blauwe waterstof en opslag van CO2 in de Noordzee. De realisatie van zogenaamde Energyhubs op zee waar waterstof geproduceerd kan worden, is voor Den Helder van belang.
- Vanaf 2030 wil Den Helder de groene waterstof die op zee wordt geproduceerd invoeden via het bestaande olie- en gasnetwerk.
- Port of Amsterdam wil het binnenhalen van waterstof door import (via leidingen en schepen) zoveel mogelijk faciliteren. Via opslag in waterstofterminals en overslag op boten en leidingen komt deze waterstof beschikbaar voor lokale afnemers (industrie, mobiliteit, elektra, warmte). Daarnaast wil de haven het doorvoeren van waterstof naar afnemers in Noordwest Europa faciliteren.
- Port of Amsterdam heeft daarnaast als Future Fuel Valley, de ambitie om het importeren, opslaan en doorvoeren van duurzame brandstoffen, waaronder bijv. synthetische brandstoffen te mogelijk te maken.

Sommige van bovenstaande projecten zijn al op kleine schaal in realisatie, andere staan aan de vooravond van een haalbaarheidsonderzoek.

H2Gateway

Door binnen zeven jaar te starten met de gecentraliseerde productie van blauwe waterstof in Den Helder, wordt het pad geëffend voor de inzet van groene waterstof uit windenergie geproduceerd op de Noordzee. Zowel in technisch als financieel opzicht. Technisch, doordat de aansluiting van de blauwe-waterstoffabriek in Den Helder op de nationale waterstofbackbone van de Gasunie de weg vrijmaakt voor de aansluiting van de groene-waterstofleidingen vanaf zee. Financieel, doordat blauwe waterstof op korte termijn marktcompetitief kan worden aangeboden en hiermee de productie en afname van grijze waterstof kan verdringen. Groene waterstof is op dit moment nog te duur om te vermarkten. Fossiele brandstoffen zijn nu nog te goedkoop om de omslag naar groene waterstof te realiseren. Pas wanneer er een ruime toename is van duurzaam opgewekte energie (onder meer door de realisatie van de grote windparken op zee na 2030), daalt de prijs van groene waterstof. Met de realisatie van een blauwe-waterstoffaciliteit versnellen we een aantal duurzame systeemveranderingen:

- Productie van 0,2 megaton CO_2-arme waterstof per jaar (dat is 25 procent van de huidige waterstofconsumptie door de industrie).
- Bijdrage van 2 megaton CO_2-reductie per jaar (dat is 14 procent van de jaarlijkse industriële opgave voor 2030).
- Eerdere realisatie van het open Nederlandse en Europese waterstofnetwerk vanaf 2027.
- Een stap richting een open markt van CO_2-vrije waterstof in de vorm van industriële clusters die overstappen van de inkoop van fossiel aardgas naar de inkoop van CO_2-vrije waterstof.

Door een nieuwe fabriek te bouwen kan deze CO_2-arme vorm van waterstof in 2027 marktcompetitief aangeboden worden. Zo kan blauwe waterstof een sleutelrol spelen in de transitie naar een CO_2-vrije toekomst en bij het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Ontwikkelpad van een Noord-Hollandse waterstofeconomie

Deze greep uit de projecten laat zien dat er veel gebeurt in Noord-Holland op het gebied van waterstof. Veel is nog in de experimenteerfase; de grootschalige productie van groene waterstof en de toepassing ervan – anders dan in de industrie – staat in de kinderschoenen. Naar verwachting maakt de waterstofeconomie in Noord-Holland op hoofdlijnen de volgende ontwikkeling door:

Op korte termijn (2020-2025) vindt vooral kleinschalige en lokale productie van groene waterstof plaats, vooral voor de zware mobiliteit en het oplossen van lokale netcongestieproblemen. Deze pioniersfase is de tijd van leren en experimenteren.

Op middellange termijn (2025-2030) wordt de productie van blauwe waterstof opgeschaald, bedoeld voor de industrie, zodat grijze waterstof wordt verdrongen. In deze periode vindt ook de realisatie van de backbone plaats. Daarnaast wordt de productie van groene waterstof opgeschaald (100 MW bij Tata Steel). Groene waterstof zal meer en meer als brandstof voor zware mobiliteit worden ingezet, terwijl ook toepassing van waterstof in de agrisector gaat plaatsvinden. Tot slot wordt waterstof meer ingezet om lokaal de elektriciteitsinfrastructuur te ontlasten.

Op lange termijn (2030-2050) gaat er meer 'wind op zee' gerealiseerd worden. Hierdoor kan de productie van groene waterstof (op zee) worden opgeschaald. Dit is de periode waarin energieleveranciers waterstof op grotere schaal gaan inzetten voor de balancering van het elektriciteitsnet. Vanaf 2030 zal de op zee geproduceerde waterstof bij Den Helder en bij het NZKG Nederland binnen kunnen komen. De industrie gaat over op waterstof, als ook die delen van de gebouwde omgeving die niet op een andere wijze verwarmd kunnen worden. Internationale handel vindt plaats. Er komt steeds meer import, opslag en doorvoer van waterstof en energiedragers die daarvan zijn afgeleid op gang in het NZKG[8]. De luchtvaart gaat over op duurzame brandstof.
De blauwe waterstof die wordt voorzien vanaf 2027, zal samen met Noordzeegas ook ver voorbij 2030 deel uitmaken van de energiemix die tijdens de energietransitie nodig is. Nederland zal tot 2050 vermoedelijk draaien op een mix van aardgas, blauwe waterstof, duurzame elektriciteit en uiteindelijk een steeds toenemend aandeel van groene waterstof. Blauwe waterstof neemt dus ook na 2030 nog een relevante plaats in als transitiegas.

[8] Port of Amsterdam kan in 2050 570 PJ of 4.9 miljoen ton per jaar aan waterstof binnenhalen voor gebruik in regio en doorvoer naar eindgebruikers.
- 190 PJ kan PoA zelf produceren (78 PJ op land en 112 PJ aanvoer van H2 vanuit productie op zee).
- Amsterdam zal dan in 2050 6 GW aan waterstofproductiecapaciteit hebben (om de 78 PJ te produceren) en 25 % van de waterstofproductie op de Noordzee aantrekken (dat is 112 PJ).
- Daarnaast zal de PoA 380 PJ waterstof uit Noord-Afrika en het Midden-Oosten importeren.
- In 2050 zal in de regio 160 PJ aan waterstof worden gebruikt (in chemie, transport, warmte en elektriciteit).
- Doorvoer naar het achterland en export naar het buitenland zal 410 PJ bedragen.
- Met twee vloeibare-waterstofterminals kan Port of Amsterdam 2-4 procent van vraag naar waterstof vanuit de 28 EU-landen invullen.

7 OP NAAR EEN WATERSTOFECONOMIE IN NOORD-HOLLAND

De provincie Noord-Holland gelooft erin dat alle segmenten van de waterstofketen moeten worden gestimuleerd om de ketens op robuuste en efficiënte wijze tot ontwikkeling te laten komen. Als waterstofproductie wordt ontwikkeld, zal er ook een vraag naar waterstof moeten worden ontwikkeld.

Een waterstofeconomie komt alleen op gang als er integraal en parallel wordt gewerkt aan productie, logistiek en infrastructuur, en aan de vraag. Dat vraagt om acties die rusten op zes pijlers:

- Realisatie van de infrastructuur. Het is belangrijk om in te zetten op de realisatie van de infrastructuur: backbone, regionale verbindingen, terminals en tankstations. Daarnaast zijn ook productiefaciliteiten (elektroysers) nodig. Deze assets zijn randvoorwaardelijk voor het op gang brengen van een waterstofeconomie.
- Stimuleren van de vraag naar waterstof. Zonder vraag zal de productie niet afgezet kunnen worden. Hierbij kijken we vooral naar de toepassing van waterstof in de industrie, zwaar transport, logistiek, weg- en waterbouwmachines, landbouwmachines, machines in de groenvoorziening, agrisector en waterstof voor het balanceren van het energiesysteem. Het inzetten van waterstof in de gebouwde omgeving voorzien we pas na 2030.
- Stimuleren van de productie van waterstof. Hoe groter de productie, hoe lager de prijs en hoe eerder waterstof concurrerend wordt met andere brandstoffen.
- Ontwikkelen, transformeren en positioneren van de havens als draaischijven voor duurzame energie en strategische hubs in een internationale waterstofeconomie.
- Het bieden van ruimte om experimenteren, te leren en te ontwikkelen. De waterstofbelofte in de diverse toepassingen moeten worden beproefd en uitontwikkeld, zodat daarna opschaling mogelijk is.
- Wet- en regelgeving rond de productie, transport en gebruik van waterstof moet ontwikkeld worden. Hierdoor wordt zekerheid geboden voor afnemers/ondernemers waardoor de businesscase aantrekkelijker wordt.

Het Rijk, de provincie Noord-Holland, gemeenten en marktpartijen hebben een rol in deze actielijnen. Hoe de provincie die invult, is beschreven in hoofdstuk 8, Het handelingsperspectief van de provincie Noord-Holland.

8 HANDELINGSPERSPECTIEF PROVINCIE NOORD-HOLLAND

Om onze ambitie te realiseren gaan we voor 2020-2025 een aantal acties uitvoeren.

De uitdagingen op het gebied van waterstof vragen om een helder handelingsperspectief van de provincie Noord-Holland. Het is belangrijk dat we de ambities van de regio's op het gebied van waterstof in samenhang bezien, met elkaar in lijn brengen en versterken. Als dat lukt kunnen we de ontwikkeling van een waterstofeconomie versnellen, een bijdrage leveren aan de doelstellingen in het klimaatakkoord en aan de (inter)nationale positionering van Nederland op waterstof. Tegelijkertijd is duidelijk dat het speelveld in ontwikkeling is. Veel is nog onvoorspelbaar: kunnen we nu vol aan de slag of moeten er nog keuzes gemaakt worden? Zetten we in op import of eigen productie? Op productie op zee of op land, op groene of blauwe waterstof. Er is geld, kennis, fysieke ruimte nodig om verder te komen. Het traject is geen blauwdruk of stappenplan, omdat we de toekomst niet kennen. Vanuit dit perspectief komen we tot de volgende acties.

1. We stellen een positionpaper op waarin we het Noord-Hollandse verhaal over waterstof vertellen en waarin we Noord-Holland nationaal en binnen de EU onder de aandacht brengen. We maken daarbij ook een lobbystrategie aan de hand van een stakeholderanalyse. We brengen de belangrijkste stakeholders, samenwerkingsverbanden, nationale studies en verkenningen in kaart. Vervolgens bepalen we waar, wanneer en bij wie Noord-Holland moet 'aansluiten' om de Noord-Hollandse kwaliteiten en belangen kenbaar te maken. De voornaamste Noord-Hollandse lobbydoelen zijn, in volgorde van belangrijkheid:
    a. Realisatie van de waterstofbackbone die in eerste instantie Noord-Holland Noord met het NZKG en de andere Nederlandse industrieclusters verbindt, inclusief de twee ontbrekende pijpleidingen (IJmuiden–Port of Amsterdam en Port of Den Helder–Middenmeer), en die daarna ook het Ruhrgebied en Antwerpen ontsluit;
    b. Aanlanding van wind op zee en van offshore geproduceerde waterstof (bij de energyhubs op zee) in Noord-Holland;
    c. Het verkrijgen van de status van Hydrogen Valley die aansluit op de ambities van Hydroports en de havennota;
    d. Binnenhalen Nationale en internationale funding van programma's en projecten;
    e. Opnemen van de Noord-Hollandse waterstofprojecten in het nationaal waterstofprogramma (2021). Als het gaat om het Rijksbeleid en de totstandkoming van nationale kaders en wetgeving op het gebied van waterstof en om thema's als betaalbaarheid en de concurrentiepositie van groene waterstof, trekken we samen met andere provincies op in IPO-verband (Interprovinciaal Overleg).

2. We verkennen samen met de actoren in Noord-Holland hoe we de Noord-Hollandse waterstofstrategie gezamenlijk kunnen uitdragen. Met als doel om als één cluster naar buiten te treden.

3. We maken én houden overzicht over alle huidige en toekomstige nationale en internationale fondsen en subsidie-regelingen, en helpen de consortia en programmaleiders met het indienen van financiële aanvragen. We verkennen of deze taak in het waterstofplatform Noord-Holland Noord in oprichting ondergebracht kan worden[9].

4. We stimuleren de vraag naar en toepassing van waterstof in Noord-Holland. De focus ligt daarbij in eerste instantie op vraagstimulatie en vraagaggregatie voor zwaar transport (o.a. in infra, bouw, afval, maritiem, logistiek). Dit doen wij door partijen te verbinden en daarmee schaalgrootte en slagkracht te creëren. Dit doen wij ook door waar mogelijk en wenselijk op te treden als launching customer, bijv. bij aanbestedingen en/of concessieverlening.

[9] Vanuit de regiodeal Kop van Noord-Holland wordt in NHN een waterstofplatform opgericht als een netwerkorganisatie die alle waterstofontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland structureert en coördineert, opdat regionale partners gezamenlijk en afgestemd werken aan de waterstofeconomie in de Kop van Noord-Holland.

5. Onze inhoudelijke focus ligt op regionale infrastructuur. Hieronder vallen regionale waterstofleidingen, haveninfrastructuur als terminals en bunkerfaciliteiten, vulpunten en tankstations, opslagsystemen, compressors en productiefaciliteiten. Dit omdat dergelijke infrastructuur van openbaar nut is en de realisatietermijnen ervan vele jaren vergen. Door hier nu op in te zetten creëren we de randvoorwaarden en zijn we op tijd klaar als de waterstofeconomie op gang komt. Wij doen dit door:
   a. Het (laten) uitvoeren en (co-)financieren van verkenningen naar bijvoorbeeld ruimtelijke tracés van waterstofleidingen of corridors voor (vaar)wegtransport waarlangs waterstoftankstations gesitueerd kunnen worden;
   b. Het co-financieren van pilots en demoprojecten met betrekking tot de regionale infrastructuur;
   c. Het participeren in onderzoeken naar elektrolysers (FME-onderzoek, ISPT-onderzoek);
   d. Het uitvoeren van ruimtelijke, juridische en planologische verkenningen die duidelijk maken waar welke infrastructuur (productie, opslag en distributie) mogelijk is;
   e. Vergunningverlening waar we bevoegd gezag zijn;
   f. Aansluiten bij programma's als EnergieHubs op de Noordzee en Hyway27;
   g. Eventueel investeren in realisatie van regionale infrastructuur via InVest MRA of het provinciefonds duurzame energie Noord-Holland (PDENH).

6. Het faciliteren van samenwerking, afstemming, kennisdeling en informatieverstrekking tussen de regio's en de projecten. Overzicht houden over alle relevante ontwikkelingen en projecten rond waterstof in Noord-Holland en de synergie bewaken. Vraag en aanbod van waterstof koppelen, bundelen van groepen 'gelijken' (bijvoorbeeld bollenboeren en verladers), zodat we de vraag aggregeren, de inkoopkosten verlagen en losse initiatieven tussen verschillende sectoren samensmeden tot een samenhangend geheel. We verkennen of het waterstofplatform Noord-Holland Noord in oprichting hiervoor een goed vertrekpunt biedt.

7. Het waterstofspeelveld is nog sterk in ontwikkeling. Het is belangrijk dat er volop wordt geëxperimenteerd, geleerd en ontdekt. De waterstofbelofte in de diverse toepassingen moeten beproefd en uitontwikkeld worden om daarna opgeschaald te kunnen worden. Pilots en demonstratieprojecten gaan we aanjagen en we bevorderen dat er experimenteerruimte komt. Het stimuleren van kennisontwikkeling rond de productie en de toepassing van waterstof doen we door:
   a. Het (laten) uitvoeren en aanjagen van onderzoek (bijvoorbeeld naar vragen als: hoe de aanlanding van wind op zee gefaciliteerd worden, hoe kan een 1GW-productielocatie worden aangesloten op de waterstofbackbone?);
   b. Deelname in landelijke kennisgroepen als Taskforce Industrie en het waterstofplatform;
   c. In de rol van opdrachtgever van de Omgevingsdiensten: het kennispeil van de omgevingsdiensten en veiligheidsregio's op het gebied van waterstof verhogen en de uitvoering van regelgeving uniformeren;
   d. Het stimuleren van pilots en demonstratieprojecten (via het waterstofplatform), in met name de industrie, het zwaar transport (waaronder bijvoorbeeld de logistiek en de binnenvaart), agrisector en de elektriciteitssector (netbalancering), en eventueel ook in de gebouwde omgeving in het NZKG en in Noord-Holland Noord. Pilots en toepassingen in mobiliteit en vooral de gebouwde omgeving zijn belangrijk om de waterstofeconomie op gang te krijgen, zowel voor maatschappelijk draagvlak als markttechnisch gezien (in de mobiliteitssector kan waterstof veel eerder uit om de hogere kosten voor brandstof te dragen).
   e. Zelf kennis opdoen om volwaardig gesprekspartner voor de markt te zijn;

Tot slot

Deze waterstofstrategie is geen routeplanner die exact aangeeft hoe we zo snel mogelijk een waterstofeconomie kunnen laten ontstaan. De grote dynamiek die waterstof kenmerkt, zowel nationaal als internationaal en door innovatie- en waardeketens heen, vereist een adaptieve aanpak, zodat snel en flexibel kan worden bijgestuurd als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven. Deze aanpak is ook geen vrijbrief voor alle initiatieven op het gebied van waterstof in de provincie Noord-Holland. Ook de wensen en ambities van de verschillende stakeholders ten aanzien van waterstof, zoals genoemd in deze waterstofstrategie, kunnen wellicht niet allemaal ruimtelijk ingepast en mogelijk gemaakt worden. De fysieke ruimte, de beschikbaarheid van groene stroom en zuiver water voor grootschalige productie zijn beperkt. Dat betekent dat er ook in ruimtelijk opzicht integrale afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden. Niet alles kan nu eenmaal overal. Waterstofproductie in onze provincie is echter geen voorwaarde voor het gebruik en de toepassing ervan in onze regio. Waterstof kan immers ook elders geproduceerd worden (bijvoorbeeld in het buitenland en op de Noordzee) en naar Noord-Holland getransporteerd worden. Maar ook voor de toepassing van waterstof voor de komende vijf jaar moeten we keuzes maken: het aanbod is beperkt. De prioriteit ligt bij de huidige afnemers van grijze waterstof, bij zwaar transport en binnenvaart en bij het oplossen van lokale netcongesties. Vanwege deze dynamiek is de aanpak voor de komende drie tot vijf jaar veel concreter en robuuster dan voor de periode daarna. Structureel evalueren en zo nodig bijstellen van de koers is noodzakelijk om de klimaatdoelen te behalen.

9 INZET FINANCIËLE MIDDELEN

De financiële inzet van de provincie Noord-Holland voor de komende 3–5 jaar beoogt de realisering van de waterstofambities een stevige stimulans te geven. De focus ligt op de ontwikkeling van de regionale infrastructuur. Door hier nu op in te zetten, zorgt de provincie voor de juiste randvoorwaarden om de waterstofeconomie in de toekomst te laten functioneren. Het optuigen van deze infrastructuur kent immers een lange realisatietermijn. Het Rijk en de EU financieren de ontwikkeling van een regionale infrastructuur slechts in beperkte mate. De inzet van de provincie is dus echt van belang.

Voor de volgende activiteiten is een financiële inzet van de provincie Noord-Holland nodig:

- Het co-financieren van ruimtelijke verkenningen voor regionale infrastructuur. Dit betreft bijvoorbeeld verkenningen naar locaties voor grootschalige electrolysers, opslaglocaties, interne haveninfrastructuur, transport- en scheepvaartcorridors voor waterstoftankstations en -vulpunten, tracé-onderzoeken en haalbaarheidsonderzoeken naar blauwe en groene waterstof.
- Het co-financieren van pilots en demoprojecten met betrekking tot regionale infrastructuur. Denk aan pilots rond (de aanlanding van) offshore elektrolyse, pilots rond haveninfra, testfaciliteiten voor waterstofproductie, -opslag, -transport. Samen met de regionale partners brengen we in kaart voor welke pilots een financiële ondersteuning vanuit de provincie nodig is.
- Het oprichten van een Noord-Hollands waterstofplatform. We gaan onderzoeken hoe we dit platform kunnen vormgeven, welke taken het platform krijgt en waar we het kunnen onderbrengen.
- Het lobbyen en communiceren over onze waterstofambities en -plannen. Denk aan het maken van het positionpaper en het organiseren van netwerkevents.
- Het uitvoeren van het waterstofprogramma. Het gaat hier om de personele inzet van collega's en indien nodig externe adviseurs.

Voor de uitvoering van deze activiteiten is een budget gereserveerd van 3 miljoen euro.
De kosten kunnen worden gedekt vanuit de reserve energietransitie.

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl
Tekstbewerking
Ton Smits, Saffraan communicatie

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Beleid, sector IOT

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, oktober 2020

M 45/12-11-2018
punt 9

AANGENOMEN

Motie grootste duurzame waterstofcluster van Europa

De Provinciale Staten van Noord-Holland bijeen op 12 november 2018 ter bespreking van de Begroting 2019 (VD-60);

constateren dat:
- Tata Steel, Nouryon en Port of Amsterdam samen een groene waterstoffabriek willen bouwen op het terrein van Tata Steel in IJmuiden met een productie van 15.000 ton waterstof;
- Tata Steel met de waterstoffabriek verwacht 350.000 ton minder CO2 uit te stoten;
- de samenwerkingspartners in het Noordzeekanaalgebied de komende twee jaar gaan onderzoeken of de plannen technisch en financieel haalbaar zijn;
- Den Helder ook een belangrijke locatie kan zijn voor de waterstofeconomie aangezien het als scharnierpunt tussen wind op zee en opslag en distributie op het land kan functioneren d.m.v. gebruik van de bestaande gasinfrastructuur;

overwegen dat:
- "Energieneutraal in 2050" de doelstelling van provincie Noord-Holland is;
- om deze doelstellingen te halen, de Provincie een gedeelte van de energie en warmtevraag duurzaam op moet wekken op eigen grondgebied;
- dit op verschillende manieren kan gebeuren waaronder met groene waterstof opgewekt door windmolens op zee;
- waterstof niet alleen kan dienen als brandstof voor de industrie, maar ook als vervanger van aardgas om woningen te verwarmen;
- ook de gasbehandelingssystemen van de NAM in Den Helder en de gasopslag van TAQA in Alkmaar belangrijke locaties zijn die benut kunnen worden;

zijn van mening dat:
- met de komst van de waterstoffabriek in IJmuiden het Noordzeekanaalgebied een leidende rol kan gaan spelen in Europa op het gebied van klimaat neutrale, circulaire industrie;
- de Provincie dit soort initiatieven zoveel mogelijk moet faciliteren;

verzoeken het college:
- zich in te spannen om te doen wat binnen haar bereik ligt om zo de aanlanding van wind op zee in IJmuiden in combinatie met een waterstoffabriek mogelijk te maken;
- zich in te spannen voor nader onderzoek naar waterstof en het gebruik van gasleidingen voor dit doel in Den Helder;
- dit te doen bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend) in samenspraak met het Rijk of aan de klimaattafels waar onderhandeld wordt over het Klimaatakkoord;

en gaan over tot de orde van de dag.

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4768
Extern Zaak ID	1434025
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	8.c
Omschrijving	Energie: Adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur en afdoen M104-2019
Organisatieonderdeel	BEL/IOT

Bijlagen
20200457_jl_digibroch PvA Energie Infrastructuur_ia4.pdf
Brief aan PS over bouwstenen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024.pdf
M104-2019.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	16 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

GS stellen de “Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020 – 2024” vast. Hierin staat een routekaart voor de provincie, die is opgesteld in samenwerking met de netbeheerders. Het doel is om op de korte termijn knelpunten in het elektriciteitsnet op te lossen en op de lange termijn toe te werken naar een hybride energiesysteem. In het hybride systeem vullen verschillende vormen van energie, zoals waterstof, warmte en elektriciteit, elkaar aan.

De Routekaart is een vervolg op het Actieprogramma Klimaat dat recent door Provinciale Staten is vastgesteld. De energie infrastructuur vraagt om een integrale benadering. Niet alleen tussen verschillende overheidslagen en tussen verschillende energiedragers (elektriciteit, waterstof, warmte en CO2) maar ook tussen verschillende thema’s (mobiliteit, wonen, werklocaties en landschap).

Provincie
Noord-Holland

Bouwstenen adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024

Een gezamenlijke Routekaart naar het toekomstige energiesysteem

ENERGIE

INHOUD

3 | **Voorwoord**

4 | 1 **Inleiding**

5 Probleemschets

5 Doel

5 Leeswijzer

6 | 2 **Opgave Energie-infrastructuur 2020-2050; analyse van strategische documenten**

7 2.2 Analyse

7 2.1 Samenvatting

10 | 3 **Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie 2020-2024**

11 3.1 Aanpak van no-regret projecten

12 3.2 Ontwerp van een hybride energiesysteem (=energiesysteem van de toekomst)

14 3.3 Provinciaal Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem

15 | 4 **Governance energie-infrastructuur**

16 Toelichting rol provincie

17 Programma's

19 | 5 **Routekaart: overzicht van acties**

21 | **Bijlage 1: Overzicht van geraadpleegde documenten**

22 | **Bijlage 2: Opvolging aanbevelingen systeemstudie Noord-Holland 2050**

26 | **Bijlage 3: Voorstel taskforce energie-infrastructuur**

VOORWOORD

Energietransitie, woningbouw en economische ontwikkelingen vragen meer en meer capaciteit van het elektriciteitsnet. Daardoor zit de belasting van het elektriciteitsnet op een aantal plaatsen aan zijn limiet. In deze Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-Infrastructuur 2020-2024 presenteren wij u daarom een routekaart waarmee de provincie in samenwerking met Liander en de andere netbeheerders knelpunten wil oplossen. En we starten met het ontwerp van een nieuw 'hybride' energiesysteem voor Noord-Holland.

De provincie wil samen met Liander de schouders zetten onder het uitvoeren van zogenaamde 'no-regret maatregelen' – maatregelen die we op korte termijn sowieso moeten nemen om te voorkomen dat we zonder elektriciteit komen te zitten. Tegelijkertijd maken we een ontwerp voor toekomstbestendige nieuwe energienetwerken.

Het energiesysteem zoals we dat nu kennen gaat de komende decennia radicaal veranderen. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat woningen van het gas af moeten en het gebruik van warmtenetten moet toenemen. Er wordt meer hernieuwbare energie als zon en wind opgewekt. Dit gebeurt bovendien meer decentraal. De benodigde infrastructuur is daarbij een randvoorwaarde. Daarnaast zal de industrie – in elk geval voor een deel - overstappen op waterstof.

Het ontwerp van een nieuw flexibel energiesysteem voor meerdere soorten energie (een hybride systeem), is een complexe opgave. Technologieën ontwikkelen zich razendsnel. Daar willen en moeten we op inspelen. Duidelijk is dat provincie, Liander en de andere netbeheerders het niet alleen kunnen. We hebben elkaar en andere partijen zoals gemeenten, rijk, energie-gebruikers en elektriciteit-opwekkers nodig.

De provincie pakt als overheid de coördinatie voor de regio, over gemeentegrenzen heen. De netbeheerders waaronder Liander staan voor de uitdaging om de transities op de infrastructuur aan te sluiten, waarbij de maatschappelijke kosten van de netinvesteringen laag zijn en de aanpassingen tijdig worden gedaan.

Om onze onderlinge samenwerking te benadrukken bieden we u deze eerste Uitvoeringsstrategie Energie-Infrastructuur voor Noord-Holland aan. We gaan samen bouwen aan het energiesysteem van de toekomst!

Deze strategie kunnen we aanpassen wanneer dat nodig is: het ontwerp van het toekomstig energiesysteem sturen we bij als we veranderingen zien in de energievraag of het aanbod of als er technische ontwikkelingen zijn. We hebben vertrouwen in de samenwerking met elkaar en zullen samen met de andere netbeheerders en de vele andere partners ons inzetten voor het energiesysteem van de toekomst.

Edward Stigter
Gedeputeerde Klimaat en Energie

Daan Schut
Lid raad van bestuur, CTO Alliander (Liander is onderdeel van Alliander)

1 INLEIDING

Het Klimaatakkoord gaat steeds meer naar de planontwikkeling en in enkele gevallen naar de realisatie. Dit om doelstellingen voor 2030 tijdig te kunnen realiseren. Dit document gaat dieper in op de problemen en uitdagingen voor het toekomstige energiesysteem en de oplossingen die op de korte, middellange en lange termijn nodig zijn. De aanpak start vanuit de elektriciteits-infrastructuur omdat hier de urgentie het hoogst en de opgave het grootst is. Parallel zal een perspectief voor het toekomstige hybride energiesysteem worden ontwikkeld. Immers de elektriciteitsinfrastructuur zal meer dan nu het geval is een relatie hebben met andere energiesystemen (warmte en gassen). Dit is noodzakelijk om vraag en aanbod op elkaar af te kunnen stemmen.

De in deze notitie voorgestelde adaptieve uitvoeringsstrategie is het resultaat van de vele gesprekken die met de netbeheerders, diverse partners, kennisinstellingen en overige betrokken partijen in het afgelopen jaar zijn gevoerd in diverse structuren en verbanden. De voorgestelde bouwstenen zijn gebaseerd op deze gesprekken en een analyse van meerdere documenten (zie hoofdstuk 2) van de verschillende betrokken partijen.

Probleemschets

In de Omgevingsvisie NH2050 heeft de Provincie Noord-Holland de energie-infrastructuur als kritische randvoorwaarde benoemd voor toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Niet alleen ten gevolge van de energietransitie, maar ook door demografische ontwikkelingen en economische groei in het algemeen, is er een toenemende vraag en aanbod van energie. Hiervoor is uitbreiding en verzwaring van de bestaande energie-infrastructuur nodig.
Om te voorzien in vraag en aanbod zorgt het toekomstige hybride energiesysteem voor steeds meer dwarsverbanden tussen bijvoorbeeld de industrie, de glastuinbouw en de gebouwde omgeving. De huidige energie-infrastructuur moet zich vernieuwen en transformeren om een robuust en effectief systeem te kunnen blijven. Het nieuwe hybride energiesysteem wordt een combinatie van elektriciteit, warmte, gassen, en indien noodzakelijk fossiele brandstoffen waarbij CO_2 wordt afgevangen.
Gezien de beperkte fysieke ruimte (boven- en ondergronds) als ook milieuruimte wordt het steeds complexer om de benodigde ruimte in het fysieke domein te vinden om energienetwerken aan te leggen. Ook andere factoren zoals draagvlak, financiering, de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen betrokken partijen gaan een steeds grotere rol spelen. Dit zorgt ervoor dat een meer samenhangende strategie nodig is waar alle partijen zich in kunnen vinden. Immers de energie-infrastructuur is niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen.

Doel

Het doel is het in orde maken van de energie-infrastructuur zodat het de provinciale en landelijke ambities kan faciliteren. Middels deze gezamenlijke uitvoeringsstrategie geven partijen commitment om, binnen gestelde termijnen, gezamenlijk de verantwoordelijkheid te dragen voor de uitvoering van het realiseren van een elektriciteitsinfrastructuur die robuust, adaptief en betaalbaar is. Naast een toereikende elektriciteits-infrastructuur gaat dit ook over het energiesysteem als geheel, dat in moet kunnen spelen op de toenemende vraag en een fluctuerend aanbod. Dit laatste vraagt om een ontwerp naar het meest optimale energiesysteem en de meest wenselijke schaal voor het koppelen van stromen en voor het koppelen van vraag en aanbod. Dit is nodig voor een optimale ruimtelijk-economische invulling van Noord-Holland die ook duidelijkheid geeft aan gemeenten, bewoners, netbeheerders en andere partijen. Zowel voor de korte termijn als voor de middellange en lange termijn is regie nodig want niet één partij kan het alleen. Daarvoor is maatwerk nodig in de samenwerking tussen partijen.

Deze aanpak heeft betrekking op heel Noord-Holland. In het proces naar de uitvoering strategie zal zo veel als mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande overlegstructuren en afspraken. De uitvoering zelf zal waar mogelijk veel meer gebiedsgericht en regionaal worden opgepakt. Bij deze aanpak is gekozen voor een periode 2020-2024 omdat er voor de periode daarna nog veel onzekerheden zijn. Dat wil niet zeggen dat de periode tot en met 2050 geen onderdeel vormt van deze aanpak. Verder is de aanpak zodanig dat tussentijds kan worden bijgestuurd.

Leeswijzer

In de Routekaart wordt de opgave voor het toekomstige energiesysteem aan de hand van recente studies en onderzoeken nader geduid. Dit geldt als fundament voor de bouwstenen. Vervolgens worden de bouwstenen toegelicht: hoe de elektriciteitsinfrastructuur wordt verzwaard en uitgebreid en hoe deze meer in samenhang wordt gebracht met warmte, waterstof en het bestaande gassysteem. Dit betreft een complex proces waar meerdere partijen een rol hebben en waarover nog veel onduidelijkheden zijn. Dit is de reden om in de aanpak en strategie te werken met bouwstenen. De hele aanpak leidt ten slotte tot een Routekaart met meerdere acties.

2 OPGAVE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR 2020-2050; ANALYSE VAN STRATEGISCHE DOCUMENTEN

Vanuit verschillende invalshoeken is de opgave met betrekking tot de energie-infrastructuur en daarmee ook de elektriciteits-infrastructuur nader inzichtelijk gemaakt. De opgave legt de basis voor een integrale aanpak.

2.1 Samenvatting

In de Systeemstudie Noord-Holland 2050 en de Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 worden vier dezelfde scenario's gebruikt. Het gaat niet om een keuze uit een van deze scenario's, welke uitwerkingen zijn van de uithoeken van het speelveld. Wel zijn er zaken die in elk scenario voorkomen, waarvan we kunnen concluderen dat deze sowieso realiteit moeten worden. Daarnaast moet men elementen uit deze scenario's kiezen om op te gaan sturen. Meer richting is nodig om tot uitvoeringsprojecten te komen die aansluiten bij de ambities van Noord-Holland. Kennis en innovatie zijn daarbij nodig om knelpunten op te lossen. Dit vraagt om een regierol van de provincie zodat partijen en verschillende belangen met elkaar worden verbonden.

De opgaven in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid zijn verschillend in omvang en complexiteit. Dat heeft meerdere oorzaken zoals de aanwezigheid van grote energievragers, de beschikbare ruimte, samenhang met andere opgaven en bestaande structuren. Dit heeft ook gevolgen voor de aanpak.

In de verschillende documenten ontbreekt het aan concrete uitvoeringsprojecten voor de korte en middellange termijn. De ruimtelijke impact is groot, maar het is nog onduidelijk hoe groot precies en hoe hier meer op gestuurd moet worden. Netbeheerders vragen de benodigde ruimte te reserveren gezien de grote ruimtedruk. Meer snelheid in planproces richting voorbereidings- en vergunningstraject is nodig om vertraging en vastlopen van het energienetwerk te voorkomen.

Er zijn enkele voorbeelden van projecten waar de provincie in samenwerking met partners de regierol heeft. Dit zijn bijvoorbeeld Provinciaal Inpassingsplan Kop van Noord-Holland, Aanlanding Wind op Zee, Provinciaal Inpassingsplan Netuitbreiding Beverwijk-Oterleek en Stationsontwikkeling A4 zone Haarlemmermeer.

Samengevat voor 2030 komt de opgave voort uit o.a.:

I meer decentrale opwek vanuit de Regionale Energiestrategieën.
II meer vraag door o.a. :
   a elektrisch vervoer, meer laadpalen en logistieke knooppunten.
   b meer woningbouw, elektrificatie van woningen.
   c meer datacenters.
   d toename en transitie mobiliteit, o.a. elektrificeren en verduurzaming logistiek.
   e transitie industrie en werklocaties.
   f wijken van het gas (warmtetransitie).

2.2 Analyse

Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)

Ambitie is een klimaatneutrale provincie in 2050 en benutting van de economische potentie van de energietransitie en de circulaire economie. Onderdeel van deze ambitie is ruimte voor energie-infrastructuur in Noord-Holland met het Noordzeekanaalgebied en Den Helder als schakels in een nationaal netwerk. Het Noordzeekanaalgebied en (afhankelijk van de aanlandingsmogelijkheden voor energie) bij Den Helder, zijn tot 2030 de eerst aangewezen locaties voor het treffen van ruimtelijke maatregelen om de aanlanding van op zee opgewekte elektriciteit goed te laten plaatsvinden. Een van de centrale opgaven is het mogelijk maken van de transitieopgave middels het efficiënt inzetten bestaande energie-infrastructuur en aanleggen van nieuwe infrastructuur. Gebeurt dit niet dan blijven economische kansen onbenut.

Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019)

In de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 is het elektriciteitsnetwerk geanalyseerd. Het onderzoek biedt inzicht in waar en wanneer maatregelen nodig zijn om de energietransitie en de economische ontwikkeling van Noord-Holland te faciliteren. De energietransitie, de groei van de economie, en de toenemende rol van elektriciteit in het dagelijks leven zorgen voor een sterk toenemende belasting van het elektriciteitsnetwerk waardoor die nu reeds onder druk staat. Hier komt bij dat energie uit duurzame

bronnen (wind en zon) geen continue bronnen zijn maar pieken en dalen op het netwerk veroorzaken. Het toekomstige energiesysteem moet zo ontworpen worden dat deze pieken en dalen kunnen worden opgevangen (balanceren).

Voldoende transportcapaciteit en de verhouding tussen vraag en aanbod leveren op korte termijn acute knelpunten op. De aard en omvang verschilt per subregio en treedt zowel op in het laag-, midden-, als in het hoogspanningsnet. In de systeemstudie wordt geconcludeerd dat het huidige elektriciteitsnetwerk in Noord-Holland niet toereikend is en de stabiliteit van het netwerk onder druk komt te staan.

De belangrijkste conclusies uit de Systeemstudie zijn a) dat het huidige elektriciteitsnetwerk in Noord-Holland niet toereikend is voor de toenemende elektriciteitsvraag en opwek (land en zee) en b) dat de stabiliteit van het elektriciteitsnetwerk onder druk komt te staan. Naast uitbreiding en verzwaring zijn andere (innovatieve) oplossingen nodig zoals opslag en integratie met andere energiedragers. Een andere oplossing, los van de energie-infrastructuur, is om vraag en aanbod van energie op een andere manier te ordenen in de ruimte en/of tijd. In de voorliggende aanpak zal dit verder worden uitgewerkt (hoofdstuk 3.2).

In de Systeemstudie Noord-Holland 2050 worden het Industriegebied *Noordzeekanaalgebied (NZKG)* en *Den Helder* er specifiek belicht. De schaal en omvang van het Industriegebied NZKG biedt kansen, om de energie-infrastructuur als vliegwiel te laten fungeren voor verdere transitie in de regio. Aanlanding van wind op zee en de aanwezigheid van grote energieverbruikers bieden mogelijkheden voor opwek, conversie, opslag en distributie. Den Helder wordt gezien als aanlandingslocatie voor windparken op de Noordzee na 2030. De opgave daarbij is om te zoeken naar vormen waarbij de (extra) aanlanding niet leidt tot een benodigde grootschalige verzwaring van de hoogspanningsnetten. Bijvoorbeeld door te kijken naar aanlanding in de vorm van waterstof, of door conversie naar waterstof bij het aanlandingspunt. Den Helder is daarnaast goed aangesloten op het hoofdtransportnetwerk van aardgas. Dit netwerk kan relatief eenvoudig geschikt worden gemaakt voor transport van waterstof. In de Waterstofstrategie Noord-Holland (2020) worden de ambities, kansen en mogelijkheden van waterstof benoemd. De ambitie is dat Noord-Holland een snel opkomende Hydrogen Valley wordt. De regio heeft veel potentie om de productie en invoer, opslag en doorvoer van (klimaatvriendelijke) waterstof snel op te schalen. Daarmee kan Noord-Holland niet alleen haar eigen klimaatdoelstellingen realiseren, maar ook een substantiële bijdrage leveren aan het verduurzamen van het energiesysteem in Nederland én Noordwest Europa.

In bijlage 2 een toelichting op de stand van zaken per aanbeveling uit de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050.

Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (lopend, nationaal)

De Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (II3050) is een vervolg op de in 2019 gepubliceerde Infrastructure Outlook 2050 en komt voort uit een afspraak in het Klimaatakkoord. In de II3050, waaraan Tennet, GasUnie en de regionale netbeheerders samenwerken, worden vier scenario's van regionale, nationale, Europese en internationale sturing op de ontwikkeling van het energiesysteem uitgewerkt voor heel Nederland. De klimaatneutrale scenario's zijn primair ontwikkeld om de benodigde flexibiliteit en energie infrastructuur richting 2050 te kunnen bepalen. In vervolgfasen worden o.a. de kosten en de maakbaarheid in kaart gebracht.

Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020, nationaal)

In opdracht van het kabinet is in oktober 2019 de Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (TIKI) ingesteld. Het Noordzeekanaalgebied is als één van de zes clusters meegenomen in het TIKI. Het doel van TIKI was om in kaart te brengen welke infrastructurele knelpunten en potentiele oplossingen er zijn voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van de sector industrie. De TIKI heeft in april 2020 advies uitgebracht aan de minister van EZK. Hierin wordt de sterke uitgangspositie van de Nederlandse Industrie benadrukt. Hiertegenover staat een groot aantal onzekerheden die partijen met elkaar moeten managen: de precieze behoeften van de industrie, de beschikbaarheid van infrastructuur en het benodigde type; de investeringsbereidheid van overheid, netwerkbedrijven en industrie; het nationale en internationale prijsbeleid en CO_2-heffingen; het maatschappelijk draagvlak, het investeringsklimaat en ten slotte het internationale speelveld. Aspecten die ook een rol spelen in het Noordzeekanaalgebied. Op basis van het TIKI advies is een kabinetsreactie opgesteld waar het kabinet op 16 oktober 2020 een besluit heeft genomen. De belangrijkste adviezen die van invloed zijn op Noord-Hollandse aanpak zijn:

- Er wordt nationaal een Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) gestart. Daarnaast zullen de industrieclusters samen met het Rijk een Safehouse[1)] ontwikkelen als onderdeel van het Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI).
- Aanleg van een H2 backbone voor transport van waterstof van en naar de havens en industrieclusters
- Substantieel investeren door de overheid in energie-infrastructuur om financieringsknelpunt op te lossen.

Om de afspraken zoals met de Industrieclusters gemaakt zijn vanuit het Klimaatakkoord wordt een aparte uitvoeringsstructuur opgezet. Voor het Industriecluster NZKG is daarvoor het Bestuursplatform Energie-transitie NZKG opgezet.

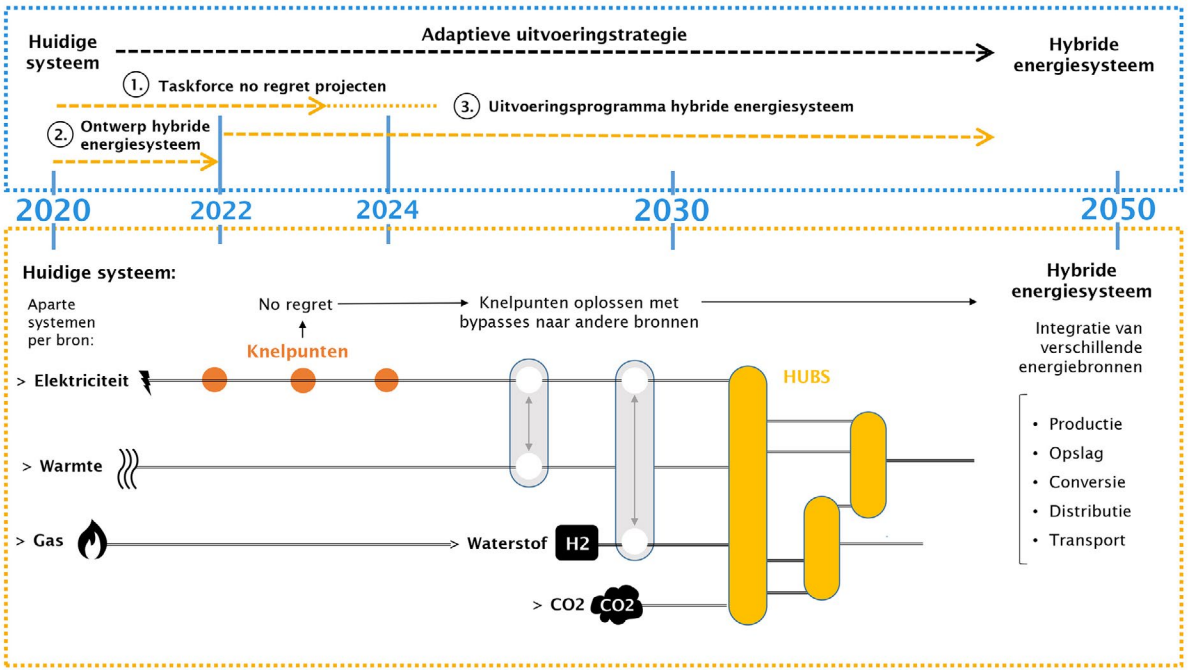
RES analyse (2020)

Door de netbeheerders is in april 2020 een netimpactanalyse gemaakt van de Regionale EnergieStrategieën 1.0 van NHN en NHZ. In oktober heeft Liander een zienswijze ingediend op de concept Regionale Energie-Strategieën. In deze zienswijzen wordt geadviseerd om ruimtelijk het aanbod van hernieuwbare opwek te sturen zodat bij aansluiting op het elektriciteitsnetwerk kosten, ruimtelijke impact en de realisatietijd worden verminderd. De aanbevelingen zijn bijvoorbeeld gericht op het combineren van opwekmogelijkheden (zon en wind), het clusteren van opwek en het optimaal benutten van nog bestaande capaciteit op het bestaande elektriciteitsnetwerk. Hierdoor zijn minder nieuwe stations en uitbreidingen van bestaande stations en tracés nodig waardoor doorlooptijd korter wordt, minder kosten en ook minder ruimte nodig is.

1) Safehouse is bedoeld om gegevens van bedrijven te verzamelen zodat zij vertrouwelijk bedrijfsinformatie kunnen delen die wel van belang is voor plannen met betrekking tot de energie-infrastructuur.

3 BOUWSTENEN ADAPTIEVE UITVOERINGSSTRATEGIE 2020-2024

Om te komen tot een adaptieve uitvoeringsstrategie worden in totaal drie bouwstenen onderscheiden: 1 | No-regret projecten, 2 | Ontwerp hybride energiesysteem en 3 | Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem (zie figuur 1). Gezien de complexiteit en onzekerheden is hiervoor gekozen om meer richting te kunnen aan de aanpak zodat een zorgvuldig proces kan worden doorlopen in samenwerking met Rijksoverheid, gemeenten, netbeheerders en overige partners. Vanuit urgente knelpunten wordt toegewerkt naar een uitvoeringsprogramma voor het toekomstige hybride-energiesysteem.



Figuur 1 | Schema bouwstenen (bron: Provincie Noord-Holland)

3.1 Aanpak van no-regret projecten

Planning: 2020-2025

Samen met de netbeheerders wordt een aanpak ontwikkeld om de uitvoering van no-regret projecten te versnellen. Op dit moment ligt de focus van de no-regret projecten op de elektriciteits-infrastructuur. Het wordt niet uitgesloten dat op een later moment projecten van andere energiedragers erbij komen. Onderdeel van de no-regret projecten zijn de netoplossingen voor knelpunten die voortkomen uit de Regionale Energiestrategieën (RES), de Cluster Energiestrategieën Industrie (CES) en de Investeringsplannen van de netbeheerders.

De uitbreiding en verzwaring van het elektriciteitssysteem (transformatorstations, kabels en leidingen) is zo urgent dat nu in deelgebieden de huidige transportcapaciteit onvoldoende is en in andere deelgebieden onder druk komt te staan. Met de netbeheerders is daarom een inventarisatie gemaakt van no-regret projecten. De criteria voor no-regret projecten zijn:

- Projecten die reeds zijn gestart of sowieso doorgang moeten vinden vanuit ruimtelijk-economisch perspectief zonder het toekomstig hybride energiesysteem negatief te beïnvloeden.
- Projecten waarbij sprake is van provinciaal belang maar de uitvoering stagneert.
- Projecten die nodig zijn om huidig transportcapaciteit op orde te brengen of houden.
- Projecten waar netwerkcomponenten door veroudering vervangen moeten worden; einde levensduur of verouderde techniek.

Met de netbeheerders is een eerste overzicht gemaakt van mogelijke no-regret projecten. Dit wordt verder uitgewerkt en met betrokken gemeenten worden besproken. Op een gegeven moment ontstaat een lijst van no-regret projecten waar een interventie van de provincie gewenst is. Deze lijst is niet statisch maar adaptief om snel op ontwikkelingen te kunnen inspelen. Samen met de netbeheerders wordt bepaald of de projecten gezamenlijk worden opgepakt of dat een andere (individuele) aanpak voldoende is.

Om daadwerkelijk tot uitvoering te komen is gebleken dat het belangrijk is om belemmeringen in het planproces weg te nemen en zo te voorkomen dat projecten vertragen. Belemmeringen ontstaan vaak doordat

meerdere trajecten en/of opgaven bij elkaar komen en nadere afstemming nodig is. De toegevoegde waarde van de overheid (o.a. provincie) wordt gezien in:

- **Ruimtelijke reserveringen**; meer duidelijkheid over waar wel/niet energie-infrastructuur kan komen, zowel bovengronds als ondergronds.
- **Overzicht van beleidsprojecten** die impact hebben op de netinfrastructuur: beleid op natuur/ landschap/cultuurhistorie en dergelijke kan energie-infrastructuur beïnvloeden.
- Waar **lokale overheden** er niet uitkomen, door bemiddeling en/of het inzetten van juridisch-planologische instrumenten.
- **Het ontwerpen van een hybride energiesysteem**: er is regie nodig op het verkrijgen van juiste energiemix, het koppelen van energiedragers en het maken van een integrale afweging van opgaven.
- Meer **eenduidigheid creëren** in het aankoopbeleid voor grond ten behoeve van energie-infrastructuur tussen publieke organisaties.
- Onderzoek naar verbetering regelgeving kabels & leidingen.

Een speciaal hiervoor nog in te stellen Taskforce (zie Bijlage 3) onder bestuurlijk opdrachtgeverschap gaat uitvoering geven aan bepaalde no-regret projecten. Met de netbeheerders vindt nog overleg plaats over een lijst van no-regret projecten.

Bij deze bouwsteen wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (zie Bijlage 2). Mocht dit anders zijn dat wordt dit bij betreffende aanbeveling expliciet aangegeven.

Acties:
1 Bestuurlijk besluit over het instellen van een Taskforce no-regret projecten.
2 Afwegingskader maken voor no-regret project over wel/niet inzetten van een provinciaal instrument.
3 Aansluiting bij Regionale Energie Strategieën (RES), Cluster Energie Strategieen (CES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
4 Monitoren voortgang van no-regret projecten.
5 Uitvoeren van aanbevelingen uit de Systeemstudie.

3.2 Ontwerp van een hybride energiesysteem (=energiesysteem van de toekomst)

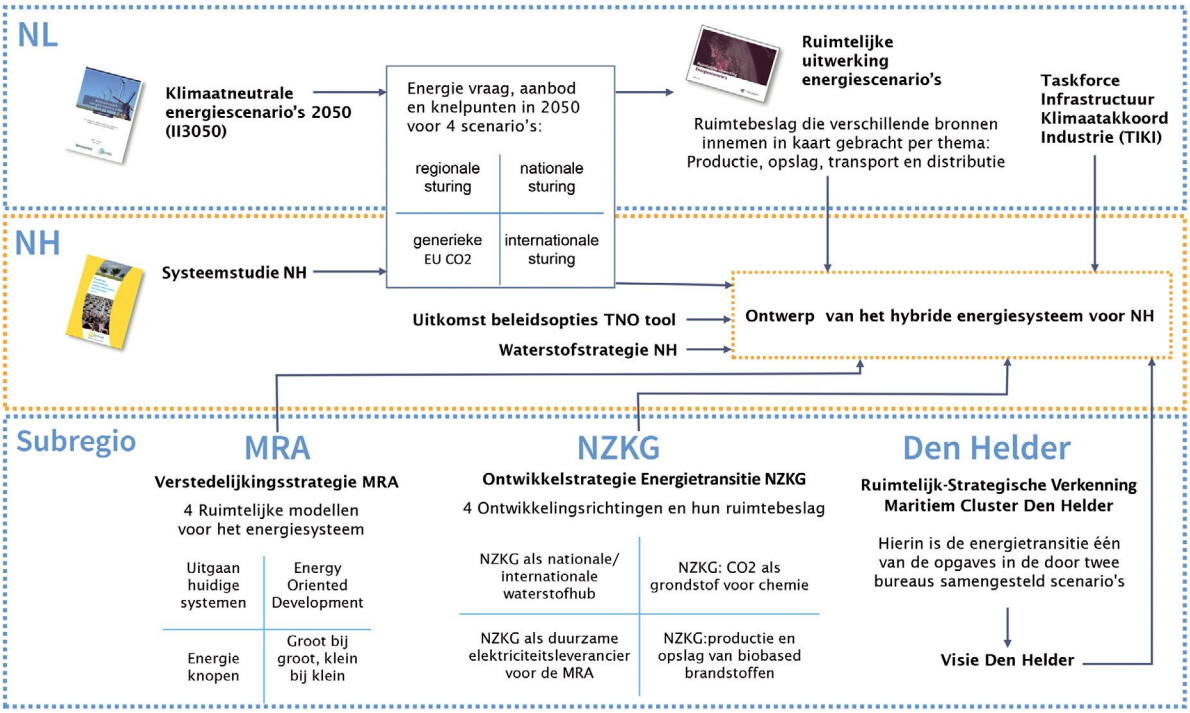
Planning: 2020-2022

Het toekomstige energiesysteem voor Noord-Holland integreert de verschillende bronnen en richtingen van de energiestromen. Dit systeem bestaat nog niet en heeft ruimtelijke consequenties. Bij het ontwerpen van een hybride energiesysteem moet rekening worden gehouden met centrale en decentrale productie van energie, transport en de ruimte die nodig is voor: opslag, conversie en distributie. Meerdere vragen zullen nog moeten worden beantwoordt zoals:

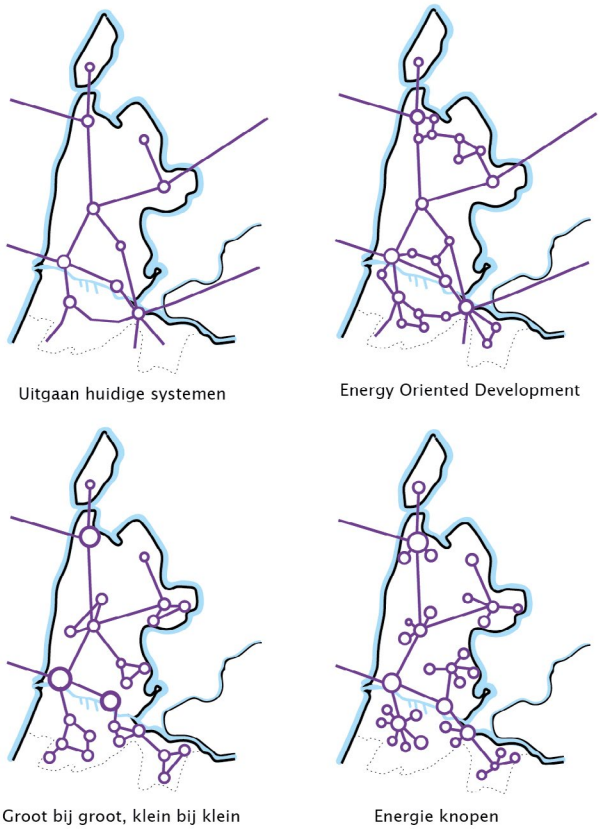
- Hoeveel ruimte is er minimaal en maximaal nodig voor de energie-infrastructuur? Waar moet vanuit bijvoorbeeld ruimte meer op gestuurd worden?
- Wat zijn de kenmerken van een energiehub en energieknooppunt? Waar kunnen deze ruimtelijk het best worden gesitueerd vanuit toekomstig hybride energiesysteem?
- Wat is de optimale schaal voor het koppelen van energiedragers in hubs of kooppunten?
- Biedt het koppelen van vraag en aanbod kansen voor een efficiënter en economischer infrastructureel systeem? Wat betekent deze koppeling voor de ruimtelijke inrichting van de provincie.
- Hoe verhouden kosten, ruimte en planning van de energie-infrastructuur zich tot elkaar met betrekking tot de verschillende energiedragers?

Het ontwerp zal kijken naar de meest optimale en wenselijke schaal voor het koppelen van stromen en voor het koppelen van vraag en aanbod. Als eerste stap richting het energiesysteem van de toekomst, is het belangrijk om alle uitgevoerde verkenningen, visies en scenario's op de provinciale en landelijke schaal te bundelen en hieruit conclusies te trekken. Tegelijkertijd moet gekeken worden naar de specifieke scenario's en visies die voor de sub-regio's zijn gemaakt: Metropoolregio Amsterdam, het Industriegebied Noordzee-kanaalgebied en Den Helder.
De uitkomsten van de analyse worden geprojecteerd op het grondgebied van de provincie en vergeleken met huidige en toekomstige ruimteclaims en beperkingen. Specifiek hiervoor voert TNO een opdracht uit voor Provincie Noord-Holland. Met behulp van een tweetal visualisatie en simulatie omgevingen wordt de impact

van verschillende beleidsopties op het energiesysteem (elektriciteitsnet, warmte en waterstof), op de fysieke en ruimtelijke indeling en milieuruimte gemodelleerd en gevisualiseerd. Doel is om meer inzicht te krijgen in wat uiteenlopende beleidsopties (bijvoorbeeld de locatiekeuze van nieuwe datacenters of een elektrolyser voor de productie van waterstof) voor impact hebben op een specifiek gebied. De Systeemstudie is abstract en cijfermatig en op deze wijze worden de ruimtelijke consequenties van beleidskeuzes inzichtelijk gemaakt.



Figuur 2 | Verbanden tussen onderzoeken nationaal, provinciaal en regionaal (bron: Provincie Noord-Holland)



Figuur 3 | Principes van mogelijke ruimtelijke modellen Noord-Holland (bron: Provincie Noord-Holland)

Uit deze confrontatie zullen verschillende ruimtelijke mogelijkheden zichtbaar worden die vervolgens input zijn voor het ontwikkelen van modellen.

Deze ruimtelijke modellen worden uitgewerkt naar ontwikkelpaden. Zij worden de basis voor uitgebreide gesprekken en consultaties met verschillende expertises binnen de provincie en met de belangrijke externe partners (netbeheerders, het Rijk, de Metropoolregio Amsterdam, het maritiem cluster Den Helder en Noordzeekanaalgebied). De gesprekken zullen resulteren in een denkrichting voor het energiesysteem van Noord-Holland. Daarbij is het belangrijk dat met de intrinsieke onzekerheid én nodige flexibiliteit die samenhangt met de toekomst een transitiepad geschetst wordt richting het systeem in 2050. Het transitiepad is bedoeld om beslissingen die op korte termijn, maar langer dan de no-regret termijn, nodig zijn ten aanzien van het aanleggen van infrastructuur te kunnen nemen en om te voorkomen dat (in het licht van een nieuw systeem) onnodige investeringen worden gedaan.

Er zal aansluiting worden gezocht bij het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH), welke in 2022 gereed is. Dit programma richt zich op de ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur en is een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI), het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening (SEV III), de Structuurvisie Windenergie Op Land (SvWOL) en de Structuurvisie Buisleidingen (SB). Het NPEH moet zorgen voor voldoende ruimte voor de nationale energiehoofdstructuur, op basis van een integrale afweging met andere opgaven en belangen, binnen een (inter)nationale context en waarbij een goede leefomgevingskwaliteit randvoorwaardelijk is. De tijdshorizon is 2030-2050.
Het programma heeft betrekking op het gehele Nederlandse grondoppervlak, uitgezonderd de Noordzee.

Acties:
1 Ontwikkelen ruimtelijke tool om verschillende infrastructurele scenario's te beoordelen.
2 Uitwerken van stappenplan ontwerp hybride energiesysteem
3 Scenario's II3050 en uitkomsten ruimtelijke tool vertalen naar een voor Noord-Holland meest voor de hand liggend ontwerp voor een hybride energiesysteem.
4 Op basis van dit ontwerp een voorstel maken voor de inzet van ruimtelijk instrumentarium (Omgevings verordening).
5 Aansluiting bij nationale trajecten en input van projecten richting NPEH MIEK en PIDI. Het doortrekken van de 380 kV richting Noord-Holland Noord en aanleg van de backbone waterstof zijn hier voorbeelden van.

3.3 Provinciaal Uitvoeringsprogramma hybride energiesysteem

Planning: vanaf 2022

Bij deze derde bouwsteen van de Adaptieve Uitvoeringstrategie zal een start worden gemaakt met een Provinciaal Uitvoeringsprogramma van het hybride energiesysteem waarin concrete en uitvoerbare projecten komen. Nu worden nog aparte aanpakken gemaakt voor elektriciteit, warmte en waterstof maar deze moeten samenkomen in dit integrale Uitvoeringsprogramma.

Na afronding van bouwsteen 2 kan een beter beeld gegeven worden van de acties die de provincie kan nemen en over de exacte invulling van een Provinciaal Uitvoeringsprogramma.

Belangrijk voor de uitvoering is dat nader ingezet wordt op de volgende activiteiten. Hiermee kan parallel aan de bouwstenen 1 en 2 reeds mee worden gestart.

- **Communicatie**: er gaat veel gebeuren en heldere communicatie richting bewoners, bedrijven en overige partijen is nodig. Dit speelt een rol in de bouwstenen 1 t/m 3.
- **Omgevingsmanagement**: doel om verschillende partijen in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken reeds vanaf de planvorming. In NZKG start hiervoor een pilot (november 2020-december 2021).
- **Kennis en innovatie energiesystemen**: gemeenten hebben reeds aangegeven dat zij een gebrek hebben aan kennis over de energie-infrastructuur. Zij zien voordelen in een centraal punt waar kennis wordt gedeeld. Innovatie kan belangrijke rol spelen om te komen tot oplossingen maar speelt nog te veel een ondergeschikte rol. Dit is relevant voor de bouwstenen 1 t/m 3.
- **Diverse instrumenten**: divers, kan juridisch-planologisch zijn maar ook financieel. Dit speelt een rol in de bouwstenen 1 t/m 3.

Acties:
1 Plan van aanpak opstellen voor Provinciaal Uitvoeringsprogramma.
2 Nader uitwerken communicatie en omgevingsmanagement voor de realisatie van een hybride energiesysteem.
3 Voorstel voor delen van kennis en stimuleren van innovatie die belangrijk is voor de ontwikkeling van een hybride energiesysteem.

4 GOVERNANCE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR

Het speelveld rondom de energie-infrastructuur is versnipperd tussen netbeheerders van verschillende energiedragers en tussen verschillende beleidsvelden en overheidslagen. De energie-infrastructuur wordt nu per energiedrager onafhankelijk aangelegd. Voor een toekomstig hybride energiesysteem is samenwerking noodzakelijk, niet één partij kan het alleen. Bovendien is de energie-infrastructuur niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen. De opgave in de energie-infrastructuur is sector-overstijgend.
De vraag naar duurzame energie zal niet alleen toenemen bij de industrie, maar ook voor mobiliteit, de gebouwde omgeving en landbouw. Dit maakt het speelveld complex en omvangrijk met veel afzonderlijke trajecten. Mede gezien de tijdsdruk moet het besluitvormingsproces waar mogelijk vereenvoudigd worden. Dat kan de provincie niet alleen. Reden om de rollen en bevoegdheden van betrokken partijen nader uit te werken (figuur 4).

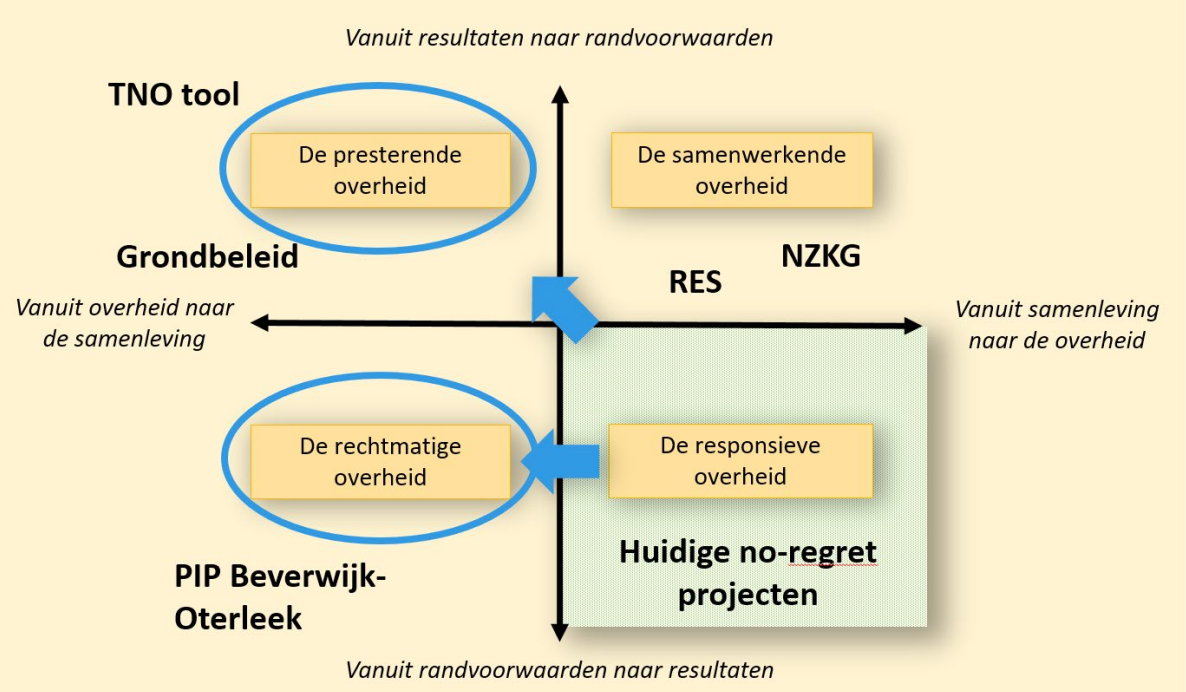
ROLLEN EN BEVOEGDHEDEN VAN OVERHEDEN
Overheden hebben een veelvoud aan instrumenten om hun doelstellingen te behalen, zoals het (interbestuurlijk) programma, investeringsprogramma's, samenwerkingsafspraken, de Omgevingsverordening, subsidies en andere beleidsinstrumenten, zoals het grondbeleid en uitvoeringsinstrumenten zoals het omgevingsplan, het projectbesluit en de omgevingsvergunning. Welk instrument wanneer wordt ingezet is mede afhankelijk van de (gewenste) rol en kan in dit proces per bouwsteen verschillen (als ook binnen één bouwsteen).

ROLLEN EN BEVOEGDHEDEN NETBEHEERDERS
Netbeheerders hebben een aansluit en transportplicht, informatiecodeplicht en moeten zich houden aan tarievencode met maximum transporttarieven. Tennet heeft specifieke verantwoordelijkheid om vraag en aanbod te balanceren.

Figuur 4 | Huidige rollen en verantwoordelijkheden

Toelichting rol provincie

Bij iedere bouwsteen zoals in hoofdstuk 3 gepresenteerd, heeft de provincie haar eigen rol. We lichten deze rollen toe aan de hand van onderstaand schema (figuur 5) afkomstig uit de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.



Figuur 5 | Rolkeuze bepalend voor resultaat

Bij de eerste bouwsteen nemen we samen met de netwerkbeheerders en het Rijk het initiatief voor het oplossen van de no-regret knelpunten door middel van een Taskforce Energie-infrastructuur. We kiezen hiermee de rol van responsieve overheid. De Provincie opereert als bemiddelaar en samenwerkingspartner om samen met de netwerkbedrijven, het Rijk, de betreffende gemeenten en eventueel andere partijen zoals bedrijfsleven gezamenlijk geïdentificeerde maatregelen te nemen. Indien gewenst kan de Provincie binnen

de Taskforce ook de rechtmatige rol innemen door in te zetten op het ruimtelijk ordeningsinstrumentarium zoals de omgevingsverordening of het provinciaal inpassingsplan (projectbesluit onder de Omgevingswet). Daarnaast kan de provincie subsidies, eigen onderzoeken en grondbeleid inzetten als presterende overheid.

Het doel van de tweede bouwsteen is het ontwerpen van een hybride energiesysteem voor Noord-Holland. De Provincie zal als samenwerkende overheid deelnemen aan de verschillende lopende trajecten. We zullen de belangen van Noord-Holland inbrengen in de nationale trajecten, zoals het Nationaal Programma Energie Hoofdstructuur (NPEH) en ontwikkelingen op nationaal niveau (o.a. waterstof backbone) verwerken. Ook de uitkomsten van regionale trajecten (RES, CES, NZKG en CES en Den Helder) moeten terugkomen in het ontwerp. Daarbij zullen we ook sectoroverstijgende belangen (zoals woningbouw, natuur, landschap, leefbaarheid en werkgelegenheid) meenemen zodat we vanuit een integrale invalshoek tot een gedragen ontwerp van een hybride energiesysteem kunnen komen. Ook in deze stap zal de provincie als presterende overheid middelen als ontwerp (systeem ontwerp en landschappelijk ontwerp), subsidies en onderzoek inzetten. Een voorbeeld is de ontwikkeling van een ruimtelijke tool door TNO in opdracht van de Provincie.

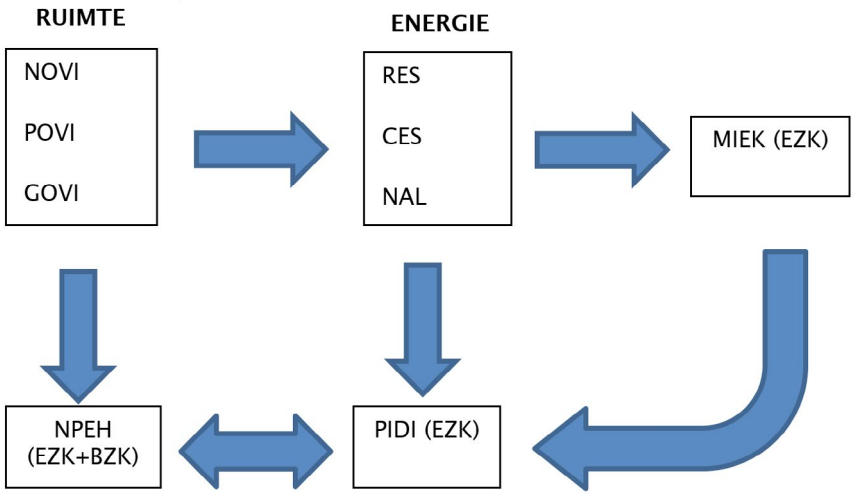
De realisatie van het hybride energie systeem is voorzien bij de derde bouwsteen gebaseerd op een Provinciaal Uitvoeringsprogramma energie-infrastructuur. Dit programma is wordt parallel ontwikkeld aan het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur gaat over de regionale energie-infrastructuur en moet de Investeringsplannen van de netbeheerders gaan voeden. De netwerkbeheerders hebben de belangrijkste rol in het uitvoeringsproces. De provincie kan als rechtmatige overheid haar ruimtelijk instrumentarium inzetten. Daarnaast kan de provincie het proces faciliteren door als presterende overheid ondersteuning bieden door bij te dragen aan communicatie, omgevingsmanagement en kennis en innovatie.

Programma's

Op dit moment lopen er verschillende trajecten waar de energie-infrastructuur een rol speelt.

- Regionale Energiestrategieën (RES) Noord-Holland Noord/Zuid.
- Regioplan Industriegebied Noordzeekanaalgebied en Cluster Energiestrategieën (CES).
- Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK), Nationaal Programma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) en Safehouse.
- Mobiliteit: o.a. Nationaal Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en Logistieke hubs.
- Trajecten voor andere energiedragers zoals warmte en waterstof.

Hoe deze trajecten zich tot elkaar verhouden wordt niet door de provincie bepaald, dat gebeurt door het Rijk en/of in samenspraak. Belangrijkste is dat er samenhang en afstemming is.



Figuur 6 | Lopende trajecten

Acties:

1 Regulier overleg met de netbeheerders en het Rijk over aanpak en strategie om indien nodig te kunnen bijsturen.

De financiering en betaalbaarheid maken integraal onderdeel uit van deze aanpak maar zijn nog niet uitgewerkt. Dit heeft te maken met de vele onduidelijkheden en daarmee onzekerheden. Belangrijk is dat onderscheid wordt gemaakt in rollen en verantwoordelijkheden zoals ook vastgelegd in wetgeving. Deze wetgeving is nog in ontwikkeling. Dit betekent voor dit moment dat alleen duidelijkheid bestaat over de vaste personele inzet die wordt gefinancierd vanuit de programmabegroting.

Bij de uitwerking van de bouwstenen 1 zal per no-regret project worden gekeken of vanuit een regierol door de provincie extra financiële middelen noodzakelijk zijn. Dat kan nu nog niet met zekerheid worden gesteld. Belangrijk is dat steeds wordt geredeneerd vanuit de op dat moment vastgestelde kaders en van toepassing zijnde wetgeving. Indien extra financiële middelen noodzakelijk zijn dan vindt hier aparte besluitvorming over plaats. Dit kan per project verschillen en heeft ook te maken met achtergrond van het no-regret project (Regionale Energiestrategie, Cluster Energiestrategieën Industrie en Mobiliteit) en de rol die de provincie hier heeft. Ook zal worden meegewogen in hoeverre het Rijk of via andere mogelijkheden (subsidies) in de financiering kan worden voorzien Bij de uitwerking van bouwsteen 2 en 3, een provinciaal programma energie-infrastructuur, zal de financiering direct worden meegenomen. Tegen die tijd zal er vanuit de Rijksoverheid meer duidelijkheid bestaan over rollen en verantwoordelijkheden die ook is vastgelegd in nationale wetgeving. Verder zal dan meer duidelijkheid bestaan over het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH) en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK).

Een aparte categorie vormt de financiering van kennisontwikkeling en onderzoek. In principe verloopt dit via de netbeheerders maar mocht zich een interessante optie voordoen die belangrijk is voor Noord-Holland dan wordt hier een voorstel voor gemaakt. Dit kan zijn een vervolg op uitkomsten van het TNO-onderzoek. Ook hier zal bij de financiering gekeken worden naar andere mogelijkheden (o.a. subsidies).

5 ROUTEKAART: OVERZICHT VAN ACTIES

Aan de uitvoering zijn meerdere acties verbonden. De kosten voor de uitvoering van de actie worden gedekt uit de begroting van het Programma Energietransitie.

Volgnr.	Naam Actie
	Bouwsteen 1
1	Bestuurlijk besluit over het instellen van een Taskforce no-regret projecten.
2	Afwegingskader maken voor no-regret project over wel/niet inzetten van een provinciaal instrument
3	Aansluiting bij Regionale Energiestrategieën (RES), Cluster Energiestrategieën (CES) en Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).
4	Monitoren voortgang van no-regret projecten.
5	Uitvoeren van aanbevelingen uit de Systeemstudie.
	Bouwsteen 2
4	Ontwikkelen ruimtelijke tool om verschillende infrastructurele scenario's te beoordelen.
5	Uitwerken van stappenplan ontwerp hybride energiesysteem.
6	Scenario's II3050 en uitkomsten ruimtelijke tool vertalen naar een voor Noord-Holland meest voor de hand liggend model voor een hybride energiesysteem.
7	Op basis van uitkomst van 3 een voorstel maken voor de inzet van ruimtelijk instrumentarium (Omgevingsverordening).
8	Aansluiting bij nationale trajecten en input van projecten richting NPEH MIEK en PIDI. Het doortrekken van de 380 kV en de backbone waterstof zijn hier voorbeelden van.
	Bouwsteen 3
9	Plan van aanpak opstellen voor Provinciaal Uitvoeringsprogramma.
10	Nader uitwerken communicatie en omgevingsmanagement voor de realisatie van een hybride energiesysteem.
11	Voorstel voor delen van kennis en stimuleren van innovatie die belangrijk is voor de ontwikkeling van een hybride energiesysteem.
	Governance
12	Regulier overleg met de netbeheerders en het Rijk over aanpak en strategie om indien nodig te kunnen bijsturen.

1

BIJLAGE

OVERZICHT VAN GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

1 Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019)

2 Regioplan Energietransitie Noordzeekanaalgebied (2020)

3 Advies Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020)

4 RES Netimpactanalyse netbeheerders (2020)

5 Investeringsplannen netbeheerders (2020)

6 Integrale Infrastructuurverkenning 2030-2050 (lopend, Rijk-Netbeheer Nederland)

7 Plan van Aanpak Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (2020)

8 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (2018)

9 Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (lopend, Rijk-Regio)

10 Regionale Energiestrategieën Noord-Holland Noord/Zuid (2020)

11 Kabinetsreactie Taskforce Infrastructuur Klimaatakkoord Industrie (2020)

2

BIJLAGE

OPVOLGING AANBEVELINGEN SYSTEEMSTUDIE NOORD-HOLLAND 2050

AANBEVELING	TIJDPAD	STAND VAN ZAKEN
Algemene aanbevelingen geheel Noord-Holland		
1 Richt proactief een programma in om een waterstofketen in Noord-Holland te realiseren die aansluit op het beoogde landelijke waterstofnet. In alle scenario's neemt waterstof een belangrijke rol in en het is van strategische waarde voor de flexibiliteit van het toekomstig energiesysteem. Zonder dit proactief handelen komt een waterstofnetwerk naar onze verwachting niet snel genoeg tot stand.	nu starten, met uitvoerings-termijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	In het najaar van 2020 wordt de "Waterstof-strategie" in GS vastgesteld. In deze strategie wordt het ontwikkeld pad op het gebied van waterstof beschreven en de rol van de provincie daarin.
2 Houd in de Regionale EnergieStrategieën (RES) rekening met inzichten uit deze studie, bijvoorbeeld door bij locaties voor zonneweides en windparken samen met netbeheerders te zoeken naar optimale inpassing in de energie-infrastructuren.	opnemen in de nu lopende RES-processen.	De netbeheerders hebben in hun analyse aangegeven dat het koppelen van vraag en aanbod de voorkeur heeft om zo de energie-infrastructuur zo min mogelijk extra te belasten en/of de energie-infrastructuur onnodig uit te breiden. In Stap 2 van de aanpak is dit een van de uitgangspunten voor het ontwerpen van een hybride-energiesysteem. Doel is om de fysieke- en milieuruimte zo efficiënt mogelijk te benutten (zie de ontwikkelprincipes in de Omgevingsvisie NH2050). RES'en zal het aspect van inpassing op de energie-infrastructuur worden meegenomen, evenals andere provinciale belangen.
3 Stel gezamenlijk een investeringsprogramma op voor de energie-infrastructuren in de provincie, op basis van de in deze studie geïdentificeerde knelpunten en opgaven. Betrek daarin ook de ruimtelijke ordening.	nu starten, met uitvoerings-termijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	We hebben geen gezamenlijk integraal investeringsprogramma. Er is wel een eerste stap gezet door een gezamenlijke no-regret lijst van maatregelen op te stellen. Met de netbeheerders wordt gewerkt aan een taskforce om de maatregelen te versnellen. Via de Verstedelijkingsstrategie MRA zijn in Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 8 juni jl. afspraken gemaakt over de no-regret maatregelen. Deze afspraken zijn niet specifiek voor de MRA. Via de Nationale programma's (MIEK, PIDI, NPEH) en de Investeringsplannen van de netbeheerders zal het gesprek gevoerd worden over de betaalbaarheid en financierbaarheid.

4 Verken als onderdeel van dat investeringsprogramma ook of – en waar- een 'moleculenroute' een haalbare oplossing zou kunnen zijn, tegen lagere maatschappelijke kosten dan een grootschalige elektriciteitsnetverzwaring. Zo ja, dan is de logische vervolgstap een demonstratieproject met conversie van elektriciteitsoverschotten naar waterstof (en/of warmte) en een conversie andersom van methaan en/of waterstof naar decentrale vraagvolgende elektriciteitsproductie.	nu starten, met uitvoeringstermijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	In het ontwerp van het integrale hybride energiesysteem van Noord-Holland (stap 2 van de uitvoeringsstrategie) zullen integraal naar de energiemodaliteiten worden gekeken. Daarnaast zal ook vanuit de Waterstofstrategie naar haalbare oplossingen worden gekeken. Er wordt op dit moment gewerkt aan een demonstratieproject waarbij de overschotten aan elektriciteit bij een onderstation in Anna Paulowna worden omgezet in waterstof en via een ondergrondse pijpleiding aan een tankstation in de haven van Den Helder wordt aangeboden.
5 Organiseer in het programma ook tijdige planologische voorbereiding voor de gestelde knelpunten en opgaven, door in de provinciale en gemeentelijke omgevingsplannen binnen de daarvoor geldende regels voldoende ruimte te reserveren voor (onder- en bovengrondse) tracés en knooppunten. Betrek hierin tevens in een vroeg stadium de betreffende handhavende en vergunningverlenende instanties. Dit vergroot de flexibiliteit, snelheid en implementeerbaarheid van de noodzakelijke maatregelen.	nu starten, met uitvoeringstermijnen van de verschillende onderdelen tot na 2030.	De planologische kant wordt meegenomen in de omgevingsverordening. Er worden voorbereidingen getroffen voor opname in de 2.0 versie. Momenteel wordt in werkgroepverband onderzocht hoe nieuwe techniek voor H2 vergund gaan worden. De omgevingsdienst (OD) maakt deel uit van deze werkgroep. Ook voor Hoge temperatuur opslag (HTO) is de OD de vergunningverlening aan de praktijk aan het toetsen in een uitvoeringsproject.
6 Zorg voor periodieke updates van deze systeemstudie.	bijvoorbeeld elke vijf jaar.	Deze studie is de eerste opzet met de huidige kennis van zaken. De verwachting is dat over 5 jaar de situatie flink veranderd is. Voorstel is om over 3 jaar te evalueren en dan besluiten of een update nodig is.
Specifieke aanbevelingen Noord-Holland Noord		
7 Zie ook de algemene aanbevelingen voor de provincie als geheel voor het opzetten van een investeringsprogramma energie-infrastructuren inclusief onderzoek naar de 'moleculenroute'. Dit is onder andere van belang voor de toevoer en afvoer van energie van en naar Noord-Holland Noord. Zet een zoekproces in werking naar ruimte voor eventuele verzwaring van het elektriciteitsnet en eventuele infrastructuur voor de 'moleculenroute'. Zet zo snel mogelijk de noodzakelijke planologische procedures in gang, aangezien deze de belangrijkste factor vormen in de doorlooptijd van infrastructuuraanpassingen.	nu starten.	Zie aanbevelingen 4 en 5. Op initiatief van het Rijk is een onderzoek gestart naar de landelijke backbone waterstof (een waterstofverbinding van het Noordzeekanaal gebied naar Den Helder maakt hier onderdeel van uit). In de RES'en zal het aspect van inpassing op de energie-infrastructuur worden meegenomen, evenals andere provinciale belangen. Verder is vanuit de Waterstof strategie de Pilot H2 Kooyhaven een initiatief van Pitpoint, DAMEN, PoDH, Engie, TU Delft betreffende de realisatie van een aantal faciliteiten rondom de Kooyhaven in Den Helder als proeftuin voor waterstof. De provincie is van plan eenmalig te investeren in deze testomgeving. Dit is van belang om daarmee het belang van Den Helder aan te tonen en haalbaarheid van aansluiting op landelijke backbone te vergroten. Er vinden op dit moment in Noord-Holland Noord twee deel-systeemstudies plaats waarin ook nadrukkelijk wordt gekeken naar een rol voor waterstof. De ene deelstudie gaat over de Wieringermeer, dan andere over de Boekelermeer.

Specifieke aanbevelingen stedelijk gebied Noord-Holland Zuid		
8 Zet in op verzwaring/uitbreiding van het elektriciteitsnet. Sluit daarbij ook aan op de recente detailstudie van Liander en de gemeente Amsterdam, waarin geconcludeerd wordt dat er zes tot acht nieuwe hoogspanningsstations nodig zijn in Amsterdam.	nu starten.	Dit heeft geleid tot een lijst van no-regret maatregelen, die bestaat uit concrete projecten op het gebied van netuitbreidingen en aanleg en verzwaring van trafostations. Zie verder aanbeveling 3.
9 Zoek gezamenlijk naar oplossingen voor inpassing van de vraag (ook in de tijd) in het elektriciteitsnet en naar ruimtelijke inpassing van netverzwaring binnen de daarvoor geldende regels.	Nu starten.	Er is een Taskforce Netbeheer opgestart wordt gesproken over knelpunten waar inzet van provincie bevoegdheden of instrumenten op verzoek van de netbeheerders gewenst is. Meer informatie over de Taskforce zie stap 1 in de aanpak. Als provincie zetten we verschillende instrumenten in zoals het Provinciaals InpassingsPlan (PIP), MRA Verstedelijkings-strategie en NOVI-gebied NZKG.
10 Ontzie in dit gebied het elektriciteitsnet, bijvoorbeeld door samen met de netbeheerders te zoeken naar optimale ruimtelijke inpassing van zonne- en windenergie en van datacenters.	Nu starten.	Door te sturen op ruimtelijke keuzes in aanbod van energie (zon en wind) en vraag van energie (datacenters en andere grote afnemers) kan het elektriciteitsnetwerk worden ontlast. Binnen de Ressen loopt hier een discussie over. Zie verder aanbeveling 2. Daarnaast zal onderzocht worden of ruimtelijke sturing van grote energie afnemers gewenst is. Dot zal worden afgewogen met andere provinciale belangen.
11 Voer pilots uit met slim laden van elektrische auto's (aanbodafhankelijk, optie van teruglevering aan het net) en lokale energieopslag (zoals buurtbatterijen) om te bepalen in hoeverre deze helpen bij het voorkomen van knelpunten.	starten met opzetten van pilot-programma.	De sectoren Smartmobility en Beleid mobiliteit houden zich o.a. bezig met de laadinfrastructuur. Er zijn gesprekken gaande met diverse partijen om smartgrids en slimladen in de praktijk te testen.
12 Voer pilots uit om de invoering van waterstof voor zwaar en lang transport (bijv. vervoer over water, goederenvervoer, stadsreinigingsvoertuigen, regionaal OV) te stimuleren en de noodzakelijke tankinfrastructuur te faciliteren.	nu starten met opzetten van programma.	In de waterstofstrategie (zie aanbeveling 1) wordt expliciet aandacht geschonken aan waterstof voor zware mobiliteit. In de Provincie Noord-Holland vinden diverse pilots plaats op het gebied van waterstof en mobiliteit.
Specifieke aanbevelingen NZKG		
13 Regel in overleg met Liander en TenneT de benodigde verzwaring/uitbreiding van het elektriciteitsnet. Sluit daarbij aan op de recente detailstudie van Liander en de gemeente Amsterdam, waarin geconcludeerd wordt dat er 6-8 nieuwe hoogspanningsstations nodig zijn in Amsterdam, onder andere in het havengebied.	nu starten, uitvoering kan doorlopen tot na 2030.	Zie aanbeveling 8, no-regret maatregelen.
14 Gezien de toenemende behoefte aan waterstof is het wenselijk om een verkenning uit te voeren naar verdere uitbreiding van de aanlanding van wind op zee in IJmuiden (en naar mogelijke aanlanding in Den Helder). De opgave daarbij is om te zoeken naar vormen waarbij de (extra) aanlanding niet leidt tot een benodigde grootschalige verzwaring van de hoogspanningsnetten, bijvoorbeeld door te kijken naar aanlanding in de vorm van waterstof, of door conversie naar waterstof op het aanlandingspunt.	Nu starten met verkenning.	Dit maakt onderdeel uit van stap 2 Ontwerp van een hybride energiesysteem. Er lopen diverse initiatieven en projecten zie hiervoor de Waterstofstrategie. Via het programma Noordzee zetten wij ons in om de aanlanding van wind op zee te laten plaatsvinden in Den Helder (in de vorm van waterstof) en in NZKG (in de vorm van waterstof en/of elektriciteit).

15 Zet een Masterplan NZKG op om in het NZKG de realisatie van de benodigde energieinfrastructuren verder vorm te geven. Waaronder de realisatie van een CO_2-keten, waterstofketen, warmte- en stoomleidingen, en verduurzaming van de transportbrandstoffen. Zonder die proactieve inzet komt de beoogde energietransitie in het NZKG naar onze verwachting niet snel genoeg tot stand.	Nu starten met opzetten van het Masterplan, uitvoering kan doorlopen tot na 2030.	In vervolg op de Ontwikkelstrategie Energietransitie NZKG (2018) is een Regioplan Energietransitie NZKG (2020) gemaakt. Het Regioplan schetst een beeld van de stand van zaken met betrekking tot CO_2 emissie reductie van de industrie. Op landelijke niveau worden Cluster Energie Strategiën (CES) voor de industrie opgezet, die uiteindelijke worden opgenomen in de MIEK-systematiek (Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat).
16 Betrek in dat Masterplan NZKG ook de benodigde kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw voor vergunningverlening en handhaving.		Er wordt nauw samengewerkt met de netbeheerders en kennisinstellingen en daarbij is de OD aangesloten. Capaciteitsopbouw is in gang gezet door OD IJmond/NZKG mee te laten lopen in de ontwikkelingen.

3

BIJLAGE

VOORSTEL TASKFORCE ENERGIE-INFRASTRUCTUUR

De huidige energie-infrastructuur kent een groot aantal knelpunten. De verwachting is dat door onder andere de energietransitie het aantal knelpunten zal toenemen. De provincie Noord-Holland heeft samen met de netbeheerders en het rijk het initiatief genomen om een Taskforce Energie-infrastructuur op te richten die de oplossing van deze knelpunten (de no-regretprojecten) kan bespoedigen door het gezamenlijk stellen van de juiste prioriteiten en het wegnemen van belemmeringen in planprocessen. In deze notitie worden de aanleiding, doelstellingen, opzet en samenstelling van deze Taskforce toegelicht alsook de verwachtingen van netbeheerders en het Rijk.

Aanleiding

In de afgelopen jaren zijn meerdere studies en onderzoeken uitgevoerd naar de energie-infrastructuur in Noord-Holland, zoals de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 (2019). Gebleken is dat door een toenemende vraag naar hernieuwbare energie verzwaring en uitbreiding van de energie-infrastructuur voor meerdere modaliteiten noodzakelijk is. Dit betekent een uitbreiding van het aantal transformatorstations en kabel- en leidingentracés. Deze verzwaring en uitbreiding is niet alleen vanwege de energietransitie noodzakelijk maar ook door de woningbouwopgave, circulaire economie, datacenters, mobiliteit en bedrijventerreinen.

In de Systeemstudie energie-infrastructuur worden op basis van vier verschillende scenario's (gelijk aan II3050) meerdere aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen hebben geleid tot een provinciale aanpak om te komen tot een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de energie-infrastructuur. Deze strategie is besproken met de netbeheerders en dit voorstel voor een Taskforce maakt er onderdeel van uit.

Op dit moment lopen er meerdere trajecten in Noord-Holland waar de energie-infrastructuur een nadrukkelijke rol speelt, zoals de Regionale Energiestrategieën (RES NHN en NHZ), het Cluster Energiestrategieën (CES), de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam (VS MRA), de Regionale Warmteplannen en het Nationaal Programma Energiehoofdstructuur (NPEH). De VS MRA is de integrale benadering van alle ruimtelijk-economische opgaven in de MRA. Gezien de beperkte ruimte in dit gebied is een integrale afweging nodig.

De samenhang en complexiteit van deze vraagstukken vraagt om coördinatie en een regierol op de gebieden ruimtelijke ordening, economie en energietransitie. De regierol is een bestuurlijke, coördinerende, faciliterende en "zich verantwoordelijk voelende" rol. Hierbij moet gedacht worden aan het verzamelen en beschikbaar stellen van informatie, een bemiddelende rol tussen partijen of de inzet van provinciale planologische instrumenten. Afhankelijk van situatie en problematiek wordt een meer juridische regierol gekozen waarbij bijvoorbeeld een juridisch-planologische instrument als een provinciaal inpassingsplan (projectbesluit onder de Omgevingswet) wordt ingezet.

Doelen Taskforce

Het doel van de Taskforce is om knelpunten in de energie-infrastructuur binnen de provincie Noord-Holland op te lossen. Hiervoor is nadere afstemming nodig. De Taskforce richt zich niet op één opgave of gebied en behandelt de opgaven integraal.

De toegevoegde waarde van de (provinciale) overheid wordt gezien op:

- **Ruimtelijke reserveringen**: meer duidelijkheid over waar wel/niet energie-infrastructuur kan komen, zowel bovengronds als ondergronds.
- **Overzicht van beleidsprojecten die impact hebben op de netinfrastructuur**: beleid op natuur/landschap/cultuurhistorie en dergelijken kan energie-infrastructuur beïnvloeden.

- Waar **lokale overheden** er niet uitkomen door bemiddeling en/of inzetten van juridisch-planologische instrumenten.
- **Het ontwerpen van een Hybride energiesysteem**: er is regie nodig op het verkrijgen van juiste energiemix, afstemming tussen elektriciteit en andere modaliteiten, voortvloeiend uit de integrale afweging van opgaven.
- Meer **eenduidigheid creëren** in het aankoopbeleid voor grond ten behoeve van energie-infrastructuur tussen publieke organisaties.

Naast belemmeringen in het planproces zijn er ook meer operationele knelpunten en die kunnen divers en onderling gerelateerd zijn:

- **Betaalbaarheid**: vanuit het gereguleerde kader dienen de netbeheerders hun netten te realiseren en in stand te houden vanuit het principe van laagste maatschappelijke kosten. Door onder andere hoge grondprijzen en eisen aan ruimtelijke kwaliteit staat de betaalbaarheid van het net onder druk.
- **Beperkte fysieke ruimte**: vermindert de keuzevrijheid van no-regretprojecten of maakt extra maatregelen noodzakelijk. Beperkingen ontstaan bijvoorbeeld door aanwezigheid van gevoelige bestemmingen, afstand tot gebruikers van de infrastructuur of ondergrondse congestie en de contouren die infrastructuur met zich mee kunnen brengen.
- **Milieueisen**: komt voort uit beperkte ruimte en sterk verstedelijkt of juist landelijk karakter waardoor locaties vaak gelegen zijn nabij gevoelige bestemmingen wat extra eisen met zich meebrengt.
- **Maatschappelijk draagvlak**: maatschappelijke weerstand tegen komst van transformatorstations en kabels/leidingen.
- **Ruimtelijke kwaliteit**: door sterke verstedelijking steeds meer nabij verstedelijkt gebied waardoor vanuit stedenbouw en architectuur extra eisen worden gesteld.
- **Behoefte aan innovatie**: vanuit o.a. milieueisen en beperkte ruimte noodzaak voor innovatieve oplossingen. Dan kan zijn in o.a. techniek maar ook in ruimtegebruik.

Per locatie kunnen meerdere knelpunten spelen.

Opzet Taskforce

De aanpak binnen de taskforce bestaat grofweg uit twee onderdelen: wegnemen belemmeringen bij bestaande no-regretprojecten en inventariseren van de opgaven per transformatorstation.

1 **Bestaande no-regretprojecten**
Om te komen tot de juiste prioritering wordt een integrale tabel gemaakt waarin alle no-regretprojecten staan. Per no-regretproject (lees: transformatorstation en/of verbindingen) wordt naast feitelijke informatie ook inzichtelijk gemaakt welke andere opgaven binnen het verzorgingsgebied van dat station liggen. Per opgave wordt ook aangeven wat de urgentie is en wat de eerdergenoemde belemmeringen zijn. Hierna wordt gekeken op welke manier de uitvoering van het project versneld kan worden.

2 **Opgaven per transformatorstation en prioritering**
De informatie per verzorgingsgebied van een station wordt ook afgezet tegen de voorgenomen planning voor de energievraag (bedrijventerreinen, woningbouw, datacenters, etc.) en energieaanbod (bijv. zon en wind). Hierbij moet rekening gehouden worden met de wederzijdse afhankelijkheid tussen netbeheerders en overheid waarbij ook overheidsbeleid afhankelijk kan zijn van ruimte op het net. Op basis van deze interactie wordt een afweging gemaakt waar de hoogste prioriteit voor (toekomstige) ingrepen ligt en wanneer een knelpunt of belemmering optreedt. Vervolgens zal de Taskforce een voorstel doen voor een oplossing van het knelpunt.

Voordeel van deze aanpak is dat er overzicht is, meer gezamenlijk de afweging wordt gemaakt waar de prioriteiten liggen en dat het groter geheel ook meer inzicht voor het Rijk geeft om te komen tot structurele oplossingen op knelpunten (denk aan financiering vanuit specifiek fonds of aanpassing van wet en regelgeving, o.i.d.). Dit om te voorkomen dat bij iedere locatie opnieuw naar oplossingen moet worden gezocht.

Op dit moment wordt gedacht aan een aftrap waarbij op bestuurlijk niveau commitment wordt uitgesproken door de deelnemende partijen. Daarna zal een ambtelijke werkgroep de Taskforce overnemen. Eventueel kan de werkgroep voorgezeten worden door een externe voorzitter met als rol procesbegeleider. Indien de opgave

hier om vraagt is het mogelijk dat de werkgroep bestuurlijk opschaalt. Afhankelijk van de situatie, worden bestuurders van andere belanghebbende partijen uitgenodigd, bijv. gemeentes. Uitgangspunt is dat de werkgroep flexibel inspeelt op opkomende vraagstukken op korte en langere termijn.

Samenstelling

De bestuurlijke aftrapt bestaat uit:

- Gedeputeerde E&K (al dan niet aangevuld met andere gedeputeerde als op locatie of in gebied een andere thema een belangrijke rol speelt).
- Vertegenwoordiger Alliander.
- Vertegenwoordiger Tennet.
- Vertegenwoordiger Rijk om daarmee afstemming te houden met Rijksprogramma's o.a. NPEH, MIEK, PIDI en Investeringsplannen (regio en provincie gaan hier niet over maar wel moet worden toegezien dat afspraken worden nagekomen).

De ambtelijke werkgroep bestaat uit:

- Provincie, wisselend afhankelijk van opgave (bijv. beleidsmedewerker energie-infrastructuur, ruimtelijke ordening, wonen, natuur, etc.)
- Alliander, regiomanagers
- TenneT
- Afhankelijk van locatie station/verbinding sluit(en) betreffende gemeente(n) aan

Verwachtingen netbeheerders

De netbeheerders hebben aangegeven dat er veel overleg is via o.a. de RES'en, NZKG en met de gemeente Amsterdam. Daarom moet de Taskforce een toegevoegde waarde hebben naast deze trajecten. Wens is om daadwerkelijk besluiten te nemen en dat vraagt om een integrale benadering.

De netbeheerders hebben zelf overleg met het Rijk over Investeringsprogramma's en Nationaal Programma Energiehoofdstructuur. Als gevolg van o.a. de energietransitie zal de investeringsbehoefte van netbeheerder op de middellange termijn toenemen. Het financieringsvraagstuk maakt geen onderdeel uit van deze taskforce.

Daarnaast is de betaalbaarheid een belangrijk aspect. De kosten voor infrastructuur kunnen soms oplopen doordat ruimte schaars is, met name in de MRA. Doordat deze kosten vervolgens gesocialiseerd worden via de energierekening, betaalt de maatschappij hier gezamenlijk de rekening voor. Het streven is om de kosten van de energietransitie beheersbaar te houden, wat leidt tot de wens om dit op een zo efficiënt mogelijke wijze te doen.

Met het Rijk moeten afspraken worden gemaakt hoe gesprekken over investeringsprogramma's met de netbeheerders zich verhouden tot afspraken in het kader van de VS MRA, NPEH en MIEK. Momenteel zijn dit afzonderlijke trajecten terwijl juist samenhang nodig is. Om te voorkomen dat de uitvoering in gevaar komt zal er samenhang tussen de trajecten gecreëerd moeten worden.

Verwachtingen Rijk

Het Ministerie van EZK kiest voor de integrale benadering. Dat betekent dat bij de infrastructuur rekening moet worden gehouden met de belangrijkste economisch gerelateerde opgaven en niet alleen de energie-transitie. Dus ook met woningbouw, datacenters, gezonde leefomgeving, landbouw en industrie. Deze verscheidenheid aan opgaven kan voor knelpunten zorgen, om deze op te lossen is een prioritering nodig. Als gevolg hiervan zal er een volgordelijkheid van no-regretprojecten ontstaan. Als gevolg hiervan kan er een volgordelijkheid van no-regretprojecten ontstaan zoals is afgesproken in het Bestuurlijk overleg Leef-omgeving (BOL) van 8 juni jl. die is gekoppeld aan de Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam.

Het Ministerie van BZK kiest eveneens voor de integrale benadering en kijkt ook naar verhouding tussen de korte en de lange termijn. Voor de lange termijn gaat het daarbij om een geïntegreerd energiesysteem. In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) gaat het nadrukkelijk om het koppelen van vraag en aanbod en de vestiging van nieuwe grote energievragers nabij het hoofdnet.

HAARLEM, NOVEMBER 2020

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector IOT

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xerox Mediaservices

Haarlem, november 2020

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr. G.M.F. Haenen

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144078

haeneng@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk

1434025/1515518

Uw kenmerk

Betreft: Bouwstenen voor een adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte, Wonen en Klimaat van 23 november 2020 te plaatsen.

Wat is de reden?

In de commissiebespreking van de Actieagenda Klimaat en de Regionale Energiestrategieën is het onderwerp energie-infrastructuur ter sprake gekomen. Door middel van de bijgesloten uitvoeringsstrategie willen wij u meenemen, informeren en een overzicht geven van de voorgenomen acties.

Wat vragen wij aan de commissie?

Kennis te nemen van de Bouwstenen adaptieve uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024 en deze te bespreken. Specifiek de volgende vragen:

- Voldoet deze uitvoeringsstrategie aan de ambities uit het coalitieakkoord en het Actieprogramma Klimaat?
- Welke aandachtspunten kunnen/moeten wij in het verdere traject meenemen?
- Ondersteunt de commissie de integrale benadering zoals in aanpak geschetst?
- Geven de beschreven acties invulling aan motie 104-2019 en kunnen we deze als afgedaan beschouwen?
- Hoe wil de commissie meegenomen worden in het vervolg? Bijvoorbeeld door middel van een technische briefing.

Om welk GS-besluit gaat het?

1. De 'Bouwstenen Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur 2020-2024' vast te stellen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

2. Provinciale Staten te informeren met bijgaande brief en te verzoeken de strategie te agenderen voor bespreking in commissie RWK.
3. Provinciale Staten te verzoeken motie 104-2019 als afgedaan te beschouwen.

Op grond waarvan wordt dit voorstel gedaan?

In het onlangs vastgestelde Actieprogramma Klimaat is een aanpak aangekondigd om knelpunten in de energie-infrastructuur op te lossen. Ook motie 104-2019 roept hiertoe op. In de Systeemstudie energie-infrastructuur Noord-Holland 2020-2050 worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot het huidige en een toekomstig energiesysteem. In de Omgevingsvisie NH 2050 wordt de noodzaak om ruimte te reserveren voor de energie-infrastructuur onderkend. Het coalitieakkoord stelt daarnaast dat een coördinerende rol en een integrale benadering nodig is. In het voorliggende strategie worden deze onderdelen gecombineerd.

Is dit eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in de commissie of in Provinciale Staten.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Met deze strategie neemt de provincie een coördinerende rol op zich. Voor de korte termijn wordt samen met partners naar oplossingen voor bestaande knelpunten gezocht.

Voor de lange termijn wordt er toegewerkt naar een integraal en hybride energiesysteem.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's

Geen

Met wie is dit intern afgestemd?

Intern is deze strategie afgestemd met de collega's die werkzaam zijn op het gebied van de RES'en, warmtetransitie, Noordzeekanaalgebied en waterstof.

Hoe heeft (burger)participatie plaatsgevonden?

De strategie is tot stand gekomen in samenwerking met de netbeheerders Liander en TenneT en het Rijk.

Wanneer en hoe is over dit besluit gecommuniceerd?

Het GS besluit van 10 november 2020 is via de openbare besluitenlijst gecommuniceerd.

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Er vindt geen aparte evaluatie plaats. De energie-infrastructuur maakt deel uit van het Actieprogramma Klimaat en de algehele provinciale aanpak Energietransitie. Via deze lijnen zal voortgang en evaluatie plaatsvinden

Wat is de link met Europa?

Er is geen directe link met Europa. Voor de financiering zal zeker ook gekeken worden naar Europa en komt terug in provinciaal programma-energie-infrastructuur.

Vervolgprocedure

Wanneer evalueren wij dit besluit?

Gekozen is voor een adaptieve aanpak enerzijds en een aanpak gericht op een afgebakende periode 2020-2024 anderzijds. Een adaptieve aanpak maakt tussentijdse bijsturing mogelijk, dit is ook noodzakelijk gezien de vele onzekerheden en de complexiteit van de opgave. De voorgestelde aanpak moet ook resulteren in een provinciaal uitvoeringsprogramma energie-infrastructuur met concrete projecten, doelen en afspraken.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

M 104 /19-11-2019

PvdA Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren

Statenfractie Noord-Holland

D66

AANGENOMEN

Motie van ondersteuning: prioriteit versterking energie-infrastructuur N-H

De Provinciale Staten in vergadering bijeen op 18 november 2019

overwegende

- Dat het tegengaan van klimaatverandering hoge prioriteit heeft;
- Dat Noord-Holland heeft uitgesproken zich te committeren aan het tijdig halen van de afspraken die zijn vastgelegd in de Parijs-akkoorden;
- Dat deze afspraken onder andere betekenen dat moet worden ingezet op beperking van de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen;
- Dat deze afspraken voorts doelen bevatten ten aanzien van duurzame energieopwekking en gebruik;

voorts overwegende

- Dat het grootschalig opwekken van duurzame energie alleen zinvol is, als de infrastructuur om deze te transporteren naar de afnemers voldoende ruimte en bedrijfszekerheid biedt hiervoor;
- Dat uit de recent uitgevoerde Systeemstudie naar voren komt dat in Noord-Holland op tal van plaatsen knelpunten zijn die de mogelijkheden voor grootschalige opwekking en transport van duurzame energie verhinderen;
- Dat de netbeheerders het netwerk pas mogen opwaarderen, wanneer de vraag naar extra capaciteit concreet is, en dus volgend op de ontwikkeling van projecten voor de opwekking van duurzame energie;
- Dat hierdoor vertraging ontstaat in de realisatie van projecten voor de opwekken van duurzame energie;
- Dat door deze vertraging bijvoorbeeld coöperaties en ondernemers die hier energie willen steken in duurzame opwekking, ontmoedigd raken;

spreekt uit

- Dat het op orde brengen, verzwaren en door-ontwikkelen van de energie-infrastructuur een essentiële voorwaarde is voor het slagen van de energietransitie

PvdA Noord-Holland

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

Partij voor de Dieren
Statenfractie Noord-Holland

roept het College van GS op

- alles in het werk te stellen om samen met andere overheden en de netbeheerders de knelpunten in zowel wet- en regelgeving als fysiek, proactief op te lossen en de infrastructuur zo spoedig mogelijk op orde te brengen zodat het netwerk klaar is om de extra vraag vanuit de energietransitie aan te kunnen;
- hiertoe er bij de netbeheerders op aan te dringen om te beginnen met het verzwaren van de infrastructuur rond die gebieden in Noord-Holland die in potentie op korte termijn het meeste kunnen bijdragen aan de transitie naar duurzame energie;
- zich door PS gesteund te weten bij het voortvarend realiseren van deze doelen;

en gaat over tot de orde van de vergadering

Fractie PvdA N-H, Fractie GroenLinks NH Fractie PvdD

Rondvraag Aardwarmteontwikkeling provincie Noord-Holland

Van de PvdA fractie in de vergadering van de commissie RWK van 23 november 2020 bij agendapunt 9 (rondvraag gedeputeerde Stigter)

Inleiding:
Als C-stuk staat op de agenda van deze commissie de Samenwerkingsovereenkomst Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA.
Stimulering van geothermie in de metropool regio Amsterdam kan onze fractie alleen maar aanmoedigen.
Geothermie zal naast zonne-en windenergie, waar mogelijk, een belangrijke rol als nieuwe energiebron gaan spelen in de provincie, bijvoorbeeld in Noord-Holland Noord, ongeveer de lijn Den Helder-Medemblik, West-Friesland. In dit deel van Noord-Holland zit immers een belangrijk potentieel voor geothermie.
Voor de gehele provincie Noord-Holland is het belangrijk dat de reeds in het coalitieakkoord aangekondigde Geo-alliantie nu actief gaat worden.
Hoe verheugd de PvdA fractie ook is over een versnelling van de ontwikkeling van geothermie in de MRA, zo maken wij ons oprecht zorgen over het (schijnbaar) achterblijven van een dergelijke ontwikkeling in de rest van de provincie, daar waar juist grote mogelijkheden liggen op dit gebied.
Deze samenwerkingsovereenkomst van de MRA roept dan ook vragen op bij de PvdA fractie, die we graag beantwoord zien door de gedeputeerde Stigter.

1. Welke ontwikkelingen voorzien GS op het gebied van geothermie voor Noord-Holland Noord? Is daar een vergelijkbare versnelling in de maak als in de MRA?
2. Het hanteren van de kunstmatige splitsing van onze provincie in MRA en NHN op dit gebied kan een onwenselijk verschil in tempo en urgentie tot gevolg hebben. Dit mede ingegeven door de grotere organisatiekracht binnen de MRA. Hoe kijken GS hier tegenaan en zou het. Niet beter zijn een integrale benadering te hanteren voor de hele provincie waarbij de krachten gebundeld worden?
3. Wanneer verwacht de gedeputeerde de reeds in het coalitieakkoord aangekondigde Geoalliantie in Noord-Holland in actie te hebben? Kan de gedeputeerde aangeven waarom deze nog niet actief is?

PvdA NH
Annette de Vries

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4563
Extern Zaak ID	1493594
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	11.a
Omschrijving	Energie / Landbouw: Evaluatierapport Verduurzaming Glastuinbouw (C-agenda RWK 23-11-2020 (leidend) & NLG 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/O&I

Bijlagen
20200924 Bijlage 1 Evaluatierapport Verduurzaming glastuinbouw (ref 1493594 - 1493635) v2.pdf
Brief aan PS over evaluatie verduurzaming glastuinbouw.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	12 oktober 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Natuur Landbouw & Gezondheid	23 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**

Toelichting

In het kader van de afronding van het Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 is besloten tot een beleidsevaluatie met betrekking tot de energietransitie in de glastuinbouw. In het voorliggende evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie.

EVALUATIERAPPORT VERDUURZAMING GLASTUINBOUW

BELEIDSAGENDA ENERGIETRANSITIE 2016-2020

September 2020

Sector Onderzoek
en Informatie

Provincie
Noord-Holland

EVALUATIE VERDUURZAMING GLASTUINBOUW/ BELEIDSAGENDA ENERGIETRANSITIE 2016-2020

September 2020

M.K.C. Wisse, wissem@noord-holland.nl
M.E. Klein, kleinme@noord-holland.nl
Directie Beleid, sector Onderzoek en Informatie

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 4
1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding en context 7
1.2 Doel en onderzoeksvragen 9
1.3 Opzet evaluatie en verantwoording 9
1.4 Leeswijzer 10
2 Hoe zit het beleid in elkaar? 11
2.1 Opgave en beleid 11
2.1.1 Verduurzaming van de sector 11
2.1.2 Het Landelijk beleid 12
2.1.3 Het regionaal beleid 13
2.1.4 Het provinciaal beleid 14
2.2 Rol van de provincie en inzet van instrumenten 17
2.2.1 Netwerksamenwerking 17
2.2.2 Inzet middelen 18
2.2.3 Consultant Energietransitie 19
2.2.4 Lobby richting Rijk 19
2.2.5 Relatie met andere beleidsopgaven en instrumenten 20
2.3 Interne organisatie en afstemming 21
2.4 Sturing op provinciale doelen 22
2.4.1 Kwalitatieve monitoring 22
2.4.2 Kwantitatieve monitoring 23
3 De uitvoering van het beleid in het netwerk 25
3.1 Het netwerk 25
3.2 Sturing op de opgave vanuit het netwerk 28
3.3 De meerwaarde van het netwerk 28
3.4 Gebiedsgerichte aanpak 29
4 Gluren bij de buren: inzet provincie Zuid-Holland 33
4.1 Aanpak provincie Zuid-Holland 33
4.2 Vergelijking aanpak Noord- en Zuid-Holland 34
5 Conclusies en aanbevelingen 36
5.1 Leerpunten en aanbevelingen 37
Bijlage 1 Geraadpleegde documenten 39
Bijlage 2 Interviewlijst 40
Bijlage 3 Financieel overzicht 41
Bijlage 4 Beschrijving Greenports netwerk en Greendeal CO2-voorziening Glastuinbouw 42

SAMENVATTING

Het onderwerp verduurzaming glastuinbouw is één van de zeven thema's[1] uit de provinciale Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020. Daarnaast is het een opgave uit het provinciale Strategische Beleidskader Economie. De Beleidsagenda Energietransitie is aan het einde van haar looptijd. In de begroting 2019 is opgenomen dat vooruitlopend op het formuleren van het nieuwe beleid, de beleidsagenda Energietransitie en de Actieagenda Circulaire Economie worden geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan is het thema Verduurzaming glastuinbouw, als één van de onderwerpen uit de Beleidsagenda, geëvalueerd.

In dit evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector over de periode 2016-2020 en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie. De rapportage is tot stand gekomen op basis van documentenanalyse en interviews met 12 direct betrokkenen, zowel binnen de provincie als via externe partijen.[2]

Centrale onderzoeksvraag
De provincie probeert op verschillende manieren de verduurzamingsambitie van de glastuinbouwsector (en daarmee de provinciale beleidsambitie) dichterbij te brengen: via een actieve inzet in samenwerkingsverbanden als het Greenportsnetwerk en via de inzet van middelen in projecten die via deze samenwerkingsverbanden tot stand komen. De rol van de provincie is vooral faciliterend waarbij wordt ingezet op het scheppen van goede randvoorwaarden om de beweging in dit transitieproces gaande te houden. De centrale onderzoeksvraag luidt dan ook als volgt:

Scheppen we als provincie de juiste randvoorwaarden om beweging te houden richting de gestelde doelen? Laten we nog zaken liggen? En welke lessen zijn hieruit te trekken voor de provincie?

Conclusies

Geconcludeerd wordt dat de provinciale inzet een belangrijke bijdrage levert aan het in beweging houden van het verduurzamingsproces in de glastuinbouw.

De twee regionale Greenports, Aalsmeer en Noord-Holland Noord, vormen het belangrijkste uitvoeringsinstrument om de verduurzaming in de glastuinbouwsector (en de provinciale beleidsambities op dit gebied) te realiseren.

De provincie vervult in dit netwerk vooral een faciliterende rol als verbinder en aanjager en deels ook stimulerende rol. Dit doet zij door een actieve deelname in het Greenportsnetwerk, het gericht aanjagen en mede-financieren van projecten die binnen dit netwerk tot stand komen, de inzet van een consultant energietransitie, en via een lobby richting het Rijk en de landelijke politiek.

In de periode vanaf 2012 tot en met 2019 is voor ca. € 15,7 miljoen euro aan middelen ingezet voor de verduurzaming van de glastuinbouw. Als belangrijke resultaten worden de provinciale bijdrage aan de gefaseerde aanleg van de infrastructuur voor CO2-leidingen in het gebied PrimA4a genoemd, alsmede de gebiedsgerichte aanpak in het Alton-gebied en de verkenning naar de kansen voor ultradiepe Geothermie. De verduurzamingsopgave heeft een nauwe relatie met de transformatieopgave van verouderd glas door concentratie van glastuinbouwbedrijven in glasconcentratiegebieden waarin de provincie een sleutelrol speelt. Dit schept de benodigde randvoorwaarden voor collectieve investeringen zoals de genoemde voorbeelden.

[1] De andere zes thema's uit de Beleidsagenda energietransitie zijn: Gebouwde omgeving, Zon, Wind, Energiebesparing in de industrie, Warmte & Koude, en Biomassa & Groen gas.

[2] De interviews hebben plaatsgevonden vòòr de uitbraak van de coronacrisis. De mogelijke impact van deze crisis op de tuinbouwsector als geheel en verduurzaming in het bijzonder is verder niet meegenomen in dit onderzoek.

De stimuleringsfondsen alsmede de inzet van de consultant energietransitie als katalysator in het proces worden door de betrokken partijen als meerwaarde ervaren. Ook de rol van de provincie in het netwerk als verbinder en aanjager in 'de buitenwereld' wordt positief gewaardeerd. De provincie heeft bijvoorbeeld een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van het landelijk platform Greenports Nederland waardoor vraagstukken uit de regio makkelijker nationaal geagendeerd kunnen worden. In dit kader wordt eveneens gewezen op de Green Deal waarmee door een breed consortium gewerkt wordt aan de CO2-voorziening in de glastuinbouw in Noord-Holland.

De ambitie om in 2040 een volledig klimaatneutrale glastuinbouwsector te hebben is in 2019 vastgelegd in zowel het Tuinbouwakkoord als het Klimaatakkoord. Conform de afspraken in het deze akkoorden wordt de komende jaren vooral ingezet op de gebiedsgerichte aanpak. De regionale Greenports spelen daarin een centrale rol en worden hierin ondersteund worden door de consultant energietransitie. Daarbij zullen eveneens verbindingen met de Regionale Energiestrategien (RES'en), worden gemaakt. De ervaring leert dat de duurzame gebiedsontwikkeling een langdurig proces is dat gemiddeld 10-15 jaar per gebied kost en vraagt om een gestructureerde aanpak en een goede regie.

Leerpunten en aanbevelingen

Rekening houdend met de rol van de provincie zijn de leerpunten als volgt samen te vatten:

- **Rol en positie provincie in de Greenport-netwerken**

De Greenports zijn netwerkorganisaties die niets af kunnen dwingen. In de netwerken is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij het nu niet altijd even duidelijk is wie de regie neemt wanneer het verduurzamingsproces stokt of wanneer zich acute dilemma's voordoen die vragen om een snel antwoord. Helderheid in het sturingsvraagstuk is eveneens een belangrijke randvoorwaarde bij de gebiedsgerichte aanpak. De vraag is of de provincie hierin meer de regie kan pakken, bijvoorbeeld via haar rol als voorzitter in de stuurgroepen.

De consultant energietransitie wordt formeel aangestuurd door de provincie en functioneel door de Noord-Hollandse Greenports en Greenports Nederland.

<u>Aanbevelingen:</u>

- *Blijf als provincie scherp op de invulling van de rollen in de stuurgroepen en stuur op de voortgang van de gezamenlijke doelen waaraan partijen zich gecommitteerd hebben. Grijp het momentum van de herijking van de visies aan om ook na te denken over de samenstelling van en rolverdeling binnen de stuurgroepen. Blijf daarbij zorgen voor heldere afspraken met de consultant Energietransitie zodat voor alle partijen duidelijk is wat er verwacht wordt van de inzet.*
- *Ook bij het ontwikkelen van de gebiedsvisies is de invulling van de rollen en de wijze waarop gestuurd gaat worden een punt van aandacht. De provincie kan hierin een voortrekkersrol nemen op basis van vastgelegde regionale afspraken, niet alleen binnen de Greenports maar ook in relatie tot de RES'en. Daarbij kan eveneens gebruik worden gemaakt van de ervaringen bij de collega's in Zuid-Holland.*

- **Sturing gericht op zowel uitvoering als opgave/ambities**

De Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 verwijst naar de landelijke ambitie die is vastgelegd in de Meerjarenafspraak glastuinbouw 2020. Er is verder geen doorvertaling gemaakt van de landelijke kwantitatieve doelstelling naar provinciaal niveau. Het Actieprogramma Klimaat verwijst naar het innovatieprogramma 'Kas als Energiebron' en de doelen die in de ruimtelijke visies van de Greenports voor 2030 gesteld zijn.

Het thema verduurzaming glastuinbouw is een integrale opgave die verankerd is in meerdere beleidskaders van waaruit diverse beleidsinstrumenten worden ingezet. De middelen voor het thema verduurzaming glastuinbouw worden vanuit verschillende geldstromen gefinancierd.

De voortgang van het verduurzamen van de glastuinbouw is tot op heden vooral op projectniveau gevolgd. In het kader van de beleidsagenda is door middel van voortgangsrapportages op hoofdlijnen gerapporteerd over de voortgang op de activiteiten die ingezet zijn vanuit de provincie. Er is nog weinig zicht op de snelheid waarmee de ambitie van een klimaatneutrale glastuinbouw binnen Noord-Holland dichterbij komt omdat gebiedsgerichte kwantitatieve monitoringsgegevens ontbreken; dit wordt wel jaarlijks voor de gehele sector op landelijk niveau in beeld gebracht. Aan meer decentrale monitoring wordt momenteel gewerkt, zowel in de vorm van een aangepaste versie van de landelijke monitoringssystematiek als door een uitbreiding van de glasmonitor door de provincie zelf.

<u>Aanbevelingen:</u>

- *Zorg voor voldoende capaciteit en een goede interne regievoering waarbij overzicht gehouden wordt op alle financiële en personele inzet. Een goede centrale documentatie draagt bij aan het waarborgen van continuïteit.*
- *Blijf goed aangesloten op de landelijke monitoringsystematiek die in het kader van het Klimaatakkoord ontwikkeld wordt. Zet daarbij in op een verdere uitrol van de regionale monitor in navolging van de blauwdruk die is ontwikkeld voor het glastuinbouwgebied West-Holland. Dit in combinatie met de aanpassingen in de Noord-Hollandse glasmonitor. De provincie Noord-Holland zou hierin een regierol kunnen pakken zoals zij dat ook voor de RES'en doet.*
- *Ontwikkel een meer lerende of reflexieve monitoringssystematiek[3] waarmee tussentijds gezamenlijk met stakeholders geleerd en (bij)gestuurd kan worden.*

[3] De meeste benaderingen voor monitoring gaan uit van meten en afrekenen. Deze systematiek van monitoring staat haaks op transitie, die zich immers kenmerkt door onzekerheid en controverse. Bij reflexieve monitoring ligt het accent op leren en bijsturen, gericht op structurele verandering.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en context

Het onderwerp verduurzaming glastuinbouw is één van de zeven thema's[4] uit de provinciale Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020. De Beleidsagenda is aan het einde van haar looptijd en inmiddels is er een programma energietransitie opgestart. In de begroting 2019 is opgenomen dat vooruitlopend op het formuleren van het nieuwe beleid, de beleidsagenda Energietransitie en de Actieagenda Circulaire Economie worden geëvalueerd. Naar aanleiding hiervan is het thema Verduurzaming glastuinbouw, als één van de onderwerpen uit de Beleidsagenda, geëvalueerd. De resultaten hiervan worden besproken in dit rapport.

Dit rapport gaat in op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector over de periode 2016-2020 en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie. Naast deze evaluatie is er ook een bredere terugblik van de Beleidsagenda 2016-2020 gemaakt waarin voor alle zeven thema's de resultaten en de belangrijkste mijlpalen beschreven zijn. In 2018 zijn de thema's Zon en Wind geëvalueerd[5].

Glastuinbouw in Noord-Holland
Binnen de land- en tuinbouwsector neemt de glastuinbouw een groot deel van het energieverbruik voor haar rekening. De sector kan daarom een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van het verbruik van fossiele brandstoffen en het terugdringen van de CO_2-uitstoot door de inzet van alternatieve bronnen voor warmte, elektriciteit en CO_2. De ambitie van de sector is om in 2040 volledig klimaatneutraal te zijn.[6]

Regionale Greenports en landelijke Greenport Nederland
Het netwerk van Greenports vormt het belangrijkste uitvoeringsinstrument om deze duurzaamheidsambitie van de sector te realiseren. De Greenports zijn ruimtelijk-economische clusters die als doel hebben de (glas)tuinbouw te versterken (van zaadje tot aan de consument). De opgave van de Greenports is breder dan alleen het thema duurzaamheid. Ook thema's als mobiliteit en logistiek vallen onder de opgave van de Greenports. De Greenports zijn in een triple helix georganiseerd waarin zowel bedrijfsleven, onderwijs als overheden, aangevuld met relevante partijen, werken aan een gezamenlijke agenda. Vanaf 2017 zijn de regionale Greenports een landelijke samenwerking aangegaan op een aantal overkoepelende opgaven in Greenports Nederland. Deze overkoepelende netwerkorganisatie kent eenzelfde triple helix structuur.

Nederland kent zeven regionale Greenports waarvan er twee binnen de provincie Noord-Holland liggen: de Greenport Aalsmeer (GPA) en de Greenport Noord-Holland Noord (NHN).

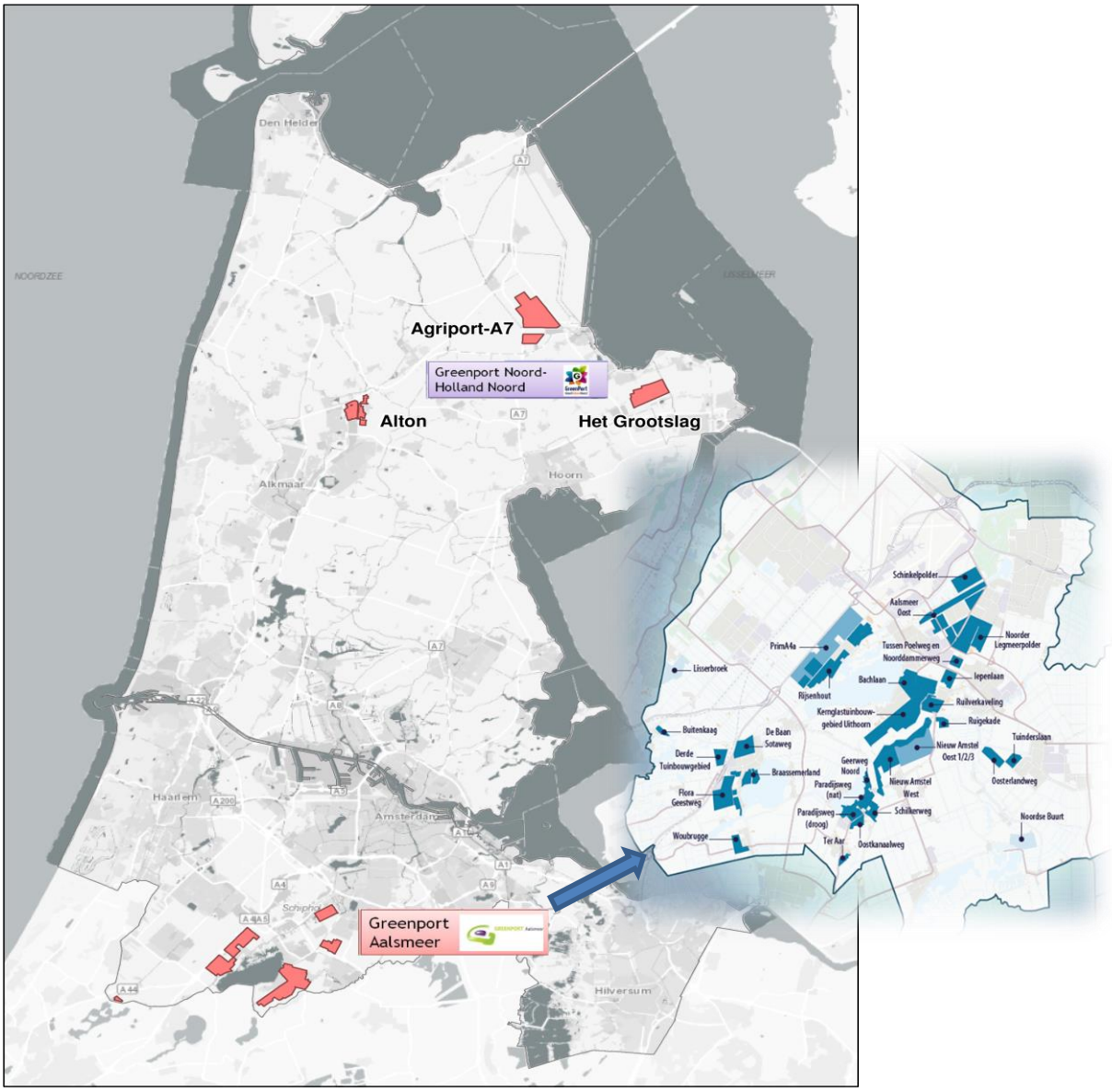
In de **Greenport Aalsmeer (GPA)** liggen zes gemeenten verdeeld over de provincies Noord- en Zuid-Holland te weten: de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn, Kaag en Braassem en Nieuwkoop. De laatste twee gemeenten zijn gelegen in de provincie Zuid-Holland. In en rond Aalsmeer is vooral de bloemen- en sierteeltsector, de veiling en de handel geconcentreerd. Het ligt bovendien in de directe nabijheid van de luchthaven Schiphol. De GPA bestaat uit 29 deelgebieden met een totale omvang van ca. 960 ha areaal aan fysiek glas. Zie figuur 1 (Ruimtelijke visie 2015-2050).

[4] De andere zes thema's uit de Beleidsagenda energietransitie zijn: Gebouwde omgeving, Zon, Wind, Energiebesparing in de industrie, Warmte & Koude, en Biomassa & Groen gas

[5] Rapport "Stand van zaken herstructurering Wind op Land", mei 2018 en rapport "Herijking beleid zonneparken landelijk gebied", november 2018

[6] Klimaatakkoord (28 juni 2019); hfst C4.6 Glastuinbouw (p. 146-151)

De **Greenport Noord-Holland Noord** (GPNHN) bestaat uit drie glasconcentratiegebieden, ook wel de Glasdriehoek genoemd, en Heemskerkerbinnenduin als satellietgebied. De Glasdriehoek bestaat uit Alton, gelegen in de gemeente Heerhugowaard, Agriport A7 in de Wieringermeer (gemeente Hollands Kroon), en Het Grootslag bij Andijk/Wervershoof (gemeente Medemblik). Het totale areaal aan fysiek glas heeft een omvang van ca. 955 ha. In de glasconcentratiegebieden is een breed palet aan teeltsoorten (paprika, tomaat en snijbloemen) die veel energie vragen. Buiten de glasconcentratiegebieden is nog sierteelt en veel koude teelt (Seed Valley; zaadteelt) aanwezig. Ook zijn er solitaire bollenbroeierijen, vaak gekoppeld aan teelt in de vollegrond die soms lijken op glastuinbouwbedrijven maar een geheel andere bedrijfsvoering en teeltmanagement hebben.



Figuur 1 Glasconcentratiegebieden in de Greenport Aalsmeer en de Greenport Noord-Holland Noord (bron: Sector Onderzoek & Informatie, vastgesteld februari 2020)

1.2 Doel en onderzoeksvragen

De provincie probeert op verschillende manieren de verduurzamingsambitie van de glastuinbouwsector (en daarmee de provinciale beleidsambitie) dichterbij te brengen: via een actieve inzet in samenwerkingsverbanden als het landelijk Greenportsnetwerk en via de inzet van middelen in projecten die via deze samenwerkingsverbanden tot stand komen. De rol van de provincie is vooral faciliterend waarbij wordt ingezet op het scheppen van goede randvoorwaarden. De centrale onderzoeksvraag luidt dan ook als volgt:

Scheppen we als provincie de juiste randvoorwaarden om beweging te houden richting de gestelde doelen? Laten we nog zaken liggen? En welke lessen zijn hieruit te trekken voor de provincie?

Bovenstaande onderzoeksvraag valt uiteen in drie delen:

1. Hoe zit het beleid in elkaar?
   - Welke opgave ligt er? Wat beoogt het provinciale beleid?
   - Wat is de rol van de provincie? Welke instrumenten zet de provincie in? Is het aannemelijk dat deze bijdragen aan het provinciale doel?
   - Hoe is het dossier belegd in de organisatie? Hoe vindt de afstemming plaats?
   - Hoe stuurt de provincie op de gestelde doelen? Op welke wijze houdt de provincie zicht op de voortgang van deze transitie?

2. Hoe staat het met de uitvoering?
   - Hoe ziet het Greenportsnetwerk eruit en hoe is dit georganiseerd? Wat is de rol van de provincie in het netwerk en hoe wordt deze ervaren?
   - Hoe wordt er gestuurd vanuit het netwerk op de opgave?
   - Wat is de meerwaarde van het netwerk? Wat zijn de aandachtspunten?
   - Wat is de stand van zaken rondom de gebiedsgerichte aanpak? Hoe kan de provincie hieraan bijdragen?
   - Zijn er contextuele ontwikkelingen (maatschappelijk, technisch of op vlak van beleid/regelgeving) die van invloed zijn op de uitvoering van het beleid?

3. Wat kunnen we leren van de collega's in Zuid-Holland?
   - Hoe wordt het beleid bij de provincie Zuid-Holland ingevuld? Welke aanpak wordt gehanteerd? Hoe vullen zij hun rol in?

1.3 Opzet evaluatie en verantwoording

De evaluatie is gestart met de voorbereidende fase waarin een drietal verkennende gesprekken zijn gevoerd en relevante documenten bestudeerd zijn (zie daarvoor de bronnenlijst in bijlage 1). Om een goed overzicht van het netwerk te kunnen schetsen met contactpersonen is gestart met een interne interviewronde. Op basis van de interne interviewronde is een selectie gemaakt van contactpersonen die benaderd zijn voor de externe interviews. In totaal zijn er 11 interviews gehouden (zie interviewlijst in bijlage 2.[7]

De evaluatie focust op de verduurzaming van de glastuinbouw in de periode 2016-2019. Het betreft een kwalitatieve evaluatie. De uitvoering van het provinciaal beleid vindt voor een belangrijk deel plaats binnen het Greenportsnetwerk. De evaluatie richt zich daarom ook op het netwerk waarbinnen het beleid van de provincie tot stand komt, hoe er binnen dit netwerk gestuurd wordt en welke rol de provincie hierin vervult.

[7] De interviews hebben plaatsgevonden vòòr de uitbraak van de coronacrisis. De mogelijke impact van deze crisis op de tuinbouwsector als geheel en het verduurzamen in het bijzonder is verder niet meegenomen in dit onderzoek.

De vraag met betrekking tot de effectiviteit/doelbereik van het beleid wordt alleen kwalitatief beantwoord op basis van interviews. Omdat de inzet van de provincie vooral faciliterend en deels stimulerend is, dus slechts een schakel in het geheel, is aan de geïnterviewden gevraagd in hoeverre zij het *aannemelijk* vinden dat de inzet van de provincie bijdraagt aan de (provinciale) doelen en welke mogelijke verbeterpunten zij zien. Een kwantitatieve analyse van de resultaten op het gebied van energiebesparing, warmte, licht en CO_2 valt buiten de scope van deze evaluatie omdat hiervoor onvoldoende gedecentraliseerde data voor handen zijn.

1.4 Leeswijzer

Volgend op dit eerste hoofdstuk worden in de hoofdstukken 2 t/m 4 alle deelvragen beantwoord. Hoofdstuk 2 beschrijft het beleidskader en de sturing op de provinciale doelen. Hoofdstuk 3 gaat over de beleidspraktijk, de governance en de werking van het netwerk en de rol van de provincie in het netwerk. Hierin worden eveneens relevante contextuele ontwikkelingen meegenomen die van invloed zijn op de uitvoering van het beleid. Hoofdstuk 4 maakt een vergelijking met de beleidsaanpak van de provincie Zuid-Holland. Tot slot volgt hoofdstuk 5 met de belangrijkste conclusies en leerpunten voor de provincie.

2 Hoe zit het beleid in elkaar?

Dit hoofdstuk gaat in op de verduurzamingsopgave in de provincie en het landelijk en provinciaal beleid dat hierop ingezet wordt en de wijze van sturing op de provinciale doelstellingen. Hierbij staan de volgende onderstaande vragen centraal:

- Welke opgave ligt er? Wat beoogt het nationale-, provinciale-, en regionale beleid?
- Wat is de rol van de provincie? Welke instrumenten zet de provincie in? Is het aannemelijk dat deze bijdragen aan de provinciale ambitie?
- Hoe is het dossier belegd in de organisatie? Hoe vindt de afstemming plaats?
- Hoe stuurt de provincie op de gestelde doelen? Op welke wijze houdt de provincie zicht op de voortgang van deze transitie?

2.1 Opgave en beleid

2.1.1 Verduurzaming van de sector

De glastuinbouw is een grootverbruiker van aardgas in de landbouwsector. Het energieverbruik van de glastuinbouw (9-10 PJ)[8] domineert het verbruik in de landbouw in de provincie (17-18 PJ)[9] . Het energieverbruik en de CO_2 emissie van de sector wordt grotendeels bepaald door het glasareaal, teelttype (belicht of onbelicht, koude of warme teelten) en door de soort energievoorziening. Veel tuinders hebben een eigen, lokale warmte-kracht-koppeling installatie (WKK) die gas verbruikt en dat omzet in elektriciteit, warmte en CO_2. De elektriciteit wordt grotendeels benut voor het belichten van de teelt en voor een klein gedeelte gebruikt in de koelcellen. Daarnaast is de glastuinbouw in met name de regio Noord-Holland Noord een belangrijke bron voor het energienet.

Een WKK produceert vaak meer elektriciteit dan verbruikt wordt. De overtollige energie wordt doorgeleverd aan het publieke net en de ontstane warmte wordt benut voor het verwarmen van kassen. Door afvang van de CO_2-uitstoot van de met gasgestookte WKK's wordt ook in een groot deel van de CO_2 behoefte voorzien die dient als meststof voor de gewassen. Het afvangen van CO_2 is efficiënt en vaak veel goedkoper dan aanvoer van zuivere fabrieksmatige CO_2 over de weg. Hiermee is de WKK voor een ondernemer een efficiënte installatie die in diverse energiestromen voorziet en daarnaast ook – door de lokale situering dicht bij de energievraag – een betrouwbare energievoorziening.

Over het gasverbruik wordt geen energiebelasting afgedragen en de plus van elektra wordt doorgeleverd aan het publieke net wat het gebruik van de WKK's voor de ondernemers financieel aantrekkelijk maakt. Bij de verduurzaming van de sector zal ook de energierekening op een andere manier vormgegeven moeten worden. Om een gasgestookte WKK kas om te zetten naar duurzame bronnen moet er door de tuinder apart warmte, elektra en CO_2 ingekocht worden. Dit vraagt ook het realiseren van aparte aansluitingen naast een regionale infrastructuur voor warmte en CO_2. Investeringen en een andere manier van werken zijn dan nodig.

De wijze waarop dit financiële plaatje rond te krijgen is verschilt per ondernemer; dit hangt af van het type bedrijf en gewas dat geteeld wordt. De kosten hiervoor moeten uit kunnen en dit is nu nog lang niet altijd het geval. De vraag van de kassen naar belichting, warmte en bemesting is bovendien niet altijd gelijktijdig. Dit verandert per uur en is sterk afhankelijk van het jaargetijde, weersomstandigheden en het teeltproces. Echter, uit interviews komt eveneens naar voren dat een sluitende energierekening niet de enige reden is voor ondernemers om te verduurzamen. Het maatschappelijk draagvlak van de sector (*license to produce*) gaat steeds meer meegewogen worden bij de afnemers. De belangstelling voor circulariteit en het gebruik van duurzame energie neemt ook daardoor toe.

[8] In het kader van de RES'en wordt tegenwoordig Wattuur als eenheid voor energieverbruik gebruikt: 1 PJ ≈ 0,28 TWh

[9] Staat van de energietransitie (november 2017)

De sector heeft de ambitie in 2040 volledig klimaatneutraal te zijn (zie hieronder). De CO_2-emissie kan langs twee samenhangende sporen verlaagd worden:

a) door energiebesparing (vraagreductie) met bijvoorbeeld belichting door energiezuinigere lampen, door de inzet van alternatieve bronnen (zonder CO_2-emissie) voor warmte en elektriciteit zoals bijvoorbeeld geothermie (via warmtenetten) en elektriciteit via zonne-energie en windturbines.
b) de aanvoer van CO_2 via pijpleidingen vanuit andere bronnen, bijvoorbeeld door CO_2-afvang van de industrie of vuilverbranders.

De benodigde aanpassingen in de regionale infrastructuur zijn niet realiseerbaar vanuit de context van de individuele ondernemer. Het provinciale concentratiebeleid van de glastuinbouw is er mede op gericht deze collectieve investeringen mogelijk te maken.
De externe toevoer van CO_2 is daarbij een belangrijke randvoorwaarde voor energieverduurzaming in de glastuinbouwsector. Als de glastuinbouw overschakelt op slimme energienetten moet de CO_2 extern worden betrokken. In Green Deal CO_2-voorziening Glastuinbouw Noord-Holland - wordt er door een breed consortium aan betrokken partijen gewerkt aan technieken om de CO_2-toevoer te verduurzamen. In de periode van 2020 tot 2021 wordt er door het consortium gezocht naar oplossingen voor de knellende wet- en regelgeving die de realisatie van een externe CO2-voorziening in de glastuinbouw Noord-Holland bemoeilijkt. Hierover worden vanuit het consortium eind 2020 gesprekken gevoerd met de Rijksoverheid. De sector wordt vanuit de regionale Greenports ondersteund om deze ambitie te realiseren en minder afhankelijk te worden van de WKK's.

2.1.2 Het Landelijk beleid

Het provinciale beleidskader voor de verduurzaming glastuinbouw wordt grotendeels bepaald door het landelijk beleid en de ambities die daarin zijn neergelegd. De verduurzamingsafspraken tussen het bedrijfsleven en het Rijk zijn vastgelegd in drie documenten: de Meerjarenafspraak Energietransitie glastuinbouw 2020, het Tuinbouwakkoord/Tuinbouwagenda 2019-2030, en het Klimaatakkoord (28 juni 2019). Het landelijk beleid in de periode 2016-2019 kenmerkt zich door het aanscherpen van de nationale doelstellingen. In de Meerjarenafspraak is de reductiedoelstelling voor CO_2 aangescherpt van 6,2 Mton naar 4,6 Mton CO_2 uitstoot voor 2020. In 2019 wordt in het Tuinbouwakkoord en het Klimaatakkoord opgenomen dat de sector in 2040 al volledig klimaatneutraal is in plaats van 2050. Het accent komt te liggen op een gebiedsgerichte aanpak door de regio waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor de regionale Greenports. In figuur 2) zijn de landelijke beleidsontwikkelingen in een tijdlijn weergegeven.

Meerjarenafspraak 2014-2020
In juli 2014 hebben de Glastuinbouwsector en het Ministerie van EZ afspraken gemaakt over de CO_2-uitstoot en de energiereductie in de glastuinbouw. Deze afspraken zijn vastgelegd in de Meerjarenafspraak Energietransitie Glastuinbouw 2014-2020. In de programmadoelen is vastgelegd dat de sector per 2020 een energiebesparing van 11 PJ realiseert en een maximale CO_2-uitstoot heeft van 6,2 Mton per jaar. In 2050 heeft de glastuinbouwsector een volledig duurzame en economisch rendabele energievoorziening. Deze doelen zijn gebaseerd op de afspraken uit het Nationale Energieakkoord voor duurzame groei van september 2013. Om deze doelen te bereiken werken de sector en het Rijk samen in het *programma Kas als Energiebron* (KaE). Dit innovatieprogramma zet in op het stimuleren van energiebesparing en het gebruik van duurzame energie in de glastuinbouw door het ontwikkelen van kennis en (teelt)technieken (projecten als o.a. Het Nieuwe Telen).

De doelen ten aanzien van de CO_2-emissie en de energiebesparing worden gemonitord in de Energiemonitor Glastuinbouw door Wageningen Economic Research (WEcR voorheen LEI) welke ook deels terug te vinden is in Agrimatie[10] waarover jaarlijks gerapporteerd wordt naar GS en PS. De

[10] Informatievoorziening agrosector, zie: https://www.agrimatie.nl/

informatie uit de Energiemonitor geeft inzicht in de energiebesparing en CO_2 reductie op landelijk niveau waarbij geen uitsplitsing is gemaakt naar regionaal niveau. Naast de kwantitatieve doelen worden ook de afspraken en activiteiten uit de Meerjarenafspraak gemonitord. Op basis van de tussentijdse evaluatie van de Meerjarenafspraak in september 2017 is de programmadoelstelling ten aanzien van de uitstoot van CO_2 aangescherpt naar 4,6 Mton CO_2 uitstoot in 2020. De looptijd van de Meerjarenafspraak is tot en met 31 december 2020 en zal in 2020 worden geëvalueerd, zoals in de Wijziging Meerjarenafspraak Energietransitie Glastuinbouw 2014-2020 afgesproken tussen het Ministerie van LNV en de glastuinbouwsector.

Tuinbouwakkoord en Klimaatakkoord

Op 14 maart 2019 is door alle partijen van de Greenports Nederland en het Ministerie van LNV, het Tuinbouwakkoord ondertekend. Hierin zijn zeven overkoepelende opgaven[11] opgenomen waarop alle partijen gaan samenwerken. Deze opgaven zijn nader uitgewerkt in een Nationale Tuinbouwagenda 2019-2030. Gelijktijdig aan de ontwikkeling van het Tuinbouwakkoord en de Tuinbouwagenda liepen ook de voorbereidingen op het Klimaatakkoord (juni 2019). De gedefinieerde opgaven voor de verduurzaming van de sector uit de Nationale Tuinbouwagenda zijn als input gebruikt voor het overleg aan de sectortafel in de voorbereidingen op het Klimaatakkoord. In de Nationale Tuinbouwagenda en het Klimaatakkoord is de ambitie opgenomen dat de sector in 2040 klimaatneutraal is en dat er binnen de regionale Greenports een gebiedsgerichte aanpak uitgewerkt gaat worden.

2.1.3 Het regionaal beleid

De uitvoering van de verduurzamingsopgave van de glastuinbouw komt grotendeels tot stand op het niveau van de regionale Greenports. De verduurzamingsopgave voor Noord-Holland is nader uitgewerkt in twee aparte ruimtelijke visies en uitvoeringsprogramma's voor de Greenport Aalsmeer en de Greenport Noord-Holland Noord. De scope van de visies en uitvoeringsagenda's is breder dan alleen het thema verduurzaming. Op de tijdslijn in figuur 2 zijn naast de landelijke beleidsontwikkelingen ook de regionale beleidskaders geplaatst.
Er vindt in 2020 een herijking plaats van de strategische visies van de Greenports waarbij de aangescherpte afspraken uit het Tuinbouwakkoord en het Klimaatakkoord als basis worden gebruikt. De uitvoeringsagenda's worden omgevormd tot een meer programmatische gebiedsgerichte aanpak waarbij de verschillende programmalijnen meer in samenhang met elkaar worden uitgewerkt.

Ruimtelijke visies en Meerjarenplan/Uitvoeringsagenda

De focus van de ruimtelijke visies van beide Greenports ligt op clustering van glas in de glasconcentratiegebieden waar duurzame oplossingen gerealiseerd kunnen worden. Zo worden niet alleen energiezuinige kassen gerealiseerd maar kan eveneens het zogenaamde 'nieuwe telen'[12] worden toegepast. Hiervoor worden twee sporen bewandeld: a) het stimuleren van ondernemers met een grote energie- en warmtevraag naar de glasconcentratiegebieden en b) het realiseren van alternatieve bronnen voor warmte, elektra en CO_2 door aan te sluiten bij publiek-private samenwerkingsprojecten voor de aanleg van CO_2-leidingen en warmtenetten. De ruimtelijke visies, met de duurzame opgave en kansen als onderlegger, zijn nader uitgewerkt in uitvoeringsagenda's met programmalijnen.

Voor de Greenport Noord-Holland Noord is het thema verduurzaming glastuinbouw nader uitgewerkt in de programmalijn 3 'Ruimte en Ontwikkeling' waarbij wordt ingezet op concentratie van de glastuinbouw in de glasdriehoek en het volgen van de ontwikkelingen rondom de warmtenetten (in de gebieden Agriport A7 en Het Grootslag) en het uitvoeren van de afspraken die

[11] 1. Energie, 2. Ruimtelijke inrichting, 3. Verslogistiek, 4. Gezonde planten gezonde mensen, 5. Innovatie, arbeidsmarkt & onderwijs, en 6. Internationalisering.
[12] Het 'nieuwe telen': Energiezuinig telen en tegelijk een optimale productie halen. (bron: www.kasalsenergiebron.nl)

gemaakt zijn binnen de Green Deal CO_2 (Meerjarenplan Greenport Noord-Holland Noord 2019-2021). Hierbij is voor het glastuinbouw Alton een aparte visie met een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit programma is uitgewerkt in concrete projecten en een planning.

In de Uitvoeringsagenda van de Greenport Aalsmeer 2015-2025 is het thema verduurzaming ondergebracht onder actie 6 'Vestigingsvoorwaarden voor modernisering en verduurzaming'. Hierbij wordt ingezet op het moderniseren van bestaande glastuinbouwgebieden en de verplaatsing van bedrijven uit te saneren gebieden en het realiseren van duurzame energiebronnen door de uitrol van het bestaande CO_2-netwerk naar de gebieden PrimA4s en de Kwakel e.o. en de aansluiting op het Warmtenet Amsterdam.

Inmiddels is het thema verduurzaming in beide Greenports integraal onderdeel van gebiedsgerichte modernisering.

Green Deal CO_2-voorziening glastuinbouw Noord-Holland
Binnen de provincie Noord-Holland is middels Green Deal 163 (2014) [13] een apart samenwerkingsverband opgezet dat zich uitsluitend richt op de CO_2-voorziening in de glastuinbouw in Noord-Holland. Het doel van deze Green Deal 163 is de CO_2 voorziening voor de glastuinbouw in Noord-Holland in de toekomst te waarborgen door het beschikbaar krijgen van kwalitatief goede CO_2 uit rookgassen en de realisatie van een leidingnetwerk. In dit netwerk zijn naast de overheid en de sector, ook netwerkbeheerders en gasleveranciers vertegenwoordigd.

Een hierop volgende Green Deal CO_2 is op hoofdlijnen al uitgewerkt maar ligt al enige tijd stil door belemmeringen in wet- en regelgeving die door verschillende departementen binnen het Rijk moet worden opgelost. Hierover vindt afstemming met de Greenports plaats.

2.1.4 Het provinciaal beleid

Het provinciaal beleid ten aanzien van de verduurzaming van de glastuinbouw is belegd in diverse strategische beleidskaders zoals de Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020, de Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019, en de Omgevingsvisie NH2050. Vanuit deze kaders worden diverse instrumenten ingezet die direct of indirect een bijdrage leveren aan de verduurzamingsopgave in de glastuinbouw in Noord-Holland (zie figuur 3 Doelboom verduurzaming glastuinbouw). Net zoals er diverse beleidskaders zijn voor de verduurzaming van de glastuinbouwsector komen ook de middelen voort uit verschillende budgetten, waardoor de inzet en capaciteit ingewikkeld is (zie meer hierover in paragraaf 2.2).

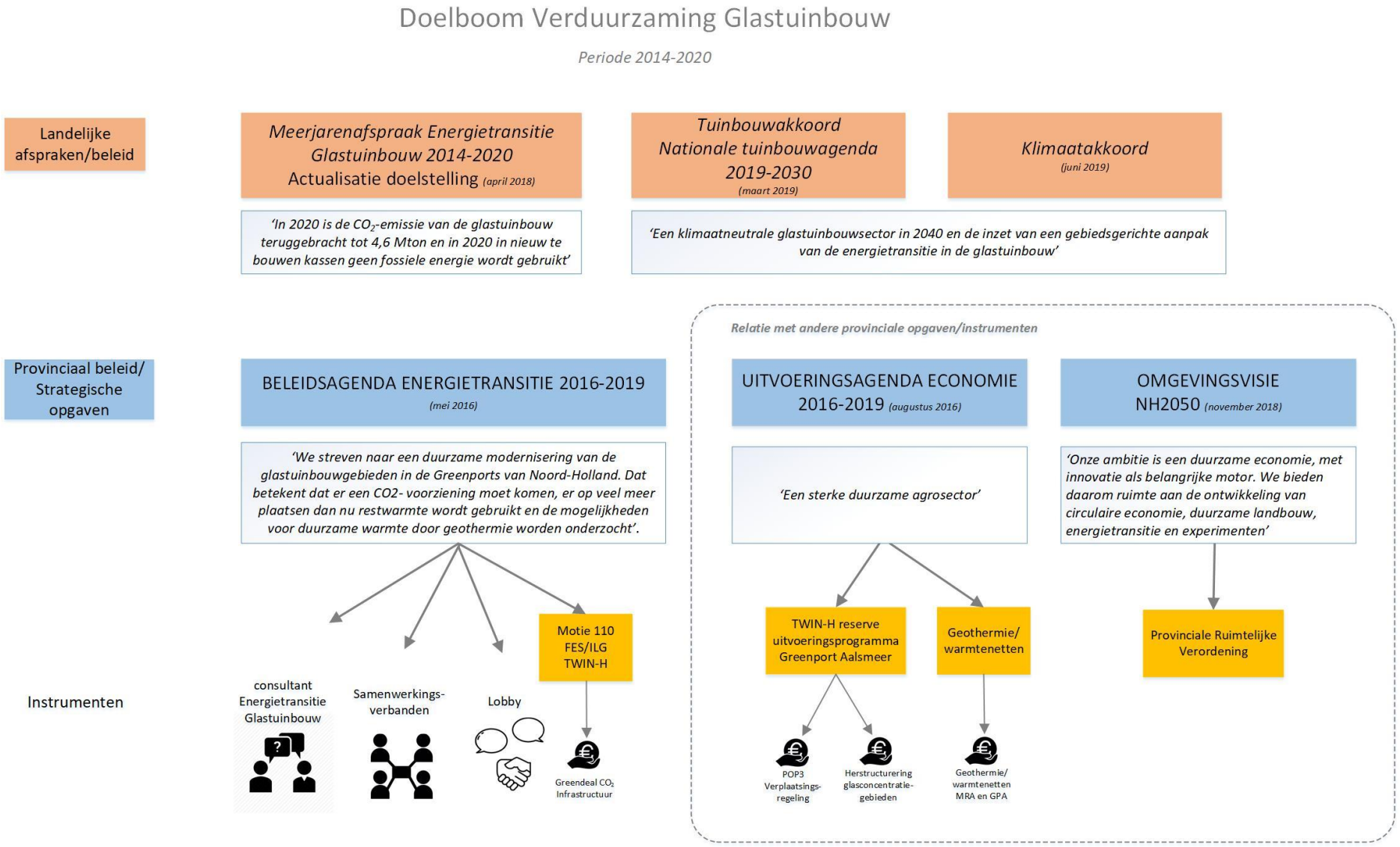
De Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020
In navolging van het landelijke Energieakkoord (2013-2023) is in mei 2016 is de provinciale Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 vastgesteld. De Beleidsagenda verwijst naar de landelijke ambitie die is vastgelegd in de Meerjarenafspraak glastuinbouw 2020. Er is echter geen doorvertaling gemaakt van de landelijke kwantitatieve doelstelling naar provinciaal niveau. In plaats daarvan is gekozen om het beleid op basis van jaarlijkse uitvoeringsparagrafen en voortgangsrapportages te actualiseren en bij te stellen. Uit interviews komt naar voren dat de provincie zich destijds niet wilde vastleggen op harde doelstellingen. In plaats daarvan is gekozen voor een ambitie die kwalitatief is geformuleerd. Dit was destijds een politieke keuze.

De ambitie voor de verduurzaming glastuinbouw is als volgt omschreven:

> *'We streven naar een duurzame modernisering van de glastuinbouwgebieden in de Greenports van Noord-Holland. Dat betekent dat er een CO_2-voorziening moet komen, er op veel meer plaatsen dan nu restwarmte wordt gebruikt en de mogelijkheden voor duurzame warmte door geothermie worden onderzocht en benut'.*

[13] https://www.greendeals.nl/green-deals/co2-voorziening-glastuinbouw-noord-holland

Figuur 2 Tijdlijn Beleidsontwikkeling in de verduurzaming glastuinbouw



Figuur 3 Doelboom Verduurzaming Glastuinbouw

2.2 Rol van de provincie en inzet van instrumenten

De provincie neemt in het proces rondom de verduurzaming van de glastuinbouw een faciliterende, verbindende en deels ook stimulerende rol in. Dit doet zij door een actieve deelname op zowel ambtelijke als bestuurlijk niveau in diverse samenwerkingsverbanden, door het samenbrengen van partijen, en het gericht aanjagen van projecten met financiële middelen binnen dit netwerk. Daarvoor is het van belang dat er actuele kennis is van alle ontwikkelingen en dat de provincie in de haarvaten van de Greenports zit. De provincie heeft daarbij een consultant energietransitie glastuinbouw aangesteld die de linking pin vormt tussen de provincie en het veld. Daarnaast voert de provincie een lobby richting het Rijk voor financiering van projecten en voor het aankaarten van helderheid in wet- en regelgeving.

2.2.1 Netwerksamenwerking

De realisatie van de duurzaamheidsopgave in de glastuinbouw in Noord-Holland komt grotendeels tot stand in samenwerkingsverbanden zoals de regionale Greenports en de Greendeal CO_2 Noord-Holland. Er is eveneens een landelijk samenwerkingsverband, Greenports Nederland, waar regio-overstijgende onderwerpen geagendeerd en aangepakt worden. De onderwerpen die binnen de regionale – en landelijke Greenports worden aangepakt zijn overigens breder dan alleen de verduurzaming van de glastuinbouw[14].

De bijdrage van de provincie zit vooral in de actieve deelname in dit regionale netwerk, zo is vanuit de provincie de gedeputeerde belast met de portefeuille landbouw voorzitter in beide stuurgroepen van de Greenports en tot 2019 ook van de landelijke Greenports Nederland. Daarbij wordt op ambtelijk niveau een actieve bijdrage geleverd in de werkgroepen die onder de stuurgroepen hangen. In paragraaf 3.1 wordt de inrichting van het netwerk besproken.

Bijdrage aan het transitieproces
Het is volgens de geïnterviewden aannemelijk dat actieve inzet van de provincie in de samenwerkingsverbanden bijdraagt aan het in beweging houden van het verduurzamingsproces van de sector in Noord-Holland. De actieve ambtelijke en bestuurlijke inzet van de provincie in het Greenportsnetwerk wordt als zeer positief ervaren. Ook de invulling van het voorzitterschap in beide Greenports wordt positief gewaardeerd. De provincie heeft bijvoorbeeld een belangrijke regie- en aanjaagrol gespeeld in de totstandkoming van het landelijk platform Greenports Nederland waardoor vraagstukken uit de regio makkelijker geagendeerd kunnen worden op landelijk niveau. Zo is er voor gezorgd dat het Klimaatakkoord en het Tuinbouwakkoord goed op elkaar aansluiten. Ook kon het probleem rondom de afvalstatus van rookgassen en het ontbreken van kennis over ultradiepbronnen voor geothermie via dit landelijk platform geagendeerd worden in de landelijke politiek.[15]

Naast het agenderen van overkoepelende vraagstukken wordt er binnen de netwerken ook samengewerkt op concrete projecten waarbij capaciteit en middelen worden samengebracht door verschillende partijen. Zo werkt de provincie nu samen met het Rijk in een onderzoek naar de kansen voor Geothermie in de MRA regio.

Uit interviews komt naar voren dat de continuïteit van de provinciale inzet in het netwerk een belangrijk aandachtspunt is. Recentelijk is bij de provincie een paar keer een wisseling geweest van

[14] Onderwerpen waaraan binnen de Greenports wordt gewerkt: ruimte & leefomgeving, bereikbaarheid, water & bodem, arbeidsmarkt & onderwijs en kennis & innovatie.

[15] Vanwege de huidige afvalstatus van CO2 afgevangen uit rookgassen is het voor de industrie niet lucratief om CO2 af te vangen en door te leveren aan tuinders. Om de verduurzaming in de sector te bespoedigen is het noodzakelijk om een rechtsoordeel te ontwikkelen voor de niet-afvalstatus van CO2 die wordt afgevangen door afvalenergiecentrales of zware industrie zodat deze kan worden ingezet in de glastuinbouw. Over dit onderwerp is een gezamenlijke landelijke motie ingediend om de regelgeving hierop aan te passen.

de ambtelijk contactpersoon voor verduurzaming van de glastuinbouw wat heeft geleid tot enig verlies en versnippering van kennis. Een goede inzet in het netwerk vraagt niet alleen om inhoudelijke kennis over de sector maar ook om kennis over de governance van het netwerk en een verbinding met diverse beleidsterreinen binnen de provincie. In de netwerken veranderen zaken snel; niet alleen de namen van contactpersonen maar ook de structuren. Het is een fluïde geheel en bovendien kennisintensief. Voor actieve inzet in het netwerk is het belangrijk om de juiste kennis voorhanden te hebben en ook dit vraagt tijd en is gebaat bij continuïteit. Een integraal thema als verduurzaming glastuinbouw vraagt ook om een goede centrale documentatie zodat kennis hierover niet versnippert raakt en documenten vindbaar, herleidbaar en deelbaar zijn en blijven. Hieraan wordt binnen de provincie gewerkt.

2.2.2 Inzet middelen

De provincie financiert gericht projecten die voortkomen uit de Greenportsamenwerking die versnelling kunnen brengen in het verduurzamingsproces van de sector zoals verkenningen en projecten met een onrendabele top. De middelen worden in de vorm van subsidies aan gemeenten of de Greenport-organisaties beschikbaar gesteld.

In de periode vanaf 2012 tot en met 2019 is voor ruim ca. € 15,7 miljoen euro aan middelen ingezet voor de verduurzaming van de glastuinbouw. De financiering heeft vanuit verschillende geldstromen plaatsgevonden zoals de FES/ILG middelen[16], de TWIN-H reserve, en er zijn extra middelen ingezet vanuit motie 2017-110[17]. Het thema verduurzaming glastuinbouw is bovendien verankerd in verschillende beleidskaders en ondergebracht bij twee bestuurlijk portefeuillehouders. Projecten en middelen worden vanuit verschillende sectoren ingezet waarbij verschillende contactpersonen betrokken zijn.

Naast de inzet van incidentele middelen subsidieert de provincie structureel beide greenportorganisaties (de programmabureaus en uitvoeringsprogramma's) met jaarlijkse bedragen van € 300.000,- voor de Greenport Aalsmeer en € 265.000,- voor de Greenport Noord-Holland Noord gesplitst in een jaarlijkse boekjaarsubsidie (programmakosten) en een projectensubsidie. De effectiviteit van deze inzet is in 2016 geëvalueerd voor beide Greenports.[18] In bijlage 3 staat een uitgebreider overzicht van de uitgaven over de periode 2012-2019.

Bijdrage aan het transitieproces
Uit interviews komt naar voren dat de gerichte inzet van middelen van de provincie een belangrijke randvoorwaarde is om het transitieproces in de glastuinbouw gaande te houden. Als voorbeeld wordt de gefaseerde aanleg van de infrastructuur voor CO_2-leidingen in het gebied PrimA4a genoemd. In dit gebied is met steun van de provincie geïnvesteerd in de aanleg van een pijpleiding met een veel grotere diameter dan in eerste instantie nodig voor PrimA4a. Hierdoor is het mogelijk gemaakt om uiteindelijk alle kerngebieden in het glastuinbouwgebied Aalsmeer aan te sluiten op dit netwerk. In dit project trekken de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland samen op.
Een ander voorbeeld is de financiering van de verkenning naar de kansen voor ultradiepe geothermie in de MRA regio door de provincie en het Rijk (de toepassing hiervan is overigens breder dan alleen de glastuinbouw). De verwachting is dat toepassing van geothermie, evenals in de noordelijke regio, een impuls kan geven aan de verdere verduurzaming van de sector.

[16] Ten tijde van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG, 2007-2012) zijn door het Rijk zogenaamde 'FES-middelen' (ook bekend als 'Nota Ruimte-gelden') aan de provincie uitgekeerd.

[17] In november 2017 hebben Provinciale Staten met motie 110 verzocht om extra middelen vrij te maken uit reserves en deze in te zetten voor aanvullende ambities op een aantal thema's. Energietransitie was een van de thema's waar extra middelen vanuit de motie 110 is ingezet (€ 24,4 miljoen). Hiervan is € 5,2 miljoen ingezet voor o.m. projecten binnen de Greendeal CO2, coördinatie van de RES-en en het innovatieprogramma van het Rijk het Nieuwe Telen.

[18] Referentienummer dossier: 818281/818303

2.2.3 Consultant Energietransitie

Per 15 mei 2019 is er voor 20 uur in de week voor de periode van één jaar een consultant energietransitie glastuinbouw aangesteld door de provincie. De functie is in principe niet nieuw. Voorheen werd deze functie door de samenwerkende partijen vanuit de regionale Greenport Aalsmeer betaald. Met het wegvallen van deze post faciliteerde de provincie voor een jaar deze functie met motie 110 gelden. In juli 2020 is er opnieuw voor een jaar een consultant energietransitie glastuinbouw aangesteld, dit keer gefinancierd vanuit het budget van het programmateam Energietransitie.

De voornaamste opdrachten van de consultant zijn:

- het aanjagen van de regionale duurzaamheidsprogramma's van de Greenports;
- het maken van de aansluiting met de nationale transitietafel Energietransitie van Greenports Nederland en de daaraan gekoppelde opgaven energietransitie glastuinbouw vanuit het nationale Klimaatakkoord;
- vanuit de Greenports met de gebiedsgerichte aanpak aan de slag te gaan in de glastuinbouwgebieden (één van de belangrijkste afspraken uit het Klimaatakkoord en het Tuinbouwakkoord).
- verbinding leggen met de Regionale Energie Strategieën (RES-en).

Om tot een gebiedsgerichte aanpak te komen inventariseert de consultant wat er allemaal gebeurt in de regio en brengt partijen samen om tot concrete businesscases te komen. De consultant vormt zo de linking pin tussen de provincie, regionale- en het landelijke netwerk en de ondernemers. Daarbij is hij ook kennishouder van specifieke veldkennis uit de regio: hij fungeert als de ogen en oren in het veld voor de provincie. Er wordt van hem verwacht dat hij met deze kennis ook de provincie voedt en dat hij aan de bel trekt bij de provincie wanneer er ontwikkelingen op ons af komen waar we iets mee moeten. Er is hiervoor een vaste kennisinhoudelijke adviseur beschikbaar bij de provincie vanuit het team landbouw, echter met een beperkte capaciteit.

Bijdrage aan het transitieproces
Het aanstellen van deze consultant wordt door de buitenwereld als positief ervaren. Het heeft bijgedragen aan in het in beweging brengen van het verduurzamingsproces. De consultant heeft een start gemaakt met de gebiedsgerichte aanpak in de Greenports Aalsmeer. Hij werkte hiervoor nauw samen met de gebiedscoördinator van de Greenport Aalsmeer en tevens van het glastuinbouwgebied Alton. De gebiedscoördinator heeft veel ervaring met de gebiedsgerichte aanpak in het Altongebied. De consultant is in twee gebieden van de Greenport Aalsmeer aan de slag gegaan met de gebiedsgerichte aanpak waarbij de eerste ervaringen worden opgedaan (in paragraaf 3.4 is meer te lezen over de uitvoering van de gebiedsgerichte aanpak).

2.2.4 Lobby richting Rijk

Naast het agenderen van belemmerende wet- en regelgeving via het Greenportsnetwerk zet de provincie ook haar eigen lobbyisten in Den Haag in voor onderwerpen die van belang zijn voor de verduurzaming van glastuinbouw. Een voorbeeld hiervan is de lobby over de forse verhoging van de netstroom door de belastingmaatregel wet Opslag Duurzame Energie (ODE) [19] die tuinders belemmert om te investeren in fossielvrije alternatieven zoals een *all electric* kas. Ondernemers gaan door deze belastingmaatregel weer investeren in WKK-installaties en gas inkopen waardoor investeringen die onder meer door de provincie zijn gedaan voor de verduurzaming van de sector weer teniet worden gedaan. Twee lobbyisten van de provincie hebben op dit dossier gesprekken gevoerd met het Rijk en leden van de Tweede Kamer in samenwerking met andere Greenport

[19] De wet ODE is een heffing op het verbruik van aardgas en elektriciteit die met ingang van het jaar 2013 is geïntroduceerd. De opbrengst van deze heffing dient ter financiering van de uitgaven voor SDE+ (Stimulering van Duurzame Energie).

provincies en het netwerk van Greenports Nederland. Het aankaarten van dilemma's gebeurt ook via de gedeputeerde.

Bijdrage aan het transitieproces
Uit interviews komt naar voren dat de provincie in de periode 2016-2019 vanuit haar rol als voorzitter van beide Greenports en de Greenports NL de belangen goed weet te behartigen van de sector en van Noord-Holland in Den Haag zoals in het bovengenoemde voorbeeld. Een ander voorbeeld dat genoemd wordt is de deelname van de provincie aan de Sectortafel Landbouw waardoor het Klimaatakkoord en het Tuinbouwakkoord goed op elkaar aansluiten. Deze lobby naar het Rijk heeft uiteindelijk ook geleid tot een vervolg op de huidige Green Deal CO_2 en de verkenning van de ondergrond naar de kansen voor ultradiepe Geothermie in de MRA regio.
Inmiddels hebben zich ook derde partijen gemeld voor de inzet van de Greenport Aalsmeer die willen boren naar een geothermiebron ten behoeve van o.a. de glastuinbouw in de Greenport Aalsmeer en dan in eerste instantie het gebied PrimA4a.

2.2.5 Relatie met andere beleidsopgaven en instrumenten

De verduurzamingsopgave heeft een nauwe relatie met de transformatieopgave van verouderd glas door concentratie van glastuinbouwbedrijven in glasconcentratiegebieden. Het clusteren van glastuinbouw levert diverse schaalvoordelen op voor bedrijven die zich daar vestigen en biedt kansen voor verduurzaming: de afzetpotentie voor o.a. geothermie neemt bijvoorbeeld fors toe. Collectieve investeringen worden ook makkelijker haalbaar door bundeling van bedrijven in een concentratiegebied. Er ontstaan bovendien meer kansen voor slimme combinaties tussen teelten met een verschil in warmtevraag en meer mogelijkheden om beter in te spelen op de warmtebehoefte van gewassen, belichting en CO_2 in verschillende seizoenen en op verschillende tijdstippen.

De provincie zet vanuit meerdere belangen in op de concentratie van glastuinbouwgebieden: de ruimtelijke kwaliteit, het duurzaamheidsperspectief, en het economisch perspectief. De verduurzaming van de glastuinbouw is daarom ook verankerd in de Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019 en de Omgevingsvisie NH2050. Vanuit deze kaders worden verschillende instrumenten ingezet die ook een bijdrage leveren aan de verduurzaming in de glastuinbouw:

- Vanuit de TWIN-H reserve van € 10 miljoen is onderzoek gefinancierd en zijn verschillende subsidies ingezet: de subsidie POP3 verplaatsingsregeling voor de verplaatsing van glastuinbouwbedrijven in heel Noord-Holland naar glasconcentratiegebieden. Hierbij zijn TWIN-H gelden gekoppeld aan Europese middelen (plafond €9,3 miljoen). Daarnaast is subsidie verleend aan twee projecten gericht op de herstructurering/modernisering van glasconcentratiegebieden in de Greenport Aalsmeer (€4,7 miljoen)
- Vanuit de Uitvoeringsagenda is €2,5 miljoen motie 110 gelden ingezet voor Geothermie/warmtenetten in de Greenport Aalsmeer.
- De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) die voorziet in de juridische kaders voor de concentratie van glastuinbouw.
- Gebiedsakkoord Alton.
- Green Deal CO_2 Noord-Holland.

De inzet van deze instrumenten is breder en draagt aan meer bij dan alleen aan de verduurzamingsopgave van de glastuinbouw. Zo wordt er bijvoorbeeld door de herstructurering en modernisering van het glasareaal ook een bijdrage geleverd aan ruimtelijke kwaliteit, dragen de instrumenten bij aan het verstevigen van het economisch vestigingsklimaat en de (inter)nationale concurrentiepositie en wordt er aansluiting gezocht bij de regionale warmtetransitie.

2.3 Interne organisatie en afstemming

De ambtelijke voorbereiding van bestuurlijke besluitvorming over het thema verduurzaming glastuinbouw rust volledig op het team AgriFood (Landbouw) binnen de sector REE. De contactpersoon voor de verduurzaming glastuinbouw werkt vanuit het team AgriFood (Landbouw) nauw samen met de senior strategisch beleidsadviseur AgriFood (Landbouw), met onder andere (glas)tuinbouw in de portefeuille. Deze laatste bereidt vanuit de Greenport programma's o.a. de agenda's van de Greenports voor en adviseert GS hierin. Wanneer het thema 'Verduurzaming' op de agenda van de stuurgroepen staat vindt hierover altijd afstemming tussen beide medewerkers plaats en zo nodig met andere indirect betrokkenen binnen de provincie. De beleidsmedewerker verduurzaming glastuinbouw is tevens vast lid van het team Energietransitie dat elke twee weken overlegt over de onderwerpen uit de daaraan gekoppelde Beleidsagenda. Daarnaast heeft deze beleidsmedewerker elke twee weken overleg met de consultant energietransitie in de glastuinbouw over de voortgang van de gebiedsgerichte aanpak. Incidenteel vindt afstemming plaats met de sector RO (de RO adviseur en regiomanager voor de regio Amstelland-Meerlanden) en de sector Mobiliteit.

Gebiedsontwikkeling en energietransitie zijn integrale vraagstukken. In de interviews wordt aangegeven dat de lijnen binnen de organisatie in principe kort zijn maar dat een integrale opgave als de verduurzaming van de glastuinbouw binnen de sectorale organisatiestructuur van de provincie veel afstemming vraagt en niet automatische een gemeenschappelijke opgave lijkt.
Meerdere mensen zijn vanuit verschillende sectoren betrokken bij dit onderwerp. Het is een ingewikkeld web waarbij op allerlei dossiers afstemming, agendering e.d. gezocht moet worden. Dit vergt veel tijd, mede omdat het onderwerp tevens zeer kennisintensief is. De inzet hiervoor was tot eind 2019 beperkt (10 uur per week). In 2020 is er wat meer ruimte gekomen voor de beleidsmedewerker (12 uur per week).

Afstemming met de consultant energietransitie
De afstemming tussen de consultant energietransitie en de beleidsmedewerker duurzame glastuinbouw vindt in principe elke twee weken plaats. Uit interviews komt naar voren dat men tevreden is over deze onderlinge samenwerking. De introductie van de eerste consultant in het netwerk van de Greenports had volgens hemzelf beter gekund. Het gegeven dat de Greenports (nog) geen vast agenda-lid bij de RES-en hebben is volgens hem een punt van aandacht. Echter, het traject waarmee de concept-RES tot stand is gekomen was voornamelijk gericht op de potentiële opwek van hernieuwbare energie in de RES-regio's, op het identificeren van locaties voor wind en zon. In het proces naar de RES 1.0 is er meer oog voor de integrale opgaven. De nieuwe consultant zal vanuit de glastuinbouw daarop aansluiten.

De consultant energietransitie glastuinbouw wordt formeel aangestuurd door de provincie vanuit een opdrachtgevende rol. Werkinhoudelijk ligt de sturing in handen van de programmamanagers van de Greenports Aalsmeer en Noord-Holland Noord en het landelijk netwerk Greenports Nederland. Er is door de twee Noord-Hollandse Greenports gewerkt vanuit het uitvoeringsprogramma en niet met een separaat werkplan.

Door de eerste consultant is een format gemaakt (plan van aanpak) waarmee per gebied niet alleen de benodigde informatie wordt opgehaald voor de gebiedsvisies, maar waarmee ook een bredere gebiedsgerichte aanpak opgesteld kan worden. Om allereerst te voldoen aan afspraken vanuit het landelijk netwerk wordt door de programmamanagers van de Greenports voorrang gegeven aan het opleveren van de informatie voor de gebiedsvisies. De uitvoering hiervan ligt bij de programmamanagers van de Greenports en zal vanaf juli 2020 eveneens worden opgepakt door de nieuwe consultant energietransitie glastuinbouw. In de fase van uitwerking gaan naar verwachting

nog vele uitdagingen naar voren komen zoals financieringsvraagstukken en/of belemmerende regelgeving.

2.4 Sturing op provinciale doelen

In het kader van de Beleidsagenda Energietransitie vindt de sturing op de doelen en de uitvoering van het beleid plaats via een vaste verantwoordingscyclus. Deze monitoring is kwalitatief van aard en wordt gedaan op basis van jaarlijkse uitvoeringsprogramma's en voortgangsrapportages. Op basis daarvan wordt het beleid tussentijds bijgesteld. Daarnaast heeft er via de Staat van de Energietransitie (2017) een eerste kwantitatieve meting plaats gevonden op de verschillende onderwerpen uit de Beleidsagenda. Deze heeft een vervolg gekregen in de vorm van een dashboard Energietransitie in Noord-Holland[20]. Specifieke actuele gegevens over gerealiseerde CO_2-reductie en energiebesparing binnen de sector op provinciaal/regionaal niveau ontbreken. De monitoring op de verduurzaming van de glastuinbouw wordt alleen op landelijke schaal gedaan en verwerkt in Agrimatie[21]. In het kader van het Klimaatakkoord en daaraan gerelateerde afspraken wordt momenteel gewerkt aan een meer decentrale (gebiedsgerichte) kwantitatieve monitoring.

2.4.1 Kwalitatieve monitoring

De ambities in de Beleidsagenda Energie zijn op hoofdlijnen geformuleerd. Jaarlijks worden er in een aparte uitvoeringsparagraaf (UVP) per onderwerp concrete acties benoemd die jaarlijks worden geactualiseerd. De voorgenomen acties worden door de coördinator Energietransitie gecheckt met de ambities uit de Beleidsagenda. Het UVP wordt jaarlijks in januari door GS vastgesteld. In juni volgt een midterm rapportage over de voortgang van de activiteiten. In december volgt een actualisatie van de midterm in een terugblik van dat jaar. De voortgangsrapportages zijn kwalitatief en beschrijvend van aard en hebben de vorm van een stoplichtrapportage. De input over de voorgenomen acties en de voortgang wordt geleverd door de verschillende dossierhouders uit het team Energietransitie. Alle input over het onderwerp verduurzaming glastuinbouw wordt geleverd door de beleidsmedewerker verduurzaming glastuinbouw van het Landbouwteam. De voortgangsrapportages (de midterm en de terugblik) worden in de staf van de bestuurlijk portefeuillehouder Duurzaamheid besproken.

De realisatie van de opgave komt grotendeels tot stand binnen de samenwerkingsverbanden in het Greenportsnetwerk waar de provincie onderdeel van is. De voortgang van de verduurzaming glastuinbouw wordt besproken in de stuurgroep van beide Greenports en specifiek voor Alton in de stuurgroep Alton n.a.v. afspraken in het gebiedsakkoord Alton.

Uit interviews komt naar voren dat zowel het voorbereidend ambtelijk overleg als de bespreking met gedeputeerde zorgt voor tussentijdse bijsturing van het beleid. Externe ontwikkelen zoals bijvoorbeeld de komst van de regionale energiestrategieën (RES-en) hebben gezorgd voor extra inzet vanuit de provincie op het thema verduurzaming glastuinbouw door het aanstellen van een consultant energietransitie. Hierdoor is de bijdrage glastuinbouw wel geagendeerd bij de RES-en maar nog niet direct gekoppeld aan de opgaven vanuit het Klimaatakkoord m.b.t de energietransitie glastuinbouw.

In aanvulling op de jaarlijkse voortgangscyclus is eind december 2019 een terugblik gemaakt van de activiteiten in het kader van de beleidsagenda Energietransitie over de afgelopen vier jaar. Op basis van de voortgangsrapportages over de periode 2016-2019 komt naar voren dat vrijwel alle activiteiten in de afgelopen periode volgens planning zijn verlopen. Op basis van de voortgangsrapportages is er echter geen inschatting te maken in hoeverre de inzet van de provincie

[20] Zie: https://data.noord-holland.nl/dashboard/energietransitie
[21] Informatievoorziening agrosector, zie: https://www.agrimatie.nl/

tot op heden heeft bijgedragen aan de landelijke opgave zoals afgesproken binnen het Energieakkoord/Klimaatakkoord en wat de voortgang in Noord-Holland is met betrekking tot de ambitie van een klimaatneutrale glastuinbouw in 2040. Dit wordt tot op heden enkel landelijk gemonitord. Meer over kwantitatieve monitoring hieronder in paragraaf 2.4.2.

Actieprogramma klimaat
De Beleidsagenda is aan het einde van haar looptijd. In maart 2020 is het laatste UVP vastgesteld in GS. In navolging van het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' is dit jaar het Noord-Hollands Actieprogramma Klimaat opgesteld. Het Actieprogramma is breder van opzet dan de Beleidsagenda Energie. Wat betreft het verduurzamen van de glastuinbouw wordt er verder gebouwd op de samenwerking binnen het Greenportsnetwerk en de betrokkenheid bij het innovatieprogramma 'Kas als Energiebron'. Het slagen van de Greendeal CO2-voorziening is daarbij aangemerkt als essentieel voor een klimaatneutrale glastuinbouw.

De sector Onderzoek & Informatie is gevraagd om mee te denken over de wijze van monitoring en evaluatie van het nieuwe beleid. Dit zal verder uitgewerkt worden in afstemming met de betreffende sectoren en programma's. Voor het economische beleid waarin de maatschappelijke opgaven verwerkt zijn is er voor gekozen de huidige monitoringssystematiek vooralsnog te continueren mede op basis van het daarboven liggen Beleidskader Economie waarbinnen AgriFood (Landbouw) als zelfstandig programma is opgenomen.

2.4.2 Kwantitatieve monitoring

In 2017 heeft de provincie een eerste meting (nulmeting) laten uitvoeren om inzicht te verkrijgen in de voortgang van de CO_2-emissiereductie en de energiebesparing van alle relevante sectoren in Noord-Holland waaronder ook de glastuinbouw. Deze eerste zogeheten Staat van de Energietransitie heeft conform de afspraken met de Staten een opvolging gekregen in de vorm van het Dashboard Energietransitie in Noord-Holland.

In het kader van de meerjarenafspraak wordt de voortgang betreffende de CO_2 reductiedoelstelling en energiebesparing op landelijk niveau gemonitord door het Wageningen Economic Research (WEcR). Samengevat constateert men in het laatste rapport, de Energiemonitor Glastuinbouw 2018 (november 2019):

"De totale CO2-emissie van de glastuinbouw in 2018 is 5,7 Mton. De uitstoot stabiliseert sinds 2014 op dit niveau en ligt 1,1 Mton boven het doel voor 2020 (4,6 Mton) dat in 2017 werd aangescherpt. Sinds 1990 is de CO2 -emissie in de glastuinbouw met 16% gedaald tegen een reductie van 1% voor totaal Nederland. Hoewel de glastuinbouw het bij het terugdringen van de CO2 -emissie beter doet dan Nederland als geheel, is de verwachting dat de doelstelling voor 2020 niet wordt gehaald.

De totale CO2-emissie na temperatuurcorrectie bleef in de periode 2014-2018 vrijwel gelijk. Sinds 2014 leidde een groeiend energiegebruik per m2 en meer elektriciteitsproductie voor de verkoop tot een toename van de CO2-emissie. Daar stond tegenover een reductie van CO2-emissie door krimp van het areaal, meer duurzame energie en toename van de inkoop van elektriciteit. In de periode 2010-2014 daalde het energieverbruik per m2 en werd minder elektriciteit verkocht, waardoor een substantiële CO2-emissiereductie werd gerealiseerd."

De gegevens van deze landelijke monitor zijn momenteel niet beschikbaar op regionaal niveau. Met andere woorden, het ontbreekt aan actuele gegevens ontbreken om op regionaal niveau waarmee de ontwikkelingen in het energieverbruik en de CO_2 emissie van de sector in Noord-Holland gevolgd kunnen worden. Voor het verkrijgen van een beeld van het energieverbruik in de glastuinbouw wordt voor de gebiedsvisies in 2020 onderzoek uitgevoerd. Deze informatie, die veelal schattingen betreft,

zal uiteindelijk landen in de Glasmonitor. De gebiedsvisies zullen meer inzicht gaan geven in de stand van zaken met betrekking tot energieverbruik en verduurzaming in bredere zin.

Op projectniveau zijn er wel concrete resultaten inzichtelijk te maken: *"als er een warmtenet komt doordat je samen de juiste dominosteentjes laat omvallen waardoor een tuinder van het gasnet afgaat dan is dat niet direct in kJ uitgedrukt maar wel te vertalen in een besparing bij deze tuinder van 5 miljoen kuub gas waarbij hij rest warmte krijgt van omgerekend 30 huishoudens. Hierdoor stookt hij dus geen aardgas mee en bespaart dat warmte uitstoot in de zomer als er CO_2 wordt geproduceerd en geeft dat ook minder uitstoot van de overige rookgassen".*

Een goede monitoring is wenselijk om vanuit de regio te kunnen sturen op de opgave die er ligt. Uit interviews komt naar voren dat het in de praktijk lastig is om op regionaal niveau gegevens beschikbaar te krijgen van partijen zoals bijvoorbeeld de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). In het kader van de CO_2-regeling verzamelt de RVO jaarlijks gegevens over de CO_2 emissie van glastuinders. Deze dienst is echter terughoudend met het beschikbaar stellen van informatie vanwege onder meer de privacy gevoeligheid van deze gegevens.

Conform de afspraken in het Klimaatakkoord wordt op basis van de landelijke monitoringssystematiek aan een regionale versie gewerkt, de Provincie Zuid-Holland en Greenport West-Holland hebben hiervoor al een pilot gedraaid, zie onderstaande tekstkader.

Recentelijk is binnen de provincie de Glasmonitor nieuw leven ingeblazen. In eerste instantie worden hierin de ligging van de glasopstanden geactualiseerd. De CO_2–uitstoot en energieverbruik is nog geen onderdeel van deze monitor. Echter, de provincie werkt momenteel samen met de Greenports aan een verbetering van de Glasmonitor zodat niet alleen de ruimtelijke component van de glastuinbouw wordt gevolgd maar mogelijkerwijs ook de duurzaamheidsopgaven kunnen worden meegenomen.

Pilot Greenport West-Holland

In het Klimaatakkoord is opgenomen dat er door het innovatieprogramma Kas als Energiebron (KaE) en Greenport West-Holland een gebiedsmonitoringsystematiek wordt ontwikkeld in samenhang met de landelijke monitoring die regionale overheden kunnen benutten (C4.6 Glastuinbouw, afspraak i). De provincie Zuid-Holland heeft hiervoor geld beschikbaar gesteld en deze pilot is inmiddels afgerond. Er zijn twee producten opgeleverd: een nulmeting en een methodiek die in elke regio toepasbaar is. Hiermee is de basis gelegd voor het uitvoeren van regionale monitors.

Uit een interview met de provincie Zuid-Holland kwam naar voren dat de oplevering van de nulmeting intensief was vanwege de dekkingsgraad van de diverse brondata. Het was een hele klus om de analyse uit te voeren omdat de brondata afkomstig waren uit verschillende systemen die niet allemaal jaarlijks geactualiseerd worden. Om deze reden is 2016 als peildatum aangehouden. Het uiteindelijke product is een combinatie geworden van twee rapportages van CE Delft en Wageningen Economic Research (WECR). De onderzoekers adviseren met nadruk om niet volgend jaar al een T1-meting te doen maar deze een aantal jaar uit te stellen om een ontwikkeling te kunnen zien. Het is vooralsnog onduidelijk op welke manier een vervolg wordt gegeven aan deze monitor en welke partij hiervoor aan de lat staat. Uit de afspraken in het Klimaatakkoord volgt dat alle regionale Greenports hun eigen gebiedsagenda moeten maken. Hiervoor zijn wel gegevens nodig die eenduidig en vergelijkbaar zijn om te kunnen sturen.

3 De uitvoering van het beleid in het netwerk

Dit hoofdstuk gaat in op de governance van het Greenportsnetwerk, de wijze waarop gestuurd wordt binnen dit netwerk en wat de meerwaarde is van deze netwerksamenwerking. Tot slot wordt de gebiedsgerichte aanpak besproken. Hierbij staan de onderstaande vragen centraal:

- Hoe ziet het Greenportsnetwerk eruit en hoe is dit georganiseerd? Wat is de rol van de provincie in het netwerk en hoe wordt deze ervaren?
- Hoe wordt er gestuurd vanuit het netwerk op de opgave?
- Wat is de meerwaarde van het netwerk? Wat zijn de aandachtspunten?
- Wat is de stand van zaken rondom de gebiedsgerichte aanpak? Hoe kan de provincie hierin bijdragen?
- Zijn er contextuele ontwikkelingen (maatschappelijk, technisch of op vlak van beleid/regelgeving) die van invloed zijn op de uitvoering van het beleid?

3.1 Het netwerk

In het voorgaande hoofdstuk werd al vermeld dat de realisatie van de verduurzamingsopgave in de glastuinbouw grotendeels tot stand komt binnen het Greenportsnetwerk. Binnen het Greenportsnetwerk wordt op meerder niveaus geschakeld: de twee regionale Greenports (Aalsmeer en Noord-Holland Noord), het provinciaal platform, Green Deal CO_2 Noord-Holland, en het landelijk platform de Greenports Nederland. Een beschrijving van de wijze waarop deze netwerken zijn georganiseerd is opgenomen in bijlage 4.

De provincie en de consultant energietransitie schakelen op meerdere niveaus binnen dit netwerk met als doel beweging te creëren in het proces van verduurzaming binnen de glastuinbouwsector. Naast het Greenportsnetwerk is er via de consultant ook direct contact met ondernemers om met de gebiedsgerichte aanpak aan de slag te gaan. De provincie zet naast capaciteit ook financiële middelen[22] in voor de financiering van projecten die voortkomen uit het Greenportnetwerk (incidentele middelen) en de programmabureaus en uitvoeringsprogramma's van de Greenports (structurele middelen) (Zie figuur 4).

De rol van de provincie in het netwerk

Uit interviews komt naar voren dat de rol van de provincie in het netwerk als verbinder en aanjager positief wordt gewaardeerd. De inzet van een energieconsultant door de provincie wordt door de geïnterviewden meermaals genoemd als van meerwaarde om het verduurzamingsproces in beweging te houden. Hij wordt gezien als schakel tussen ondernemer, overheid en de Greenports omdat hij zowel bottom-up als top-down werkt in het netwerk. Vanuit zijn netwerkrol is hij recentelijk voorzitter geworden van de stuurgroep van de Greendeal CO_2 en schuift hij ook aan bij de Transitietafel voor Ruimte en Energie van het landelijke netwerk Greenports NL.

Het thema verduurzaming glastuinbouw is een integraal vraagstuk dat vraagt om een integrale aanpak. Een integrale aanpak verhoudt zich niet makkelijk tot de sectorale indeling van de provinciale organisatie. Hierin is het belangrijk om te duiden wie verantwoordelijk is voor de opgave en welke inzet vanuit andere sectoren of programma's ter ondersteuning nodig is. Om meer beweging te krijgen in de verduurzamingsopgave is meer regie richting de opgave nodig. Het vraagt ook om slimme combinaties van de portefeuille Agrifood (Landbouw) met die van Energie en Ruimte.

Een ander aandachtspunt voor de provincie is, zoals al eerder genoemd, de continuïteit en capaciteit van mensen in het netwerk. Er zijn in de afgelopen periode een aantal personele wisselingen geweest op het dossier verduurzaming glastuinbouw. Uit interviews komt naar voren dat bij wisseling van

[22] In de periode vanaf 2012 tot en met 2019 is voor ruim ca. € 15,7 miljoen euro aan middelen ingezet voor de verduurzaming van de glastuinbouw, zie p.16 en bijlage 3..

mensen veel vakinhoudelijk kennis en kunde, voor zo ver dat kan, weer opnieuw moet worden opgebouwd. Voor een actieve deelname in een dergelijk netwerk is voldoende continuïteit en capaciteit nodig om van meerwaarde te kunnen zijn. Continuïteit en capaciteit is ook meer in het algemeen een kwetsbaarheid in de netwerksamenwerking.
Om de juiste kennis in het netwerk voorhanden te hebben is het belangrijk ervoor te zorgen dat alles goed gedocumenteerd wordt zodat het vindbaar, herleidbaar en deelbaar is. Er is nu een nieuwe contactpersoon op het dossier verduurzaming glastuinbouw bij de provincie met als taak om dit vraagstuk integraal te benaderen en de verschillende expertises bij elkaar te brengen.

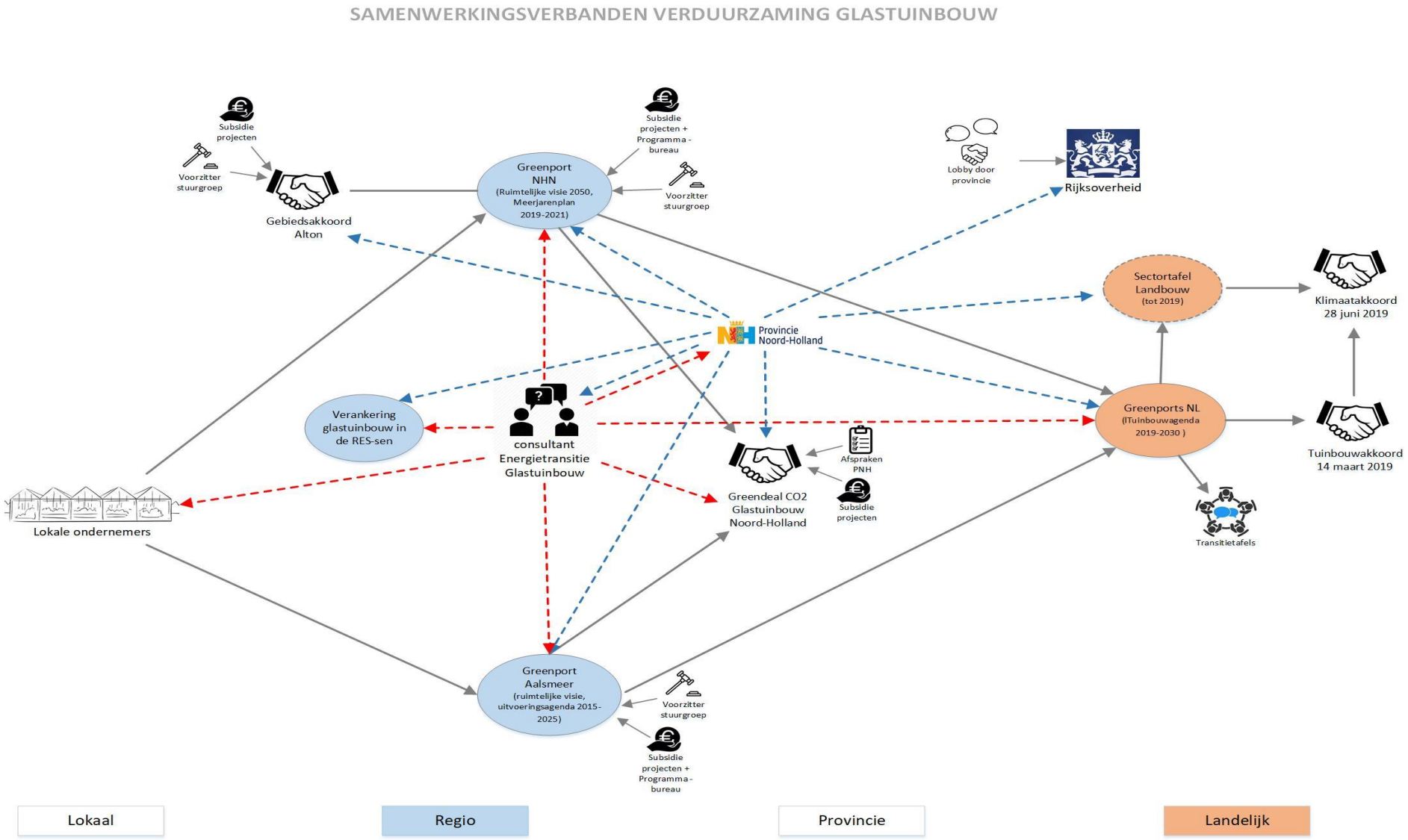
In het kader van de RES'en heeft de provincie een regierol gekregen in het beheren en toegankelijk maken van informatie (data) en het monitoren van de doelstellingen. De vraag is in hoeverre hier ook een rol licht wat betreft de glastuinbouw. De provinciale glasmonitor, die nu geactualiseerd wordt, kan een mooi instrument zijn voor de gebieds- en energieanalyse die als input gebruikt kan worden bij de gebiedsgerichte aanpak. Een mogelijke volgende stap is dan het gebruik als monitoringsinstrument.

De kern van de vraag is: wie is er nu aan zet voor het leveren van sturingsinformatie en vooral: wie neemt de regie wanneer het proces stokt?

Huidige taakverdeling gebiedsvisies Glastuinbouw en RES'en

Voor het verkrijgen van sturingsinformatie moet er vanuit de provincie samenwerking gezocht worden met de Greenports, omdat daar de kennis en expertise zit. De Greenports hebben daarnaast ook de verantwoordelijkheid om de gebiedsvisies op te leveren aan het landelijk netwerk Greenports Nederland. Uiterlijk op 1 januari 2021 heeft Greenport NL in alle regio's met glastuinbouw een gebiedsvisie opgesteld waarin de ontwikkeling naar een klimaatneutrale energievoorziening is vastgesteld met een vertaling naar 2030. Dit inclusief ruimtelijke ordening, onder- en bovengronds ruimtebeslag en versnelling van de ontwikkeling van businesscases voor de voorziening van CO2, warmte en elektra.

Het resultaat van de gebiedsvisies wordt door de regionale overheden integraal betrokken bij de (uitvoering van de) RES, daar ligt de taak voor de provincie om de verbinding te leggen. De regionale Greenports moeten zorgdragen dat de informatie die nodig is voor het RES-proces voorhanden is. Decentrale overheden zijn tevens verantwoordelijk voor de verankering van de ontwikkelde gebiedsaanpak en acties voor de duurzame energievoorziening en de modernisering in onder meer omgevingsvisies, RO-beleid en vergunningenbeleid.



Figuur 4 Netwerkanalyse van vastgelegde samenwerkingsverbanden van de provincie (blauwe pijlen) en de consultant energietransitie (rode pijlen)

3.2 Sturing op de opgave vanuit het netwerk

De ruimtelijke visies van de Greenports vormen de basis van de uitvoeringsagenda's en de programmalijnen. In het voorgaande hoofdstuk is reeds besproken hoe het thema verduurzaming is uitgewerkt in de ruimtelijke visies en hoe dit thema is doorvertaald in de programmalijnen van de uitvoeringsagenda's van beide Greenports. De sturing op de voortgang van projecten uit de verschillende programmalijnen vindt plaats in stuurgroepen van de Greenports. Vanuit de stuurgroepen zijn per programmalijn twee thematrekkers aangewezen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en de financiering van projecten binnen een programmalijn. De huidige gedeputeerde landbouw vervult enkel de voorzittersrol, zij is geen trekker van een programmalijn. De provincie stelt alleen gericht middelen beschikbaar voor projecten gekoppeld aan de programmalijnen. Een goed bijvoorbeeld is de aanleg van de tweede fase CO_2 naar de Kwakel in de Greenport Aalsmeer.

Uit de interviews komt naar voren dat de uitvoering van de projecten nog wel eens bij de programmamanager terecht komt terwijl hiervoor de thematrekkers verantwoordelijk zijn. De governance binnen de Greenports is in principe helder maar soms is het nog wel zoeken naar de juiste invulling van de rollen. Het loopt in de praktijk nog wel eens anders dan wenselijk doordat het een netwerkorganisatie is met verschillende stakeholders en belangen: 'het is geen geoliede machine met betaalde functies'. Ook door de wisselingen in de stuurgroep (bijvoorbeeld door de vorming van nieuwe colleges) is het nodig om eens in de zoveel tijd te zorgen dat de neuzen dezelfde kant op wijzen en moet het netwerk weer nieuw leven ingeblazen worden.

Beide Greenports zijn in 2020 bezig met een herijking van hun overall strategie (missie en visie) waarbij aan de hand van het Klimaatakkoord en Tuinbouwakkoord de maatschappelijke opgaven geactualiseerd dan wel aangescherpt worden. Vanuit de programmalijnen zal de focus meer gelegd worden op de regionale beweging en betrokkenheid daarbij vanuit het publiek-private netwerk. Kortom, een belangrijk doel van de herijking is om de betrokkenheid van het netwerk te vergroten.

Sommige programmalijnen van de uitvoeringsagenda's lopen minder soepel. Een voorbeeld is het duurzaamheidsoverleg in de Greenport Aalsmeer dat opnieuw leven ingeblazen werd. In plaats van alleen een projectenbureau te zijn is het de wens om meer een helicopterview te houden en beweging te organiseren in het proces. Op dit moment worden daarom de programmalijnen van de uitvoeringsprogramma's op het thema ruimte & duurzaamheid meer met elkaar geïntegreerd en omgevormd tot een gebiedsgerichte aanpak conform het concept van het Gebiedsakkoord Alton. Door de gebiedsgerichte aanpak moet er meer samenhang komen tussen de verschillende thema's zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid en duurzaamheid.

Ook binnen het netwerk van de Green Deal wordt vanuit de stuurgroep gestuurd op de voortgang van projecten. Dankzij de Green Deal (2014) zijn de afgelopen jaren een aantal succesvolle projecten gerealiseerd zoals het afvangen van CO_2 door de HVC Alkmaar. Dit project zit nu in de fase van vervloeiing van CO_2 (toelevering aan afnemers). Binnen de Green Deal lopen een aantal partijen echter vast in de regelgeving rondom CO_2 waardoor projecten on hold staan. Vanuit de provincie zijn voor deze projecten wel motie 110 middelen beschikbaar gesteld maar deze kunnen dientengevolge nog niet worden ingezet. De dynamiek in de buitenwereld is vaak weerbarstig en staat daardoor wel eens op gespannen voet met de interne regelgeving van de provincie: hier geldt de regel dat bestemde middelen voor een bepaald jaar in datzelfde jaar moeten worden uitgegeven, anders vervallen de middelen.

3.3 De meerwaarde van het netwerk

Het is duidelijk dat het Greenportsnetwerk een centrale rol speelt in het realiseren van de verduurzamingsopgave. Geïnterviewden geven aan dat de samenwerking binnen het

Greenportsnetwerk van meerwaarde is en bijdraagt aan de realisatie van de (provinciale) opgave. Omdat de regionale Greenports en de landelijke Greenports NL in een triple helix samenwerking zijn georganiseerd kan er snel geschakeld worden wanneer zich nieuwe ontwikkelingen voordoen die het transitieproces kunnen versnellen of belemmeren. Dilemma's vanuit het bedrijfsleven over remmende regelgeving kunnen snel door de overheid opgepakt worden en bestuurlijk opgeschaald worden naar de landelijke politiek of de Rijksoverheid. Door de landelijke samenwerking binnen de Greenports Nederland kan ook 'kritische massa' gecreëerd worden om overkoepelende opgaven die voortkomen uit de regionale Greenports te agenderen en met elkaar op te pakken.

Belangrijke resultaten van de samenwerking binnen de Greenportsnetwerk, zoals ook reeds beschreven in paragraaf 2.2.1, zijn:

- een motie in de tweede Kamer aangenomen waardoor het Ministerie van Landbouw een voorttrekkersrol heeft genomen in de totstandkoming van het Tuinbouwakkoord (niet alleen voor het thema Energie maar ook voor de zes andere regio-overstijgende thema's);
- de afvalstatus van rookgassen van afvalcentrales is via het netwerk in de landelijke politiek geagendeerd waardoor een motie is ingediend om de regelgeving hierop aan te passen;
- het lopende gezamenlijk traject van de provincie en het Rijk rondom ultradiepe boringen in de MRA regio.

Uit interviews komt eveneens naar voren dat de slagkracht van het netwerk versus de snelheid waarmee ontwikkelingen zich voordoen nog wel een aandachtspunt is. De sturing vanuit het netwerk op acute problemen gebeurt vaak nog te ad hoc en kan scherper. Als voorbeeld wordt het formuleren van een gezamenlijk standpunt rondom de verhoging van de ODE belasting (opslag duurzame energie) voor de inkoop van elektra genoemd. Door deze maatregel zal de belasting op het gebruik van elektra binnen de tuinbouwsector fors omhoog gaan; voor veel ondernemers betekent dit een verdubbeling van de kosten voor de elektra waardoor zij weer overgaan op het gebruik van WKK's. Het blijkt in de praktijk lastig om op korte termijn vanuit de verschillende gremia een eenduidig en gedragen standpunt richting Den Haag te formuleren. Binnen anderhalve week moest er een standpunt geformuleerd worden terwijl in de praktijk het meer tijd vergt om hierover afstemming en consensus binnen het netwerk te verkrijgen.

De reden waarom de Greenports moeite hebben om tijdig te acteren heeft niet alleen te maken met de verschillende belangen van de stakeholders maar ook met de wijze waarop het netwerk regionaal georganiseerd is. Daarbij is er sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid wat leidt tot de vraag: wie is er nu eindverantwoordelijk? Dit probleem is vanuit Greenports NL opgepakt en alle zeilen worden nu bijgezet om tijdig input te krijgen vanuit alle regionale Greenports. Een bijkomend punt van aandacht is dat er op de landelijke transitietafel vanuit het Klimaatakkoord veel invloed is vanuit de partijen in en rond Den Haag waardoor er een minder sterke aansluiting is met de andere regionale Greenports.

Tenslotte wordt de samenstelling van de stuurgroepen van de Greenports door geïnterviewden als aandachtspunt genoemd. In het Greenportsnetwerk zijn vooral publieke organisaties actief. Er is meer inzet vanuit private organisaties nodig, bijvoorbeeld vanuit de financiële sector of de energiesector. Banken en netwerkbeheerders kunnen vanuit een duurzaamheidsperspectief een belangrijke rol spelen in het proces van verduurzaming in de regio. Meer algemeen is meer inzet nodig vanuit private partijen in deze opgave om de samenwerking lokaal te verstevigen.

3.4 Gebiedsgerichte aanpak

Eén van de belangrijkste afspraken uit het Tuinbouwakkoord en het Klimaatakkoord is de gebiedsgerichte aanpak waarbij de regionale Greenports een centrale rol vervullen. Beide Greenports hebben de gebiedsgerichte aanpak opgenomen in de Programma's 2020.

De eerste consultant energietransitie heeft een aanzet gemaakt voor vier deelgebieden in de Greenport Aalsmeer. Hij werkte hiervoor nauw samen met de gebiedscoördinator ruimte, die per september 2019 is gestart als gebiedscoördinator in de Greenport Aalsmeer. De opgedane kennis van de gebiedsgerichte aanpak in het glastuinbouwgebied Alton wordt hierbij benut. De nieuwe consultant energietransitie zal dit verder oppakken en daarbij ook aansluiting te zoeken bij de Regionale Energie Strategieën (RES-en). In het traject van Concept RES naar RES 1.0 (en verder) komt er meer aandacht voor de Regionale Structuur Warmte (RSW). Dit biedt kansen om meer verbinding te leggen met de warmteopgave in de glastuinbouw.

Greenport Noord-Holland Noord
In 2013 is in het glastuinbouwgebied Alton in Heerhugowaard al een start gemaakt met de gebiedsgerichte aanpak.[23] Er zijn sindsdien concrete stappen gezet om ondernemers te organiseren, te werken aan een toekomstbestendige energievoorziening, en aan het actualiseren van bestemmingplannen om nieuwe bedrijven naar het gebied te kunnen halen. Op 10 januari 2019 is door 8 partijen[24] het gebiedsakkoord voor het glastuinbouwgebied Alton ondertekend. Dit akkoord bevat een set van afspraken over onder meer het creëren van ruimte voor glastuinbouw, bedrijfsverplaatsingen uit het buitengebied, een toekomstbestendige warmtevoorziening, de aanleg van glasvezel in het gebied en het optimaliseren van de ontsluiting van het gebied. Zo verkent de provincie samen met de regionale partijen op welke wijze provinciale instrumenten kunnen worden ingezet ten behoeve van de regionale opgave. Eén van de gebruikte instrumenten is de POP3 verplaatingsregeling. In het proces had en heeft de provincie een aanjagende en verbindende rol waardoor het proces in beweging is gekomen.

Uit interviews komt naar voren dat in het gebied Noord-Holland Noord de ondernemers in alle drie de glastuinbouwgebieden goed aan de slag zijn met de verduurzamingsopgave. Men heeft duidelijk stappen vooruit gezet in het licht van de ambitie van een klimaatneutrale sector in 2040.

In de gebieden Agriport-A7 in de Wieringermeer en Het Grootslag bij Andijk hebben de ondernemers zelf al een start gemaakt met de verduurzaming. Er zijn hiervoor nauwelijks bemoeienissen vanuit de overheid nodig geweest. In deze gebieden gaat het om grote kapitaalkrachtige bedrijven waar het jaarlijks gasverbruik heel hoog is. Er werken bij deze bedrijven energieconsultants die zich continue met energieprijzen en inkoop van energie bezighouden. De hoge energiekosten maken de urgentie voor ondernemers groter om samen te gaan werken en zich te organiseren in energiecoöperaties. Bovendien zijn deze bedrijven kapitaalkrachtig genoeg om de nodige investeringen te doen.

Het glastuinbouwgebied Alton bestaat uit veel kleinschaligere bedrijven waar het gasverbruik veel lager is waardoor het proces van verduurzaming niet vanzelf op gang komt. Hier hebben de ondernemers zich echter door het gebiedsproces ook verenigd (OVAL) en samen een duurzame toekomstagenda gemaakt.

De schaalgrootte en de draagkracht van bedrijven blijkt een bepalende factor of een proces al dan niet vanzelf op gang komt. Bedrijven met meer draagkracht zijn eerder geneigd te investeren in modernisering en verduurzaming.

[23] In 2012 heeft de provincie onderzoek laten doen naar de vraag of het gebied nog behouden moest blijven als glastuinbouwgebied en of het gebied nog toekomstbestendig te maken was. Aanleiding hiervoor was dat veel rozenteelt uit het gebied verdween richting Afrika waardoor het gebied in een neerwaartse spiraal raakte. Eén van de aanbevelingen uit het onderzoek en vanuit een landelijke samenwerking was om een gebiedscoördinator aan te stellen. Deze is in 2013 in opdracht van Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord aangesteld.

[24] De provincie Noord-Holland, de gemeenten Heerhugowaard en Koggenland, HVC Groep, Ondernemersvereniging Alton (OVAL), Rabobank Alkmaar e.o., Greenport Noord-Holland Noord, en het Ontwikkelingsbedrijf NHN.

Greenport Aalsmeer
De Greenport Aalsmeer bestaat in totaal uit 29 deelgebieden met vooral de bloemen- en sierteelt. Voor vier kerngebieden: PrimA4a, NoorderLegmeerpolder, Uithoorn/de Kwakel en de Baan en Sotaweg is een plan van aanpak gemaakt waar de procesmanager duurzaamheid en de gebiedscoördinator mee aan de slag gaan. Voor deze vier gebieden worden energie- en gebiedsanalyses uitgevoerd die als input dienen voor een gebiedsvisie en een uitvoeringsprogramma conform de aanpak in het glastuinbouwgebied Alton. In de gebieden Noorderlegmeerpolder en PrimA4a loopt een proces in overleg met ondernemers over mogelijkheden voor verplaatsing om te komen tot concrete businesscases. Dit proces is vraaggericht, startend vanuit een actuele verplaatsingsbehoefte van een ondernemer.

Uit interviews komt naar voren dat duurzame gebiedsontwikkeling een langdurige proces is. De realisatie van een gebiedsontwikkeling, inclusief verduurzamingsprojecten, kost gemiddeld 10-15 jaar per gebied. De ontwikkeling van het glastuinbouwgebied Alton loopt al 7 jaar en heeft tot duurzame investeringen geleid en het vestigen van bedrijven uit het buitengebied door de positieve samenwerking en door de verplaatsingsregeling mede gefinancierd vanuit POP3 middelen.
Per gebied wordt gestreefd naar eenzelfde soort samenwerking als in het glastuinbouwgebied Alton. Het gaat hier ook om veelal kleinschalige bedrijven die niet kapitaalkrachtig genoeg zijn om zelf de investeringen te doen. De gebiedsgerichte aanpak vereist naast een lange adem, een goede samenwerking, aandacht voor behoud van kennis en een duidelijk gestructureerd programma.

Randvoorwaarden voor duurzame gebiedsontwikkeling
De bijdrage van de provincie in de gebiedsgerichte aanpak zit volgens de geïnterviewden vooral in het faciliteren van het proces door het scheppen van goede randvoorwaarden. Dit kunnen randvoorwaarden vanuit het ruimtelijke perspectief zijn maar ook de zorg voor continuïteit in de samenwerking (de rol van verbinder), een aanjaagfunctie en het beschikbaar stellen van middelen en instrumenten. Het gericht financieren van projecten en het aanstellen van een consultant energietransitie worden herhaaldelijk genoemd als goede voorbeelden.

Er leven onder ondernemers nog allerlei vragen, bijvoorbeeld over de mogelijkheden van gecombineerde functies in glasconcentratiegebieden. Wat verstaat de provincie onder hoogwaardig toekomstbestendig glas? Bestaat dit alleen uit hectares glas of zijn er ook gecombineerde functies mogelijk zonder glas zoals toeleverende bedrijven (voor grondstoffen, diensten, en technologie) en innovatieve concepten als verticale teelten in loodsen? Duidelijk is dat voor het behoud van de sector slim omgegaan moet worden met de ruimte. Een concentratie van alleen maar grote paprikatelers die op de zelfde tijd grote hoeveelheden energie verbruiken past niet binnen het concept slim ruimtegebruik. Een voorbeeld van ‘mee-koppelkansen’ voor de sector: de glastuinbouw produceert restwarmte die bijvoorbeeld ingezet kan worden in de gebouwde omgeving. In dit geval biedt de nabijheid van glastuinbouw bij woningen energetische voordelen. Zie hier ook het belang om meer aansluiting te zoeken op Regionale Energie Strategieën (RES’en).

Tot slot komt uit de interviews ook naar voren dat het faciliteren van het proces niet alleen zit in het scheppen van meer regelingen en subsidies. Ook kan worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn om bestaande regelingen, bijvoorbeeld SDE, voor agrarische ondernemers of de glastuinbouw efficiënter in te zetten. Daarbij wordt wel benadrukt dat voor de toekomst van de glastuinbouw en de energietransitie het essentieel is dat de telers veel meer gaan samenwerken en betrokken raken. Tegelijkertijd: “dé glastuinbouw bestaat niet. Er zijn nu eenmaal veel verschillende ondernemers met veel verschillende invalshoeken. Dit kan en mag je niet op één hoop gooien. Universele oplossingen werken niet, zoals bijvoorbeeld bij het ‘nieuwe telen’ is gebleken.”

Belemmerende regelgeving
In het voorgaande is de belemmerende regelgeving rondom CO_2 al aan de orde gekomen bij de Greendeal CO_2-voorziening. Het betreft een complex aan regelgeving en maatregelen die belemmerend werken voor de verduurzaming van de sector. Het betreft niet alleen de regelgeving rondom afvalstatus van CO_2 (over het afvangen en hergebruik van CO_2) maar ook de plannen die er liggen om de opslag van CO_2 in lege gasvelden op de Noordzee te gaan subsidiëren. Door deze maatregel wordt het voor toeleverende bedrijven als Shell minder aantrekkelijk om CO_2 te gaan leveren waardoor de sector aangewezen blijft op de WKK's. Omdat hierover nog geen helderheid is stokt ook de aanleg van de infrastructuur voor CO_2.

Ook de wet- en regelgeving die betrekking hebben op de Warmtewet en de Mijnbouwwet werken door hun beperkte scope belemmerend voor de verduurzaming. De Mijnbouwwet is bijvoorbeeld gericht op de winning van olie, gas en zout, en voldoet niet voor de toepassing van Geothermie. Kortom, het juridisch stelsel moet hiervoor eigenlijk ook in transitie en geactualiseerd worden en dit proces duurt lang. Uit interviews komt het beeld naar voren dat in het proces rondom de verduurzaming al werkendeweg wordt uitgevonden tegen welke belemmeringen opgelopen wordt. Er is erkenning voor bij het Rijk maar het tempo waarmee dit opgepakt wordt frustreert wel eens. De ontwikkelingen in de markt gaan snel en dit staat nogal eens op gespannen voet met de bestuurlijke besluitvorming.

De invloed van de provincie op deze ontwikkelingen is beperkt tot het creëren van randvoorwaarden om het proces gaande te houden zoals de lobby richting het Rijk.

4 Gluren bij de buren: inzet provincie Zuid-Holland

Een blik op de provincie Zuid-Holland is vanuit het lerend perspectief interessant. Dit hoofdstuk vergelijkt de aanpakken van beide provincie op hoofdlijnen en benoemd de voornaamste overeenkomsten en verschillen. Hierbij staat de volgende vraag centraal:

- Hoe wordt het beleid bij de provincie Zuid-Holland ingevuld? Welke aanpak? Hoe vullen zij hun rol in?

4.1 Aanpak provincie Zuid-Holland

Binnen de provincie Zuid Holland liggen drie Greenports: West-Holland, Duin- en Bollenstreek en Boskoop. Daarnaast liggen twee gebieden van de Greenport Aalsmeer in de provincie Zuid-Holland: de gebieden Kaag en Braasem en Nieuwkoop. De totale omvang van het glas in Nederland beslaat ca. 10.000 ha waarvan de helft in Zuid-Holland ligt. Daarvan ligt het grootste deel van het glasareaal in de Greenport West-Holland met ruim 4.000 ha. Vanuit de provincie Zuid-Holland gaat vrijwel 90% van de tijd en aandacht uit naar de Greenport West-Holland. De bulk van de duurzaamheidsopgave ligt dus ook in de Greenport West-Holland en in de deelgebieden van de Greenport Aalsmeer dat in de provincie Zuid-Holland ligt. De Duin- en Bollenstreek is qua omvang veel minder groot. De sierteelt in Boskoop betreft vooral pot- en containerteelt waar weinig warmte behoefte is. Hier speelt vooral de ruimte- en watervoorziening een grote rol en is de verduurzamingsopgave ondergeschikt.

Energieakkoord West-Holland

De provincie Zuid-Holland zet (evenals de provincie Noord-Holland) vooral in op de Greenports als uitvoeringsinstrument om de verduurzaming in de glastuinbouwsector (en de provinciale beleidsambities op dit gebied) te realiseren. De verduurzamingsopgave van de Greenport West-Holland is uitgewerkt in het Energieakkoord West-Holland. Dit is een samenwerkingsovereenkomst die op 5 oktober 2017 door 36 partijen ondertekend is. Alle partijen dragen financieel bij aan het Energieakkoord. Met deze middelen wordt sinds maart 2018 een programmaregisseur voor het Energieakkoord ingehuurd die verantwoordelijk is voor de uitvoering. Hij coördineert de deelprojecten en draagt zorg voor het aantrekken van extra financiële middelen en het vergroten van het (regionale) draagvlak voor het Energieakkoord.

Het ontwikkelen van een regionale monitor voor de CO_2 emissie en het energieverbruik (de pilot West-Holland) is onderdeel van één van de afspraken uit het Energieakkoord (artikel 6 inhoud jaarplan en monitoring van projecten uit het Energieakkoord). Vanuit de provincie Zuid-Holland is hiervoor geld beschikbaar gesteld. Jaarlijks wordt gewerkt met een jaarplan waarin beschreven staat welke activiteiten in het programmajaar worden uitgevoerd, welke partijen hierbij betrokken zijn, en wat per activiteit de beoogde resultaten zijn aan het eind van het programmajaar. Daarbij wordt ook een link gelegd met de doelen uit het Energieakkoord.

Het Energieakkoord van de Greenport West-Holland heeft een looptijd van drie jaar tot en met 2020. Dit jaar wordt het Energieakkoord geëvalueerd en omgezet in een gebiedsgerichte aanpak conform de afspraken uit het Tuinbouwakkoord en het Klimaatakkoord. Ook vanuit de provincie Zuid-Holland wordt aangegeven dat het sturingsvraagstuk bij de gebiedsgerichte aanpak een flinke uitdaging wordt. Wie staat hiervoor aan de lat? De Greenport is een netwerkorganisatie die niets af kan dwingen. Binnen de Greenport West-Holland zal de monitor ingezet gaan worden als instrument om sturingsinformatie te leveren voor de gebiedsgerichte aanpak.

Inzet provincie

De provincie draagt jaarlijks financieel bij aan het Energieakkoord. Deze middelen worden ingezet voor o.a. verkenningen, kennisdeling en publicaties maar ook voor agendering, lobby, en het

wegnemen van belemmeringen. Daarbij wordt vanuit het Greenportsteam van de provincie voor 2 tot 3 dagen in de week een contactpersoon uitgeleend als coördinator Energie bij de Greenport West-Holland. Dit is een 'in kind' bijdrage vanuit de provincie aan de Greenport. Deze contactpersoon van de provincie werkt nauw samen met de programmaregisseur aan de uitvoering van het Energieakkoord.

Interne organisatie
Binnen de provincie Zuid-Holland is er één aanspreekpunt voor Glastuinbouw en Energie vanuit het Greenport team van de beleidsafdeling Economische Zaken dat bestaat uit 8 medewerkers. Dit team is bij elkaar gebracht vanuit verschillende sectoren (o.a. thema's Ruimte en Agrologistiek). Daarnaast is deze contactpersoon een deel van de tijd ook werkzaam bij het cluster Warmte dat uit 5 medewerkers bestaat. In de praktijk betekent dit dat de contactpersoon tussen drie netwerken moet schakelen: het Greenportsnetwerk en twee interne teams waarbij hij te maken heeft met verschillende bestuurders en managers. Ook de provincie Zuid-Holland geeft aan dat de afstemming en coördinatie in de praktijk veel tijd vergt en dat het werken in netwerken kennisintensief is. De veranderingen gaan snel; dit geldt niet alleen voor de inzet van verschillende contactpersonen maar ook de structuren: de netwerken zijn continue in beweging.

4.2 Vergelijking aanpak Noord- en Zuid-Holland

De omvang van het glasareaal in de provincie Zuid-Holland ruim twee keer zo groot als het glasareaal in de provincie Noord-Holland van ca. 2000 ha. Echter, de uitdagingen met betrekking tot de verduurzamingsopgave zijn hetzelfde. Beide provincies vervullen een gelijksoortige rol in de verduurzamingsopgave en hanteren een vergelijkbare aanpak. De vragen en dilemma's die er spelen zijn ook hetzelfde.

De provincie Zuid-Holland zet evenals de provincie Noord-Holland in op de Greenports als uitvoeringsinstrument om de verduurzaming in de glastuinbouwsector (en de provinciale beleidsambities) te realiseren. De focus ligt daarbij op de Greenport West-Holland waar de grootste verduurzamingsopgave ligt en een glasareaal heeft van ca. 4000 ha. De afspraken om dit gebied te verduurzamen zijn vastgelegd in het Energieakkoord West-Holland. In deze samenwerkingsovereenkomst zijn ook afspraken vastgelegd over het monitoren van de voortgang van verduurzaming van het gebied. Zie in dit kader eveneens de pilot Greenport West-Holland de ontwikkeling van een gebiedsgerichte versie van de landelijke energiemonitor glastuinbouw (paragraaf 2.4.2).

In 2020 wordt het Energieakkoord omgevormd tot een gebiedsgerichte aanpak conform het Klimaat- en Tuinbouwakkoord. Evenals in de provincie Noord-Holland speelt hier de vraag wie de regie gaat nemen wanneer het verduurzamingsproces stokt en de voortgang in de verduurzaming niet optelt tot de ambitie die er ligt.

De provincie Zuid-Holland levert zowel personele capaciteit als financiële middelen voor de uitvoering van het Energieakkoord. De contactpersoon van de provincie is gedetacheerd als liaison naar de Greenport en werkt nauw samen met de programmaregisseur aan de uitvoering van het Energieakkoord. Deze rol komt grotendeels overeen met de consultant Energietransitie in Noord-Holland. In feite draag de provincie Noord-Holland op vergelijkbare wijze bij aan de organisatie van de Greenports inclusief een vast subsidiebedrag voor de realisatie van projecten. Daarnaast is er binnen de provincie een team gericht bezig met de Greenports.

Zuid-Holland bevestigt het beeld dat het werken in netwerken intensief is en de nodige kennis vraagt op zowel inhoud als governance. Evenals bij de provincie Noord-Holland vergt ook de interne

afstemming veel tijd omdat er wordt gewerkt met samengestelde teams uit verschillende sectoren. Een belangrijk verschil tussen beide provincies is de personele inzet: waar bij de provincie Noord-Holland het verduurzamen van de glastuinbouw is weggelegd bij een senior beleidsadviseur die dit naast andere taken doet en een parttime inzet op energietransitie, beschikt Zuid-Holland over een programma manager Greenports met een integraal programmateam.

Volgens één van de geïnterviewde zit het grote verschil tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland vooral in de positionering van de provincie t.o.v. de Ministeries en organisaties als Glastuinbouw Nederland. “De ligging in Den Haag schept voordelen voor de provincie Zuid-Holland ten aanzien van de lobby en het aantrekken van middelen. De lijnen zijn korter.”

5 Conclusies en aanbevelingen

Aanleiding voor deze evaluatie is de afspraak die in de begroting 2019 is opgenomen om de beleidsagenda Energietransitie te evalueren. Eén van de onderwerpen uit deze beleidsagenda is de Verduurzaming van de glastuinbouw. Naast deze evaluatie is er ook een bredere terugblik van de Beleidsagenda 2016-2020 gemaakt waarin voor alle zeven thema's de resultaten en de belangrijkste mijlpalen beschreven zijn. In 2018 zijn ook de thema's Zon en Wind geëvalueerd[25].

Deze evaluatie gaat in op de voortgang van het verduurzamingsproces van de glastuinbouwsector over de periode 2016-2020. De onderzoeksvraag die in deze evaluatie centraal staat is:

Scheppen we als provincie de juiste randvoorwaarden om beweging te houden richting de gestelde doelen? Laten we nog zaken liggen? En welke lessen zijn hieruit te trekken voor de provincie?

Op basis van de bevindingen uit de evaluatie wordt geconcludeerd dat de provinciale inzet een belangrijke bijdrage levert aan het in beweging houden van het verduurzamingsproces in de glastuinbouw. Daarbij vormen de regionale Greenports het belangrijkste uitvoeringsinstrument. Binnen Noord-Holland zijn er twee regionale Greenports, Aalsmeer en Noord-Holland Noord, waar wordt samengewerkt om de landelijke ambitie om in 2040 een volledig klimaatneutrale glastuinbouw te hebben, te realiseren. Deze ambitie is in 2019 vastgelegd in zowel het Tuinbouwakkoord als het Klimaatakkoord. Conform de afspraken uit deze akkoorden wordt de komende jaren vooral ingezet op de gebiedsgerichte aanpak.

De provincie vervult in dit netwerk vooral een faciliterende rol als verbinder en aanjager en deels ook een stimulerende rol om het verduurzamingsproces gaande te houden. Dit doet zij door een actieve deelname in het Greenportsnetwerk, het gericht aanjagen en mede-financieren van projecten die binnen dit netwerk tot stand komen, de inzet van een consultant energietransitie, en via een lobby richting het Rijk en de landelijke politiek.

In de periode vanaf 2012 tot en met 2019 is voor ca. € 15,7 miljoen euro aan middelen ingezet voor de verduurzaming van de glastuinbouw. Als belangrijke resultaten worden de provinciale bijdrage aan de gefaseerde aanleg van de infrastructuur voor CO2-leidingen in het gebied PrimA4a genoemd, alsmede de gebiedsgerichte aanpak in het Alton-gebied en de verkenning naar de kansen voor ultradiepe Geothermie. De verduurzamingsopgave heeft een nauwe relatie met de transformatieopgave van verouderd glas door concentratie van glastuinbouwbedrijven in glasconcentratiegebieden waarin de provincie een sleutelrol speelt. Dit schept de benodigde randvoorwaarden voor collectieve investeringen zoals de genoemde voorbeelden.

De stimuleringsfondsen alsmede de inzet van de consultant energietransitie als katalysator in het proces worden als meerwaarde ervaren. Ook de rol van de provincie in het netwerk als verbinder en aanjager in 'de buitenwereld' wordt positief gewaardeerd. De provincie heeft bijvoorbeeld een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van het landelijk platform Greenports Nederland waardoor vraagstukken uit de regio makkelijker nationaal geagendeerd kunnen worden. Eveneens kan zo gerichter gereageerd wordt op ontwikkelingen in landelijke wet- en regelgeving en bijbehorend instrumentarium. In dat kader wordt eveneens de Green Deal genoemd waarmee door een breed consortium gewerkt wordt aan de CO2-voorziening in de glastuinbouw in Noord-Holland.

De schaalgrootte en de financiële draagkracht van bedrijven blijken bepalende factoren of een verduurzamingsproces al dan niet vanuit de ondernemers zelf op gang komt. De gebiedsgerichte aanpak wordt nu eveneens ingezet in Greenport Aalsmeer dat evenals het glastuingebied Alton bestaat uit kleinere bedrijven met vooral sier- en bloementeelt. De ervaring leert eveneens dat de

[25] Rapport "Stand van zaken herstructurering Wind op Land", mei 2018 en rapport "Herijking beleid zonneparken landelijk gebied", november 2018

duurzame gebiedsontwikkeling een langdurig proces is dat gemiddeld 10-15 jaar per gebied kost. Dit vraagt om een gestructureerde aanpak en een goede regie, zeker in een regio als Greenport Aalsmeer dat uit maar liefst 29 deelgebieden bestaat.

De bijdrage van de provincie in de gebiedsgerichte aanpak zit volgens de geïnterviewden eveneens in het faciliteren van het proces en het scheppen van goede randvoorwaarden. Dit kunnen randvoorwaarden vanuit het ruimtelijke perspectief voor herstructurering/modernisering van glasconcentratiegebieden. Maar eveneens het zorgdragen voor continuïteit in de samenwerking (de rol van verbinder) naast een aanjaagfunctie en het beschikbaar stellen van middelen en instrumenten. De ondersteunende rol van de consultant energietransitie wordt daarbij onderschreven.

5.1 Leerpunten en aanbevelingen

Tot slot zijn er rekening houdend met de rol van de provincie een aantal lessen te trekken:

Rol en positie provincie in de Greenport-netwerken

In de netwerken is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij het nu niet altijd even duidelijk is wie de regie neemt wanneer het verduurzamingsproces stokt of wanneer zich acute dilemma's voordoen die vragen om een snel antwoord. De vraag is of de provincie hierin meer de regie kan pakken, bijvoorbeeld via haar rol als voorzitter in de stuurgroepen.

Helderheid in het sturingsvraagstuk is eveneens een belangrijke randvoorwaarde bij de gebiedsgerichte aanpak. In samenwerking met de regionale Greenports en Greenport Nederland is vanuit het Tuinbouwakkoord het voorstel ingediend voor een gebiedsaanpak voor energieclusters in de glastuinbouw. Het landelijk netwerk Greenports Nederland vervult samen met Glastuinbouw Nederland een coördinerende rol. Voor het uitwerken van deze in het Klimaatakkoord vastgelegde afspraken is er vanuit Greenports Nederland een opdracht verstrekt. De Greenports zijn echter netwerkorganisaties die niets af kunnen dwingen. De vraag blijft wie er aan de lat staat wanneer het verduurzamingsproces binnen een gebied stokt.

De consultant energietransitie wordt formeel aangestuurd door de provincie en functioneel door de Noord-Hollandse Greenports en Greenports Nederland. Tot voor kort waren de taken in grote lijnen beschreven en werd er niet gewerkt met een werkplan met uitgewerkte afspraken over zijn inzet. Dit heeft soms over en weer tot teleurstellingen geleid. Met de aanstelling van de nieuwe consultant is er meer onderlinge afstemming tussen de Noord-Hollandse Greenports en de provincie over het werkplan en de taken van de consultant om te borgen dat de juiste stappen worden gezet en er zo nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Hierin is ook aandacht voor.

<u>Aanbevelingen:</u>

- *Blijf als provincie scherp op de invulling van de rollen in de stuurgroepen en stuur op de voortgang van de gezamenlijke doelen waaraan partijen zich gecommitteerd hebben. Grijp het momentum van de herijking van de strategische visies van beide Greenports aan om ook na te denken over de samenstelling van en rolverdeling binnen de stuurgroepen. Blijf daarbij zorgen voor heldere afspraken met de consultant Energietransitie zodat voor alle partijen duidelijk is wat er verwacht wordt van de inzet.*

- *Ook bij het ontwikkelen van de gebiedsvisies is de invulling van de rollen en de wijze waarop gestuurd gaat worden een punt van aandacht. De provincie kan hierin een voortrekkersrol nemen op basis van vastgelegde regionale afspraken, niet alleen binnen de Greenports maar ook in relatie tot de RES'en. Daarbij kan eveneens gebruik worden gemaakt van de ervaringen bij de collega's in Zuid-Holland.*

Sturing gericht op zowel uitvoering als opgave/ambities

De Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020 verwijst naar de landelijke ambitie die is vastgelegd in de Meerjarenafspraak glastuinbouw 2020. Geconcludeerd wordt echter dat er geen doorvertaling is gemaakt van de landelijke kwantitatieve doelstelling naar provinciaal niveau. Het nieuwe Actieprogramma Klimaat verwijst naar het innovatieprogramma 'Kas als Energiebron' en de doelen die in de ruimtelijke visies van de Greenports gesteld zijn.

Het thema verduurzaming glastuinbouw is een integrale opgave die verankerd is in meerdere beleidskaders van waaruit diverse beleidsinstrumenten worden ingezet. De middelen voor het thema verduurzaming glastuinbouw worden vanuit verschillende geldstromen gefinancierd. Door het integrale karakter van het vraagstuk zijn ook meerdere mensen vanuit verschillende sectoren bij het onderwerp betrokken. Het is een ingewikkeld web waarbij op allerlei dossiers afstemming gezocht moet worden. Naast inhoudelijke kennis en voldoende interne afstemming vraagt een actieve deelname in de Greenportsnetwerk de borging van voldoende capaciteit en continuïteit qua inzet.

De voortgang van het verduurzamen van de glastuinbouw is vooral op projectniveau gevolgd. In het kader van de beleidsagenda is door middel van voortgangsrapportages op hoofdlijnen gerapporteerd over de voortgang op de activiteiten die ingezet zijn vanuit de provincie.
Er is nog weinig zicht op de snelheid waarmee de ambitie van een klimaatneutrale glastuinbouw binnen Noord-Holland dichterbij komt omdat gebiedsgerichte kwantitatieve monitoringsgegevens ontbreken; dit wordt wel jaarlijks voor de gehele sector op landelijk niveau in beeld gebracht.

Naast inzicht in voortgang in relatie tot de gestelde doelen is voor de gebiedsgerichte aanpak eveneens de toegang tot lokale/regionale gegevens gewenst. Samen met het Rijk en Greenport Nederland zal daarbij zorggedragen moeten worden voor eenduidigheid, vergelijkbaarheid en optelbaarheid van data om gesteggel over cijfers zoveel mogelijk te vermijden en de focus op resultaten in het licht van de opgave te houden.

Aan meer decentrale monitoring wordt momenteel gewerkt, zowel in de vorm van een aangepaste versie van de landelijke monitoringssystematiek als door een uitbreiding van de glasmonitor door de provincie zelf. Een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve monitoringsgegevens, bij voorkeur op gebiedsniveau, kan helpen om de CO2-doelstellingen in zicht te houden en meer accenten aan te brengen in het beleid.

<u>Aanbevelingen:</u>

- *Zorg voor voldoende capaciteit en een goede interne regievoering waarbij overzicht gehouden wordt op alle financiële en personele inzet. Een goede centrale documentatie draagt bij aan het waarborgen van continuïteit.*
- *Blijf goed aangesloten op de landelijke monitoringsystematiek die in het kader van het Klimaatakkoord ontwikkeld wordt. Zet daarbij in op een verdere uitrol van de regionale monitor in navolging van de blauwdruk die is ontwikkeld voor het glastuinbouwgebied West-Holland. Dit in combinatie met de aanpassingen in de Noord-Hollandse glasmonitor. De provincie Noord-Holland kan hierin een regierol pakken zoals zij dat ook voor de RES'en doet.*
- *Ontwikkel een meer lerende of reflexieve monitoringssystematiek[26] waarmee tussentijds gezamenlijk met stakeholders geleerd en (bij)gestuurd kan worden.*

[26] De meeste benaderingen voor monitoring gaan uit van meten en afrekenen. Deze systematiek van monitoring staat haaks op transitie, die zich immers kenmerkt door onzekerheid en controverse. Bij reflexieve monitoring ligt het accent op leren en bijsturen, gericht op structurele verandering.

Bijlage 1 Geraadpleegde documenten

- Beleidsagenda Energietransitie 2016 – 2020, Mei 2016
- Uitvoeringsparagrafen en voortgangsrapportages over de periode 2016-2019
- Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019,augustus 2016
- Motie 110, november 2017
- Omgevingsvisie NH2050, november 2017
- Terugblik Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020, september 2019
- Staat van de Energietransitie Noord-Holland, ECN november 2017
- Landelijk Klimaatakkoord, C4 Landbouw en Landgebruik, juni 2019
- Nationaal Tuinbouwakkoord/Tuinbouwagenda 2019–2030, maart 2019
- Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0, mei 2017
- Meerjarenafspraak Energietransitie Glastuinbouw 2014-2020, juli 2014
- Tussentijdse evaluatie 2017 Meerjarenafspraak Energietransitie Glastuinbouw, september 2017
- Hoofdlijnen Meerjarenafspraak Actualisatie doelstelling 2018-2020, april 2018
- Green Deal CO_2 voorziening glastuinbouw Noord-Holland, juni 2014
- Ruimtelijke visie Greenport Aalsmeer, februari 2015
- Uitvoeringsagenda Greenport Aalsmeer 2015-2025, februari 2016
- Visie Greenport Noord-Holland Noord/ Gebiedsvisie Alton incl. uitvoeringsagenda, mei 2017
- Meerjarenplan Greenport NHN 2019-2021, januari 2019
- Energieakkoord Greenport West-Holland, oktober 2017
- Nulmeting Regionale Energiemonitor Glastuinbouw Greenport West-Holland, Wageningen Economic Research, juni 2019
- Conceptueel ontwerp Regionale Energiemonitor Glastuinbouw Wageningen, Wageningen Economic Research, juni 2019

Bijlage 2 Interviewlijst

1. Peter Graven (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector REE), portefeuille Tuinbouw.
2. Roberto Verkooijen (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector REE), portefeuille verduurzaming glastuinbouw tot december 2019.
3. Danielle Lieuwen (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector REE), portefeuille verduurzaming glastuinbouw tot 2018.
4. Rianne Steggink (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector RO), verantwoordingscyclus Beleidsagenda Energietransitie voor de jaren 2018 en 2019
5. Gerda Dinkelman (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector IOT), ontwikkeling Beleidsagenda Energietransitie/ Actieprogramma Klimaat.
6. Dave Vlaming (Ontwikkelingsbedrijf NHN), gebiedscoördinator glastuinbouwgebied Alton en per september 2019 de Greenport Aalsmeer.
7. Daniel Banis (Ontwikkelingsbedrijf NHN), ondersteuning van de Greenport Noord-Holland Noord, trekker van de portefeuille Glastuinbouw en Energie, secretaris Green Deal CO_2
8. Menno Laan (provincie Zuid-Holland) ambtelijk portefeuillehouder Glastuinbouw, Energie en de Greenport West-Holland
9. Bas Wolfswinkel per 15 mei 2019 aangesteld door de provincie als consultant Energietransitie Glastuinbouw.
10. Petrus Postma (Bureau BLOC), manager Warmte en CO_2 voor de Greenport Aalsmeer in de periode 2015-2018
11. Jeroen Noot (Greenport Noord-Holland Noord), programmamanager sinds maart 2019.
12. Dieneke Mooiman (provincie Noord-Holland/Directie Beleid/sector REE), sinds december 2019 ambtelijke ondersteuning Energietransitie Glastuinbouw.

Bijlage 3 Financieel overzicht

Onderstaand een overzicht van de in gezette middelen in de periode 2014-2019:

Project	**Kosten (€)**	**Doel**	**Datum/aanvrager**
FES/ILG	6.000.000	Activiteiten ontwikkelen om de glastuinbouwlocatie verder te verduurzamen, waaronder gelijkspanning en nieuwe pijpleiding OCAP. Fase 1 OCAP.	31 mei 2012 / subsidie beschikt, gemeente Haarlemmermeer. Zie gewijzigde beschikking d.d. 13 jan. 2017
TWIN-H: Ontsluitingsweg PrimA4a	700.000	Betere bereikbaarheid van de duurzame glastuinbouwlocatie PrimA4a, t.b.v. schuifruimte.	14 december 2018 / gemeente Haarlemmermeer
TWIN-H: Project OCAP/ CO_2-levering De Kwakel	4.000.000	Fase 2: Leiding voor CO_2-levering de Kwakel. Nieuw compressorstation bij Alco energie voor inname van CO_2. Aanleg transportleiding, reduceerstation, distributienet en aansluitingen om ca. 25-50 kwekers te kunnen leveren	21 februari 2019 / OCAP
POP3: Verplaatsingsregeling landbouwbedrijven	4.220.470 (+ verdubbeling door EU-gelden POP3)	Door een deel van de TWIN-H middelen te koppelen aan POP3 middelen (EU) is er een subsidieregeling uitgevoerd voor de verplaatsing en modernisering van glastuinbouwbedrijven in geheel Noord-Holland. 1e openstelling: mei 2017 t/m februari 2018 2e openstelling: 25 februari 2019 t/m 2 mei 2019	Februari 2018 en mei 2019
Project De Meerlanden/aantakking op OCAP	706.000	CO_2 afvangst en levering biovergisting Meerlanden Middelen komen uit motie 110, Energietransitie.	De Meerlanden
Project 'Het nieuwe telen'	71.000	Educatie en bewustwordingsprogramma over energiebesparing in de teelt en in de kas.	2019-2020 / Glastuinbouw Nederland
Alliander verkenning transport CO_2?	60.000	Tracéstudies: voorlopend op Green Deal. Middelen uit motie Duurzame Economie.	2014
Onderzoek warmtekoppeling PrimA4a, Green Datacenter Campus	10.000	Businesscase voor levering restwarmte uit te ontwikkelen datacenters op Greenport Aalsmeer Schiphol Trade Park. Conclusie: businesscase niet haalbaar.	Greenport Aalsmeer
Totaal:	**15.767.470**		
Greenport Noord-Holland Noord heeft minder areaal glastuinbouw dan Greenport Aalsmeer. Sector landbouw begroot in budget jaarlijks een bijdrage aan programmakosten en projectgelden voor GPA en GPNHN Jaarlijkse projectsubsidiebesteding Greenport Aalsmeer ten behoeve van de glastuinbouw:			
2016	- Uitvoeringsagenda Ruimtelijke visie Greenport 45K - Prefered flower hub manifest Schiphol 15K - Pilot vernieuwingsbank 30K		Greenport Aalsmeer
2017	- Next level sierteelt veredeling: 20K - Vernieuwingsbank fase 2 - 44K - Ondernemersverkenning 26K		
2018	- Aanjaagteam proces herstructurering cat. 1 t/m 3. Concentratie van glastuinbouw binnen de Greenport Aalsmeer – 56,4K		
2019	- Organisatie warmteclusters 15,6K		

Bijlage 4 Beschrijving Greenports netwerk en Greendeal CO2-voorziening Glastuinbouw

Regionale Greenports

De regionale Greenports in Provincie Noord-Holland zijn beiden netwerkorganisaties die in een triple helix zijn georganiseerd waarin zowel bedrijfsleven, onderwijs als overheden vertegenwoordigd zijn. De middelen van alle partijen zijn ondergebracht in een stichting met een bestuur die de dagelijkse leiding heeft over de stichting. Het mandaat ligt bij het dagelijks bestuur die opdrachten kunnen ondertekenen namens de stichting. De stuurgroep fungeert als adviesraad voor het bestuur en heeft formeel geen mandaat. De gedeputeerde landbouw is voorzitter van de stuurgroepen van beide Greenports (en heeft geen zitting in het bestuur van de stichting). De stuurgroepen komen 4 keer per jaar bijeen. Beide Greenportorganisaties hebben een programmabureau met een programma manager die de stichting ondersteunt bij de uitvoering van het beleid.
Onder de stuurgroepen hangen strategische en programmatische teams, bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers, die de stuurgroep-overleggen voorbereiden en de programmamanager ondersteunen bij het bewaken en uitvoeren van het proces. Vanuit de provincie zit een ambtelijk vertegenwoordiger in beide strategische teams van de Greenports, waar nodig wordt adhoc vanuit andere beleidsvelden zoals RO aangeschoven bij de uitvoerende teams.

Greenports Nederland

Vanaf 2017 zijn de regionale Greenports in Nederland een landelijke samenwerking aangegaan op vijf overkoepelende opgaven [27] om samenhang en versnelling te brengen in concrete projecten: Verklaring Impulsagenda Greenports 3.0, 2017 (kortweg: Impulsagenda). De Impulsagenda is de basis geweest voor de oprichting van Greenports Nederland in december 2018. De vorige gedeputeerde Landbouw heeft met ambtelijke advisering een grote rol gespeeld bij start van Greenports Nederland.

Greenports Nederland is net als de regionale Greenports georganiseerd in de vorm van een triple helix-samenwerking. De overkoepelende opgaven waarop samengewerkt wordt, zijn uitgewerkt in de nationale Tuinbouwagenda 2019-2030. Het gaat om landelijke transities die de regionale Greenports overstijgen en samenkomen met landelijke opgaven vanuit o.a. het Klimaatakkoord, topsectoren beleid en de Landbouwvisie van het ministerie van LNV. Deze Tuinbouwagenda bepaald ook weer de agenda van de regionale Greenports waar het thema Verduurzaming onderdeel van is.
Jaarlijks gaan de agenda geactualiseerd en de resultaten gemonitord worden. Deze landelijke monitor is nog in ontwikkeling.

Voor elk programmaonderdeel uit de agenda zijn transitietafels ingericht om te komen tot concrete actieplannen. Deze transitietafels zijn georganiseerd in een bestuurlijk en ambtelijk overleg. De vorige gedeputeerde Landbouw was voorzitter van de Greenports Nederland. De huidige gedeputeerde is lid van de stuurgroep (Green Board) en is onder andere bestuurlijk trekker van de Transitietafel Internationalisering. De gedeputeerde Duurzaamheid neemt deel aan de Transitietafel Energietransitie.

[27] 1. Slim organiseren goederenvervoer, 2. Klimaatneutrale tuinbouw, 3. Modernisering van het teeltareaal, 4. Sluiten van een innovatiepact, en 5. Internationaal positioneren.

Green Deal CO_2-voorziening Glastuinbouw Noord-Holland

Deze Green Deal bestaat uit een netwerk van 15 partijen bestaande uit overheden en bedrijfsleven[28] en is evenals de Greenports in een triple helix vorm georganiseerd. Het netwerk richt zich uitsluitend op de CO_2 voorziening in de glastuinbouw in Noord-Holland. Het doel van de Green Deal is de CO_2 voorziening voor de glastuinbouw in Noord-Holland in de toekomst te waarborgen door het beschikbaar krijgen van kwalitatief goede CO_2 uit rookgassen vanuit de industrie en de realisatie van een openbaar leidingnetwerk.

De stuurgroep van de Green Deal bestaat uit vertegenwoordigers van alle partijen en komt twee keer per jaar bijeen om de voortgang van de projecten te bespreken. Deze projecten komen voort uit de lijst van acties uit de Green Deal waaraan alle partijen zich gecommitteerd hebben. Beide Noord-Hollandse Greenports vervullen een trekkersrol in dit netwerk bestaande uit het faciliteren en coördineren van de projecten van alle partijen zoals opgenomen in de Green Deal. Vanuit de provincie is een ambtelijk vertegenwoordiger betrokken bij de stuurgroep overleggen. Recentelijk is de consultant energietransitie voorzitter geworden van de stuurgroep van de Greendeal.

De inzet en acties van Noord-Holland ligt vast in artikel 7 en 8 van de Green Deal:
a. Provincie Noord-Holland:

- *spant zich in om voor de verdere verduurzaming van de glastuinbouw in Noord-Holland een goede aansluiting te realiseren op de provinciale instrumenten (o.a. Ruimtelijke Ordening, financieringsmogelijkheden, vergunningen e.d.).*
- *draagt financieel bij aan het onderzoek CO2, fase 1, transport bestaande leidingnetwerken in samenwerking met Alliander.*
- *spreekt haar intentie uit om vanuit haar wettelijke taken en bevoegdheden de realisatie van een externe CO2-voorziening in de glastuinbouw Noord-Holland mogelijk te maken, zulks met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving en procedures en haar organen en hun publiekrechtelijke taak.*
- *spant zich in om de ondergrondse CO2-transport op te nemen in haar op te stellen 'Visie op de ondergrond in Noord-Holland'.*

b. Provincie Noord-Holland en Amsterdam Economic Board werken in Metropoolregio Amsterdam aan uitrol van het warmtenet naar de glastuinbouwgebieden in Noord-Holland.

Binnen de huidige Green Deal (2014) heeft de provincie zich gecommitteerd aan de bovenstaande inzet en acties. De inzet van de provincie richt zich vooral op de financiering van projecten en op het wegnemen van belemmeringen in de wet- en regelgeving (samen met het Rijk). Voor de financiering van projecten zijn vooral motie 110 middelen ingezet. Daarnaast heeft de provincie zich in de afgelopen periode vooral ingezet op het wegnemen van belemmerende regelgeving met betrekking tot de afvalstatus van CO_2 via het Greenportsnetwerk en via haar eigen lobbyisten. Het ondergronds transport van CO_2 is onderdeel van de Visie op de ondergrond in Noord-Holland uit 2014 (punt 9 Ondergrondse opslag). In deze visie staat dat de provincie een stimulerende rol vervuld ten aanzien continuïteit en capaciteit van de opslag en het transport van CO_2. Het Rijk is bevoegd gezag wanneer het om opslag in de diepe ondergrond gaat.

De eerste Green Deal is qua termijn afgelopen. Een tweede Green Deal ligt bijna klaar om ondertekend te worden als de laatste hobbels met betrekking tot specifieke wet- en regelgeving zijn opgelost tussen departementen binnen het rijk.

[28] Ministerie EZ, Ministerie I&M, provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, Greenport NHN, Greenport Aalsmeer, LTO Noord Glaskracht, Amsterdam Economic Board, Stichting Energy Valley, Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, SGN Nieuw Rijsenhout, OCAP, AEB Amsterdam, NV HVC, en Alliander

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. M.E. Klein

BEL/OI

Telefoonnummer +31235145776

kleinme@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 OKT. 2020

Kenmerk

1493594/1493625

Uw kenmerk

Betreft: Evaluatie Verduurzaming Glastuinbouw

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het evaluatierapport over de verduurzaming van de glastuinbouw toe.

Toelichting :

Het onderwerp verduurzaming glastuinbouw is één van de zeven thema's uit de provinciale Beleidsagenda Energietransitie 2016-2020.[1] In het kader van het aflopen van de Beleidsagenda Energietransitie is in de begroting 2019 besloten om het onderwerp 'verduurzaming in de glastuinbouw' te evalueren.

In dit evaluatierapport wordt ingegaan op de voortgang van het verduurzamingsproces over de periode 2016-2020 en welke lessen hieruit te trekken zijn voor de provincie. De resultaten van deze evaluatie worden meegenomen bij de implementatie van het Noord-Hollands Actieprogramma Klimaat en het economische beleid op het programma AgriFood (landbouw).

De bevindingen in het kort:

De glastuinbouwsector heeft de ambitie om in 2040 volledig klimaatneutraal te zijn. De CO2-emissie kan langs twee samenhangende sporen verlaagd worden:

a) door energiebesparing (vraagreductie) met bijvoorbeeld belichting door energiezuinigere lampen, door de inzet van alternatieve bronnen (zonder CO2-emissie) voor warmte en elektriciteit zoals bijvoorbeeld geothermie (via warmtenetten) en elektriciteit via zonne-energie en windturbines.

b) de aanvoer van CO2 via pijpleidingen vanuit andere bronnen, bijvoorbeeld door CO2-afvang van de industrie of vuilverbranders.

[1] De andere zes thema's uit de Beleidsagenda energietransitie waren: Gebouwde omgeving, Zon, Wind, Energiebesparing in de industrie, Warmte & Koude, en Biomassa & Groen gas.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

De twee regionale Greenports, Aalsmeer en Noord-Holland Noord, vormen het belangrijkste uitvoeringsinstrument om de verduurzaming in de glastuinbouwsector (en de provinciale beleidsambities op dit gebied) te realiseren. De provincie vervult in dit netwerk vooral een faciliterende rol als verbinder en aanjager en deels ook stimulerende rol. Dit doet zij door een actieve deelname in het Greenportsnetwerk, het gericht aanjagen en mede-financieren van projecten die binnen dit netwerk tot stand komen, de inzet van een consultant energietransitie, en via een lobby richting het Rijk en de landelijke politiek.

In de periode vanaf 2012 tot en met 2019 is voor ca. € 15,7 miljoen euro aan middelen ingezet voor de verduurzaming van de glastuinbouw. Als belangrijke resultaten worden de provinciale bijdrage aan de gefaseerde aanleg van de infrastructuur voor CO2-leidingen in het gebied PrimA4a genoemd, alsmede de gebiedsgerichte aanpak in het Alton-gebied en de verkenning naar de kansen voor ultradiepe Geothermie. De verduurzamingsopgave heeft een nauwe relatie met de transformatieopgave van verouderd glas door concentratie van glastuinbouwbedrijven in glasconcentratiegebieden waarin de provincie een sleutelrol speelt. Dit schept de benodigde randvoorwaarden voor collectieve investeringen zoals de genoemde voorbeelden.

De stimuleringsfondsen alsmede de inzet van de consultant energietransitie als katalysator in het proces worden door de betrokken partijen als meerwaarde ervaren. Ook de rol van de provincie in het netwerk als verbinder en aanjager in 'de buitenwereld' wordt positief gewaardeerd. De provincie heeft bijvoorbeeld een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van het landelijk platform Greenports Nederland waardoor vraagstukken uit de regio makkelijker nationaal geagendeerd kunnen worden. In dit kader wordt eveneens gewezen op de Green Deal waarmee samen met een breed consortium gewerkt wordt aan de CO2-voorziening in de Noord-Hollandse glastuinbouw in Noord-Holland.

Geconcludeerd wordt dat de provinciale inzet een belangrijke bijdrage levert aan het in beweging houden van het verduurzamingsproces in de glastuinbouw.

De ambitie om in 2040 een volledig klimaatneutrale glastuinbouwsector te hebben is in 2019 vastgelegd in zowel het Tuinbouwakkoord als het Klimaatakkoord. Conform de afspraken in deze akkoorden wordt de komende jaren vooral ingezet op de gebiedsgerichte aanpak. De regionale Greenports blijven daarin een centrale rol spelen ondersteund door de consultant energietransitie. Daarbij zullen eveneens verbindingen met de Regionale Energiestrategieën (RES'en) worden gemaakt.

Als leerpunten worden meegegeven:

- *Rol en positie provincie in de Greenport-netwerken*

In de netwerken is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid waarbij het soms nog onduidelijk is wie de regie neemt wanneer het verduurzamingsproces stokt of wanneer zich acute dilemma's voordoen. Via haar rol als voorzitter in de stuurgroepen zou de provincie hier meer regie op kunnen voeren. Het huidige momentum van de herijking van de strategische visies van beide Greenports biedt een goede gelegenheid om opnieuw na te denken over de samenstelling van en rolverdeling binnen de stuurgroepen.

De consultant energietransitie wordt formeel aangestuurd door de provincie en functioneel door de Noord-Hollandse Greenports en Greenports Nederland. Zeker in die context is het zaak te zorgen voor heldere afspraken zodat voor alle partijen duidelijk is wat er verwacht wordt van de inzet.

- *Sturing gericht op zowel uitvoering als opgave/ambities*

Door middel van voortgangsrapportages wordt op hoofdlijnen gerapporteerd over de voortgang op de activiteiten die ingezet zijn vanuit de provincie. Er wordt hierbij geen directe link gelegd met de ambities die er liggen voor de verduurzaming van de sector. Gebiedsgerichte gegevens met betrekking tot energieverbruik, CO_2-uitstoot e.d. ontbreken waardoor de voortgang wat betreft doelbereik niet inzichtelijk gemaakt kan worden. Aan meer decentrale monitoring wordt momenteel gewerkt, zowel in de vorm van een aangepaste versie van de landelijke monitoringssystematiek als door een uitbreiding van de glasmonitor door de provincie zelf.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
C.J. Loggen

1 bijlage(n)

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4564
Extern Zaak ID	1498459
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	11.b
Omschrijving	Energie / MRA: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA' (C-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
4. 200916 Samenwerkingsovereenkomst uitgangspunten aardwarmte MRA v8.3 schoon.pdf
Brief aan PS over samenwerkingsovereenkomst Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	26 oktober 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**

Toelichting

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeenten Amsterdam, Haarlem en Almere slaan de handen ineen met zes marktpartijen/ operators om geothermie te stimuleren in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In een samenwerkingsovereenkomst zijn gezamenlijke uitgangspunten opgenomen om te komen tot verdere, kwalitatieve aardwarmteontwikkelingen. Zo zijn er afspraken gemaakt over het delen van kennis en ervaring, het efficiënt benutten van de ondergrond en het gezamenlijk afstemmen van plannen. Het vormt een open samenwerking, nieuwe partijen zijn welkom zich aan te sluiten.

metropool
regioamsterdam

Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten aardwarmteontwikkeling MRA'

Partijen

1. Provincie Noord-Holland, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland, rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde de heer E. Stigter, handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. xx-xx-2020, nr. ...../..... ; hierna te noemen "**Provincie Noord-Holland**".
2. Provincie Flevoland, (KvK nr. 32164140) met kantooradres aan de Visarenddreef 1, 3282 PH Lelystad op grond van een door de commissaris van de Koning krachtens artikel 176, tweede lid van de Provinciewet verleende volmacht vertegenwoordigd door gedeputeerde J.A. Fackeldey, daarbij handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van xxxxx met kenmerk yyyyy, hierna te noemen "**Provincie Flevoland**",
3. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Almere, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door ..., wethouder ..., daartoe aangewezen door de burgemeester van Almere krachtens artikel .. Gemeentewet en artikel 10:3, eerste lid algemene bestuurswet, hierna te noemen "**gemeente Almere**",
4. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door M. van Doorninck, wethouder Ruimtelijke ontwikkeling en Duurzaamheid, daartoe aangewezen door de burgemeester van Amsterdam krachtens artikel 171 Gemeentewet en artikel 10:3, eerste lid algemene bestuurswet, hierna te noemen "**gemeente Amsterdam**",
5. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door ..., wethouder ..., daartoe aangewezen door de burgemeester van Haarlem krachtens artikel .. Gemeentewet en artikel 10:3, eerste lid algemene bestuurswet, hierna te noemen "**gemeente Haarlem**",
6. Engie....
7. HVC Warmte B.V., Jadestraat 1, 1812 RD Alkmaar, vertegenwoordig door de heer Marco van Soerland, Manager Warmte, hierna te noemen "**HVC**",
8. Energie Beheer Nederland (EBN B.V.), Daalsesingel 1, 3511 SV Utrecht, vertegenwoordigd door drs J.W. van Hoogstraten CEO , hierna te noemen "**EBN**", ,
9. Shell Geothermal BV, Carel van Bylandtlaan 30, 2592 HR Den Haag, vertegenwoordigd door de heer Jeroen van Duin, General Manager Shell Geothermie, hierna te noemen "**Shell Geothermie**";
10. Vattenfall Warmte N.V., Hoekenrode 8, 1102BR, Amsterdam, vertegenwoordigd door de heer Alexander van Ofwegen directeur Vattenfall Warmte & Productie NL, hierna te noemen "**Vattenfall**",
11. EAVOR Europe bv , een dochteronderneming van EAVOR Holdings, gevestigd in Amsterdam en vertegenwoordigd door Thecla Kamphuis (Managing Director), hierna te noemen "**Eavor**",
12. Eneco Warmte en Koude B.V., Marten Meesweg 5, Rotterdam, vertegenwoordigd door mevrouw ir. Manja Thiry, directeur Business Development, hierna te noemen "**Eneco**",

hierna alle gezamenlijk te noemen: **Partijen** en ieder individueel ook **Partij,** komen het volgende overeen:

CONCEPT

Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten aardwarmteontwikkeling MRA'

1. Doel van de samenwerking

Partijen willen de ontwikkeling van aardwarmte in de Metropoolregio Amsterdam (**MRA**) versnellen en daarbij de veiligheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid borgen. Hiertoe komen Partijen gezamenlijke uitgangspunten (zie hoofdstuk 5) overeen voor de ontwikkeling van aardwarmteprojecten in de MRA. De ontwikkeling van projecten volgens deze uitgangspunten dient bij te dragen aan transparantie, vertrouwen en draagvlak voor aardwarmte in de MRA. Via deze samenwerking en afstemming willen Partijen een veilige, duurzame en efficiënte benutting van de ondergrond bevorderen, met een gezonde marktwerking en tegen acceptabele kosten.

Het doel in meer detail:

I. Het maken van afspraken over het delen van gegevens, kennis en ervaringen binnen de MRA met aardwarmte
II. Het geven van duidelijkheid richting initiatiefnemers over de kaders die decentrale overheden betreffende aardwarmte hanteren.
III. Het creëren van draagvlak bij omwonenden voor aardwarmteprojecten.

2. Openheid

Genoemde Partijen nodigen andere partijen uit om zich bij deze samenwerkingsovereenkomst, hierna te noemen: de **Overeenkomst**, aan te sluiten.

3. Overwegingen

- Partijen staan achter de uitvoering van het Klimaatakkoord en willen de warmtevoorziening in de MRA verder verduurzamen. Het toepassen van aardwarmte als bron voor stadswarmte en verwarming van glastuinbouw is een belangrijk element voor deze verduurzaming. Aardwarmte is in de MRA tot nu toe beperkt toegepast, mede vanwege ontoereikende kennis over de geschiktheid van de ondergrond.
- Binnen de MRA is een Grand Design opgesteld voor de warmtetransitie waaruit onder andere een grote behoefte aan aardwarmte blijkt. Ook de Regionale Energie Strategieën (RES) en Transitievisies Warmte (TVW) gaan uit van een vraag naar aardwarmte. In het Grand Design is rekening gehouden met 200 MW aardwarmte waarmee voor 145.000 WEQ (=24 % van warmtevraag Gebouwde Omgeving MRA) in de warmte kan worden voorzien in 2040. Dit komt neer op 20 installaties à 10 MW. De ontwikkeling van aardwarmte is dan ook van groot belang voor de MRA. [1]
- Voor mijnbouwactiviteiten zoals aardwarmte geldt de Mijnbouwwet. Het Ministerie van Economische Zaken (EZK) is vergunningverlener en het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) toezichthouder. Gemeenten en provincies hebben een adviesrecht. Voor de levering van warmte aan woningen en andere kleine warmteafnemers is de Warmtewet van kracht[2].
- Partijen vinden het van groot belang dat onder omwonenden en burgers voldoende draagvlak is voor aardwarmteprojecten. De uitgangspunten uit deze Overeenkomst dragen naar inzicht van de Partijen bij aan dit beoogde draagvlak.

[1] MRA Warmte Koude -Grand Design 2.0 Handelingsperspectief en Analyse november 2018 (p.55).

[2] Een herziening van de Warmtewet is in ontwikkeling. Hierin zullen onder andere de tariefstructuur en de rollen en bevoegdheden van gemeenten en warmtebedrijven worden geherdefinieerd. Specifiek over aardwarmte doet de herziene Warmtewet naar verwachting geen uitspraken.

- De geschiktheid van de diepe ondergrond voor het kunnen benutten van aardwarmte is nog onvoldoende duidelijk en wordt momenteel onderzocht in de Seismische Campagne Aardwarmte Nederland (SCAN) die gefinancierd wordt door het ministerie van EZK. De provincies Flevoland en Noord-Holland financieren een aanvullend onderzoek in de MRA. Energiebeheer Nederland (EBN) coördineert (en combineert) de uitvoering van beide projecten.
- De provincies Noord-Holland en Flevoland, het ministerie van EZK en EBN zijn in maart 2019 een 'Convenant versnelling aardwarmte MRA' overeengekomen dat onder andere afspraken bevat over genoemd aanvullend seismisch onderzoek en over de uitvoering van het Project Versnelling Aardwarmte MRA.
- Vooruitlopend op de conclusies van deze seismische onderzoeken door EBN, willen Partijen met elkaar afspraken maken over de gezamenlijk te hanteren uitgangspunten voor het ontwikkelen (opsporen en exploiteren) van aardwarmteprojecten in de MRA.
- Partijen willen ervaring opdoen in het samenwerken met elkaar voor de ontwikkeling van aardwarmte. Wel bestaan er al meerdere initiatieven voor de ontwikkeling van specifieke aardwarmteprojecten waarin meerdere partijen samenwerken, waaronder in Haarlem, IJmond, Amsterdam-Diemen-Almere en Lelystad.
- Voor de ontwikkeling van aardwarmte is de hele warmteketen van belang, inclusief voldoende warmte-afzet in warmtenetten. Naast de samenwerking onder deze Overeenkomst voeren warmtebedrijven, gemeenten en andere partijen binnen de MRA separaat overleg over de mogelijke of nodige uitbreiding van warmtenetten en de juiste bronnenstrategieën[3] voor de uitvoering van het Grand Design en de diverse TVW's. Zo werken gemeenten, warmtebedrijven, woningcorporaties en andere partners aan de ontwikkeling van warmtenetten in de TVW's, Regionale Energie Strategieën en de Startmotor Huur: alle onderdeel van het klimaatakkoord.

4. Specifieke overwegingen initiatiefnemers

- De provincie Noord-Holland streeft naar klimaatneutraliteit in 2050. Aardwarmte wordt beschouwd als een veelbelovende bron van de daarvoor benodigde duurzame warmte. De provincie Noord-Holland zet in op het creëren van de juiste condities en daarmee een versnelling van de uitrol van aardwarmte. Hiertoe werkt zij samen met andere overheden en marktpartijen, en is de provincie Noord-Holland het `Exploratieprogramma aardwarmte MRA' gestart, dat tot doel heeft de geschiktheid van de diepe ondergrond beter in beeld te krijgen, als aanvulling op de Seismische Campagne Aardwarmte Nederland (SCAN). Verder coördineren de provincies Noord-Holland en Flevoland namens de MRA de activiteiten rond het project "Versnelling Aardwarmte MRA". Aandachtspunt voor de provincie is het voorkomen van ongewenste monopolieposities voor marktpartijen.
- In 2016 heeft TNO verkenningen uitgevoerd naar de kans voor Ultra Diepe Geothermie (UDG) in de omgeving van Almere. De conclusie was dat onderzoek naar UDG uit het Dinantien de beste optie is voor geothermische warmte voor het warmtenet in Almere. In de Warmtevisie van de gemeente Almere (opgesteld vanuit het Programma Energie Werkt) is aardwarmte benoemd als de belangrijkste pijler om de verduurzaming van het bestaande warmtenet te bereiken. Daarom heeft de Gemeente Almere besloten tot nadere onderzoek naar de haalbaarheid van UDG voor verduurzaming van de warmtevraag in Almere. Het project is als sleutelproject in het programma Energy on Upcycling Almere 2.0 opgenomen. Het Almerenet maakt onderdeel uit van het grotere "Diemen- net", waarop ook Amsterdam

[3] Zie Position Paper Bronnenstrategie WK MRA: https://warmteiscool.nl/wp-content/uploads/2020/04/Bronnenstrategie.pdf

Zuid-Oost is aangesloten, dat in totaal meer dan 110.000 woningequivalenten omvat. Voor het haalbaarheidsonderzoek werkt Almere samen met Vattenfall en de provincies Flevoland en Noord Holland. In 2020 zal de samenwerking naar verwachting worden uitgebreid met de gemeenten Diemen en Amsterdam.

- De Gemeente Amsterdam zet op korte termijn in op uitbreiden van bestaande warmtenetten om zo tot een forse CO_2-reductie te komen. Voor een volledig CO2-neutrale warmtevoorziening is verdere verduurzaming op langere termijn noodzakelijk met bronnen als aardwarmte. De verduurzaming door middel van aardwarmte is haalbaar als hiervoor tijdig de juiste condities worden geschapen. De gemeente gaat hierbij uit van drie waarden: betaalbaar, open, en duurzaam. Als de productie en levering van aardwarmte voor de Amsterdammer betaalbaar is, kan iedereen meedoen en is er draagvlak. Met een integrale aanpak kunnen gezamenlijke planningen en kennis van de ondergrond van verschillende partijen op elkaar worden afgestemd om zo tot besparing van kosten te komen. Voor draagvlak en vertrouwen is het tevens van belang om transparantie van aanbestedingen te vergroten. De gemeente wil bewoners daarom vroeg in het onderzoek naar aardwarmte meenemen en transparant zijn in zijn afwegingen. Tot slot streeft de gemeente naar een warmtemarkt die zich openstelt voor meerdere bronnen en warmtebedrijven. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van aardwarmte in de MRA. Dat maakt concurrentie mogelijk, waardoor partijen in de keten geprikkeld worden een aanbod te doen dat maximaal beantwoordt aan de vraag van de klant.
- Vattenfall heeft als doel om fossielvrij leven binnen één generatie mogelijk te maken. Als onderdeel daarvan wil Vattenfall haar warmtenetten in Nederland uiterlijk in 2040 volledig voeden met fossielvrije warmtebronnen. Als beheerder van het warmtenet van Amsterdam, Almere en Diemen heeft Vattenfall afspraken gemaakt met deze gemeenten en de provincies Noord-Holland en Flevoland over de voorwaarden voor de ontwikkeling van een biomassacentrale in Diemen voor de verdere verduurzaming van dit warmtenet[4]. Onderdeel van deze afspraken is dat die partijen zich zullen inzetten voor de ontwikkeling van andere duurzame warmtebronnen, waaronder aardwarmte. Daarbij speelt aardwarmte een belangrijke rol in de bronnenstrategie voor dit warmtenet, zoals mede vastgelegd in het betreffende convenant.
- HVC ondersteunt haar aandeelhouders om lokaal te verduurzamen via zonne- en windenergie en lokale warmtebronnen zoals aardwarmte. Naast warmtenetbeheerder is HVC actief als aardwarmte-operator.
- Shell Geothermie wil een rol te spelen in de warmtetransitie als onderdeel van de Nederlandse energietransitie door aardwarmteprojecten te ontwikkelen en daarin te investeren. Zij ziet daarbij kansen om haar kennis en kunde van de ondergrond en ervaring met de realisatie van complexe projecten in te brengen in samenwerkingsverbanden om de warmtetransitie gezamenlijk te realiseren.
- EBN onderneemt namens de Nederlandse Staat in de Nederlandse ondergrond en heeft unieke kennis van geologische energiebronnen, waaronder aardwarmte. EBN onderzoekt hoe aardwarmte uit de diepere ondergrond in Nederland verantwoord kan worden benut en zal naar verwachting tot maximaal 40% deel kunnen nemen in aardwarmteprojecten.
- Eavor (spreek uit Ever) is een Canadese energiemaatschappij die met een zelf ontwikkelde techniek voor het aanleggen van gesloten geothermiesystemen de winning van aardwarmte overal mogelijk wil maken om daarmee CO2 vrije energie op schaal en afgestemd op de vraag te leveren.

[4] Convenant verduurzaming stadsverwarmingscentrale Diemen

- Eneco heeft als missie "duurzame energie van iedereen", om mensen en organisaties in staat te stellen zelf de regie te nemen. Eneco heeft hierbij de ambitie om een significante bijdrage te leveren aan CO_2 reductie, onder andere door woningen en andere gebouwen aan te sluiten op bestaande en nieuwe warmtenetten met steeds duurzamere en uiteindelijk fossielvrije bronnen. Aardwarmte kan hierin een belangrijke rol spelen. De inzet van aardwarmte voor de gebouwde omgeving is complex en versnelling van de ontwikkeling vergt afstemming met vele stakeholders.

5. Beschrijving uitgangspunten

Voor de ontwikkeling en ondersteuning van aardwarmteprojecten onderschrijven de Partijen de volgende uitgangspunten:

A. Efficiënte benutting van de ondergrond. Aardwarmte heeft een eindig potentieel in de MRA. Daarom dient de ondergrondse benutting efficiënt te zijn zowel qua ruimtebeslag, locatiekeuze als benutting van de aanwezige warmte. Voor een 'vergunningsgebied' of 'zoekgebied', zoals omschreven in de (beoogde) Mijnbouwwet, betekent dit dat dit gebied logisch qua locatie en grootte dient te zijn.[5]

B. Benutting aanwezige kennis. Voor een snelle en verantwoorde ontwikkeling zullen Partijen zoveel mogelijk gebruik maken van de reeds beschikbare kennis van de ondergrond in de regio én gebruik maken van de in projecten in de MRA opgedane kennis. Partijen erkennen het belang van een zogenoemde play-based portfoliobenadering. Deze portfoliobenadering omvat het integraal ontwikkelen van meerdere projecten in een gebied en maakt door synergie, efficiëntie en standaardisatie een sterke kostenreductie en een betere benutting van het ondergronds warmtepotentieel mogelijk dan in een stand-alone ontwikkeling. Dit zorgt er mede voor dat projecten elkaar zo min mogelijk belemmeren en zelfs ondersteunen, met een kostenreductie voor het betreffende project en vervolgprojecten tot gevolg.

C. Draagvlak/ omgevingsbetrokkenheid. Ontwikkelingen van aardwarmteprojecten zijn alleen mogelijk (en wenselijk) als de omgeving voldoende daarin is betrokken. Aardwarmteontwikkelaars dienen dan ook voldoende bekend te zijn met de omgeving en de nieuwste inzichten ten aanzien van adequate omgevingsbetrokkenheid. Ook dient de aardwarmteontwikkelaar de gemeente en het warmtebedrijf in een zeer vroegtijdig stadium te consulteren en te betrekken. Gemeenten (vanuit hun TVW) aanvaarden mede-eigenaarschap voor het omgevingsmanagement van de aardwarmteprojecten binnen de gemeentegrenzen. Indien projecten/ zoekgebieden grensoverschrijdend zijn, is het streven dat gemeenten gezamenlijk optrekken. Partijen hechten groot belang aan lokale betrokkenheid in de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van aardwarmtebronnen.

D. Onderlinge ondersteuning. Een goede afstemming en onderlinge ondersteuning in de planning, realisatie en uitvoering van deze projecten tussen de aardwarmteontwikkelaars en gemeenten is van belang voor alle betrokkenen. Het Warmte Koude Programma MRA kan hierbij faciliteren. Aardwarmteprojecten zijn multidisciplinair van karakter, kennen een uitgebreid vergunningen- en goedkeuringstraject en vereisen een zo goed mogelijk omgevingsmanagement. Aardwarmteprojecten vormen bovendien onderdeel van de diverse RES'en in de MRA en TVW's.

E. Leverings- en afnamezekerheid. Partijen streven naar een levensduur van een individuele installatie van minimaal 30 jaar. De ontwikkelaar en de exploitant van de aardwarmte-installatie en de afnemer (het warmtebedrijf) zijn sterk van elkaar afhankelijk. Projecten dienen

[5] Een wettelijke toetsing vindt plaats door het ministerie van EZK, mede op basis van adviezen van TNO en decentrale overheden o.a. ten aanzien van de toe te passen ondergrondse ordening.

daarom zo te worden ontworpen en bedreven dat een langdurige en betrouwbare warmtelevering gerealiseerd kan worden. Daarnaast dient de afname van de warmte voldoende en voldoende zeker te zijn om een financieel verantwoorde investering en exploitatie mogelijk te maken.

F. Bronnenstrategie. Warmtebedrijven ontwikkelen een bronnenstrategie voor hun warmtenet, afgestemd op de bronnenstrategie in de RES en de TVW's van de gemeenten. Warmtebedrijven doen dit mede op basis van de verwachte ontwikkeling van de warmtevraag, en houden rekening met de noodzaak van additionele en te vervangen productiemiddelen. Partijen erkennen het belang en de impact van een goede bronnenstrategie. Een aardwarmtebron is alleen goed te realiseren in afstemming met andere (toekomstige en bestaande) warmtebronnen en het bijbehorende warmtenet/warmtesysteem.

G. Betaalbaarheid. De (huidige en toekomstige) Warmtewet geeft de kaders voor de prijs van warmte voor de huishoudens en andere kleine warmteafnemers. Partijen streven ernaar om de kostprijs voor aardwarmte zo laag mogelijk te houden om warmte van een warmtenet betaalbaar te houden. Uiteraard binnen de randvoorwaarden van veiligheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid.

H. Duurzaamheid van de gekozen concepten. De duurzaamheid van de warmtelevering is van groot belang, naast de overige randvoorwaarden van betaalbaarheid, veiligheid en betrouwbaarheid. Binnen deze randvoorwaarden streven Partijen naar een concept (mate van uitkoeling, gebruik warmtepompen et cetera) met een zo laag mogelijke CO_2-uitstoot over de gehele levensduur van het aardwarmtesysteem en een zo hoog mogelijke benutting van de geothermiebron.

I. Leereffecten en uitvoeringstempo. Om de kennisontwikkeling te vergroten en uitvoering te versnellen, streven Partijen naar meerdere aardwarmteontwikkelaars in het MRA-gebied. Partijen zien het belang van ontwikkelaars die in staat zijn om ieder meerdere aardwarmtebronnen te ontwikkelen en te exploiteren, passend in de hiervoor genoemde play-based portfoliobenadering. Ontwikkelaars die Partij zijn bij deze overeenkomst delen de opgedane kennis met elkaar en met andere belanghebbenden.

6. Inzet en acties

- Provincies en gemeenten zullen voor hun advies aan het ministerie van EZK in het kader van de Mijnbouwwet primair rekening houden met bovenstaande uitgangspunten naast het vigerend omgevingsbeleid. Voor aardwarmteprojecten die voldoen aan bovenstaande uitgangspunten en het overige omgevingsbeleid zullen zij zich inzetten voor een voortvarende vergunningverlening. De samenwerking in het kader van deze Overeenkomst laat de publieke taken en bijbehorende bevoegdheden van gemeenten en provincies vanzelfsprekend onverlet.
- **Aardwarmteontwikkelaars** onderschrijven de ontwikkeling van aardwarmte en streven naar een concrete invulling van bovenstaande uitgangspunten en zullen transparant zijn over hun plannen.
- **Aardwarmteontwikkelaars en EBN** zullen zoveel mogelijk gebruik maken van de reeds beschikbare kennis van de ondergrond in de regio én de opgedane kennis van de ondergrond structureel delen met andere, bestaande en eventuele nieuwe aardwarmteontwikkelaars.
- **EBN** voert het seismisch onderzoek voor het SCAN-programma en het aanvullende onderzoek voor de MRA uit om de ondergrond beter in kaart te brengen en kan als partner voor een aardwarmteontwikkelaar risicodragend mee-investeren in aardwarmteprojecten.

- **Warmtebedrijven** zullen als onderdeel van de bronnenstrategie voor de verduurzaming van hun warmtenet duidelijkheid geven over de behoefte aan, en mogelijke afzet van, aardwarmte. Warmtebedrijven zullen op verzoek van ontwikkelaars van concrete aardwarmteprojecten informatie verstrekken over de mogelijke afzet van aardwarmte over het jaar, inclusief technische randvoorwaarden zoals benodigde temperatuur en druk, zodat Partijen (aardwarmteontwikkelaars en warmtebedrijven) met elkaar in gesprek kunnen treden over de commerciële voorwaarden voor warmteafzet/-levering.
- In warmtenetten waar nog groei nodig is om voldoende afzet te creëren voor één (of meerdere) aardwarmtebron(-nen) zullen **warmtebedrijven en gemeenten** zich inspannen om ten behoeve van voorgenomen projecten duidelijkheid te scheppen over deze 'vraagcreatie' en de timing daarvan, mede middels de TVW. Per project zullen gemeente, aardwarmteontwikkelaar en warmtebedrijf bezien hoe het 'volloopscenario' te realiseren is en welke verantwoordelijkheden de verschillende partijen daarbij nemen.
- **Warmtebedrijven en gemeenten** zullen de **aardwarmteontwikkelaar** voldoende ondersteunen in de opzet en uitvoering van aardwarmteprojecten. Gemeenten zorgen voor afstemming met de RES voor 2030 en de Transitievisies Warmte 2021. Partijen werken samen aan een zo goed mogelijke omgevingsbetrokkenheid.
- Partijen spreken af met elkaar de mogelijkheden van lokale financiële participatie te onderzoeken.
- **Partijen** spreken een halfjaarlijks overleg af over de ontwikkelingen rondom aardwarmte in de MRA, zoals onder meer onder 5 D beschreven. De provincie Noord-Holland zal dit overleg initiëren, en een agenda opstellen inclusief een overzicht van de te bespreken relevante ontwikkelingen sinds het vorige overleg.

7. Samenwerking

Stuurgroep en/of werkgroep

Binnen drie maanden na ondertekening van deze Overeenkomst stellen Partijen een Stuurgroep op bestuurlijk niveau in, die wordt belast met de uitvoering van de Overeenkomst, de bewaking van de voortgang en de monitoring van de effecten van de Overeenkomst. De Stuurgroep komt ten minste eenmaal per jaar bijeen.

Evaluatie

Partijen zullen de uitvoering en werking van de Overeenkomst voor 1 juli 2022 evalueren. De evaluatie zal worden verricht door de Stuurgroep. Op basis van de evaluatie besluiten Partijen of de Overeenkomst wijziging of verlenging behoeft.

8. Slotbepalingen

Toetredingsregeling nieuwe partijen

1. Teneinde een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van aardwarmte in de MRA kan een nieuwe partij die zulks wenst toetreden tot deze Overeenkomst. Een toetredende partij dient de doelen en afspraken van deze Overeenkomst te onderschrijven.
2. Een toetredende partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan de Stuurgroep. De Stuurgroep kan toetreding alleen om zwaarwegende redenen weigeren.
3. Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het secretariaat van de Stuurgroep (Provincie NH). In dit verzoek zegt de nieuwe partij toe om zich aan te sluiten bij de doelstellingen van de Overeenkomst.

4. Het secretariaat van de Stuurgroep stelt een advies op over het verzoek van de nieuwe partij.
5. Na een positief besluit van de Stuurgroep over het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij bij deze overeenkomst en gelden voor de toetredende Partij de voor haar uit de Overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen.
6. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan de Overeenkomst gehecht.

Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht
De afspraken van deze Overeenkomst en de nadere uitwerking daarvan zullen in overeenstemming met het Nederlandse recht en het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technische normen en voorschriften.

1. Over eventueel in het kader van deze Overeenkomst te verstrekken persoonsgegevens of andere vertrouwelijke gegevens of informatie, zoals bedrijfsgegevens, concurrentiegevoelige informatie, en de verwerking daarvan maken Partijen voorafgaand aan het delen van dergelijke informatie zodanige afspraken dat wordt voldaan aan de eisen die de van toepassing zijnde wet- en regelgeving daaraan stelt. Bij de uitvoering van deze Overeenkomst zullen Partijen waarborgen dat zij niet in strijd zullen handelen met onder meer het mededingingsrecht.
2. Partijen zullen de onder 1 genoemde gegevens en informatie slechts delen voor zover dit nodig is ter verwezenlijking van het gezamenlijke doel zoals vastgelegd in deze Overeenkomst en zullen waarborgen dat in ieder geval geen bedrijfsgegevens en concurrentiegevoelige informatie zal worden gedeeld tussen concurrenten (zoals tussen warmtebedrijven onderling).

Wijzigingen
1. Elke partij kan de andere partijen schriftelijk verzoeken deze Overeenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij het verzoek daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijzigingen en de verklaringen tot instemming daarmee worden in afschrift als bijlagen aan deze Overeenkomst gehecht.

Opzegging
Elke Partij kan deze Overeenkomst met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden schriftelijk opzeggen.

Nakoming
Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van deze Overeenkomst niet in rechte afdwingbaar is.

Inwerkingtreding
1. Deze Overeenkomst treedt in werking met ingang van de dag na rechtsgeldige ondertekening door alle Partijen Waar vereist vindt ondertekening door een Partij pas plaats na de publiekrechtelijke instemming door het daartoe bevoegde bestuursorgaan). De Overeenkomst heeft een looptijd van 5 jaar.
2. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Overeenkomst genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Openbaarmaking
Deze Overeenkomst zal openbaar worden gemaakt, waardoor anderen kennis kunnen nemen van deze Overeenkomst, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Naamgeving van deze overeenkomst
Deze Overeenkomst kan worden aangehaald als 'Samenwerkingsovereenkomst gezamenlijke uitgangspunten aardwarmteontwikkeling MRA'.

9. Ondertekening

Aldus overeengekomen en in xx-voud ondertekend,

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. M.H.P. van Oosterhout
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143952
oosterhoutm@noord-holland.nl

Verzenddatum

22 OKT. 2020

Kenmerk
1498459/1498466

Uw kenmerk

Betreft: Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA'

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college van 20 oktober 2020 ter kennis:

Het college besluit:
1. De Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten aardwarmteontwikkeling MRA' aan te gaan met de provincie Flevoland, de gemeenten Almere, Amsterdam en Haarlem en diverse aardwarmteontwikkelaars en warmtebedrijven;
2. De gedeputeerde Energie te machtigen de overeenkomst te tekenen;
3. Provinciale Staten hierover te informeren middels bijgaande brief.

Toelichting:
Geothermie (of aardwarmte) is een veelbelovende bron van duurzame warmte. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de toepassing van geothermie echter nog onvoldoende van de grond gekomen vanwege het gebrek aan kennis over de ondergrond. Het landelijke SCAN-project (Seismische Campagne Aardwarmte Nederland) moet hier verandering in gaan brengen. Op verzoek van de provincies Noord-Holland en Flevoland zijn in het SCAN-project aanvullende seismisch "lijnen" opgenomen voor het MRA-gebied. Tevens hebben de provincies samen een kennisprogramma 'Versnelling Aardwarmte MRA' opgezet, waarin wordt ingezet op kennisontwikkeling, stakeholdermanagement en beleidsondersteuning op het gebied van geothermie.

Binnen het project 'Versnelling Aardwarmte MRA' is de afgelopen maanden gewerkt aan een publiek-private samenwerkingsovereenkomst, met als doel te komen tot verdere, kwalitatieve aardwarmteontwikkelingen. De samenwerkingsovereenkomst vormt als het ware een aanvulling op de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

wettelijke voorschriften uit o.a. de Mijnbouwwet en Warmtewet. Zo zijn er afspraken gemaakt over het delen van kennis en ervaring, het efficiënt benutten van de ondergrond en het gezamenlijk afstemmen van plannen. De partijen spreken geen resultaatsverplichtingen af, maar leggen vast welke uitgangspunten ze voor de uitwerking belangrijk vinden. In een werkgroep, onder coördinatie van provincie, worden de genoemde thema's verder geconcretiseerd.

In totaal tekenen 12 partijen deze overeenkomst; een zestal warmtebedrijven/operators, de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeenten Almere, Amsterdam en Haarlem en Energie Beheer Nederland (EBN). De samenwerkingsovereenkomst staat nadrukkelijk open voor nieuwe partners die de uitgangspunten en doelen onderschrijven. Verder is afgesproken dat we de niet-meetekenende MRA-partners periodiek informeren over de resultaten van deze samenwerking.

Wij zien deze samenwerkingsovereenkomst als belangrijke stap richting de "geo-alliantie" zoals beschreven in het coalitieakkoord "Duurzaam Doorpakken" 2019-2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:
- Samenwerkingsovereenkomst 'Gezamenlijke uitgangspunten Aardwarmteontwikkeling MRA'

Van: Ruth Schobben <R.Schobben@vervoerregio.nl>
Verzonden: maandag 12 oktober 2020 10:10
Onderwerp: Evaluatie webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020

Geachte leden van de gemeenteraden en Provinciale Staten in Noord-Holland en Flevoland en de Regioraad in de Vervoerregio Amsterdam,

Afgelopen vrijdag ontving u van ons onderstaand bericht met terugkoppeling van het webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van 24 september jl. In dit bericht ontbreekt per abuis de link naar een evaluatieformulier. Graag willen wij u nog vragen ons te helpen met het invullen van een korte vragenlijst over hoe u het webinar heeft ervaren en wat wij de volgende keer zouden kunnen verbeteren. Ook als u door omstandigheden het webinar niet kon volgen, horen we graag van u. Klik hier om het formulier in te vullen.

Hartelijk dank!

Met vriendelijke groet,
Kernteam RMP

Van: Ruth Schobben
Verzonden: vrijdag 9 oktober 2020 12:11
Onderwerp: Terugkoppeling webinar Regionaal Mobiliteitsprogramma 24 september 2020

Geachte leden van de gemeenteraden en Provinciale Staten in Noord-Holland en Flevoland en de Regioraad in de Vervoerregio Amsterdam,

Op 24 september jl. vond het webinar plaats met als doel u te informeren over het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland.

We willen iedereen die aanwezig was en/of een bijdrage heeft geleverd hartelijk bedanken. Kon u niet aanwezig zijn maar bent u wel geïnteresseerd in het programma? Bij deze delen we de opname van het webinar met u, zodat u deze op uw gemak terug kunt kijken.

https://vimeo.com/461441500/bfcbfb5945 (vanaf 16:30)

In de bijlage vindt u de presentatie die werd gepresenteerd tijdens het webinar en de infographic waarin een overzicht wordt gegeven van het programma en mogelijke maatregelen gericht op duurzame mobiliteit. Omdat de heer Slegers (DB-lid Vervoerregio Amsterdam) helaas door technische problemen niet aanwezig kon zijn bij het webinar is tevens de door hem voorbereide Q&A bijgevoegd. .

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Het kernteam RMP

Disclaimer:

De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Gebruik (openbaarmaking, vermenigvuldiging,verspreiding of verstrekking) van deze informatie door derden en zij die niet gerechtigd

zijn daarvan kennis te nemen, is verboden.

Indien u niet de geadresseerde bent, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te brengen en het bericht te vernietigen.

Vervoerregio Amsterdam is niet aansprakelijk voor de juistheid en volledigheid van de inhoud van dit e-mailbericht, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Aan de inhoud van e-mailberichten kunnen geen rechten worden ontleend.

Webinar Duurzame Mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

Regionaal Mobiliteitsprogramma – Uitwerking van het energie- en klimaatakkoord

24 september 2020

Copyright foto: Projectbureau MRA-Elektrisch

Welkom!

Het programma

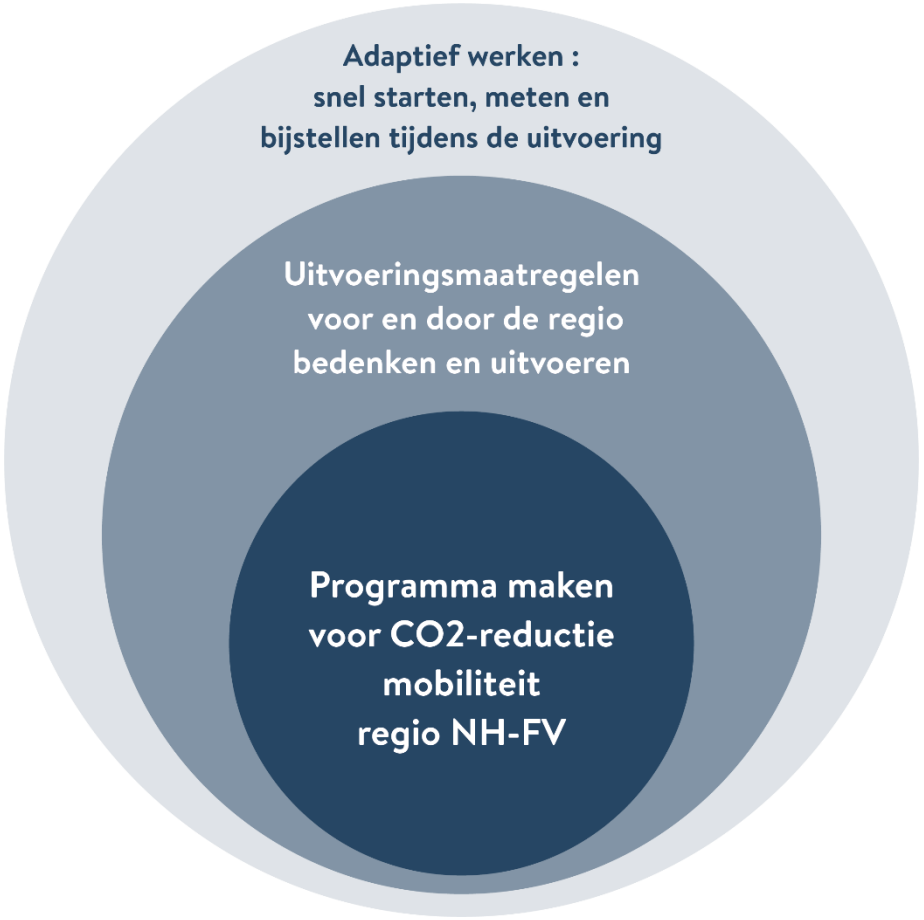
15.30 – 15.35	Introductie
15.35 – 15.55	Inhoudelijke presentatie over het RMP door Björn Hutten
15.55 – 16.05	Toelichting op het RMP door portefeuillehouders
16.05 – 16.45	Interview en live Q&A met portefeuillehouders
16.50	Overschakelen naar MS Teams voor kernteam Q&A
16.55 – 17.35	Q&A met kernteam
17.35 – 17.40	Afsluiting

Aanleiding

Gezamenlijke opgave:

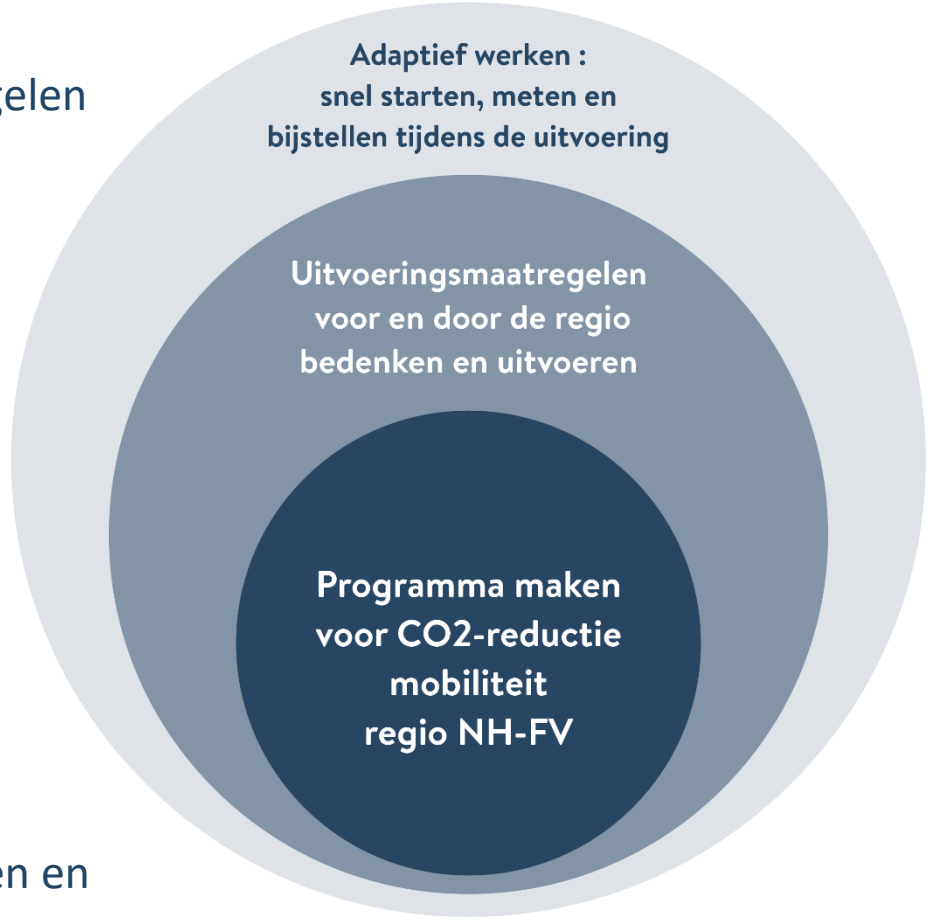
PARIS2015
UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE
COP21·CMP11

- Stap-voor-stap samen reduceren!
- Ambitie, doelstelling en programmastructuur vastleggen in het programma.



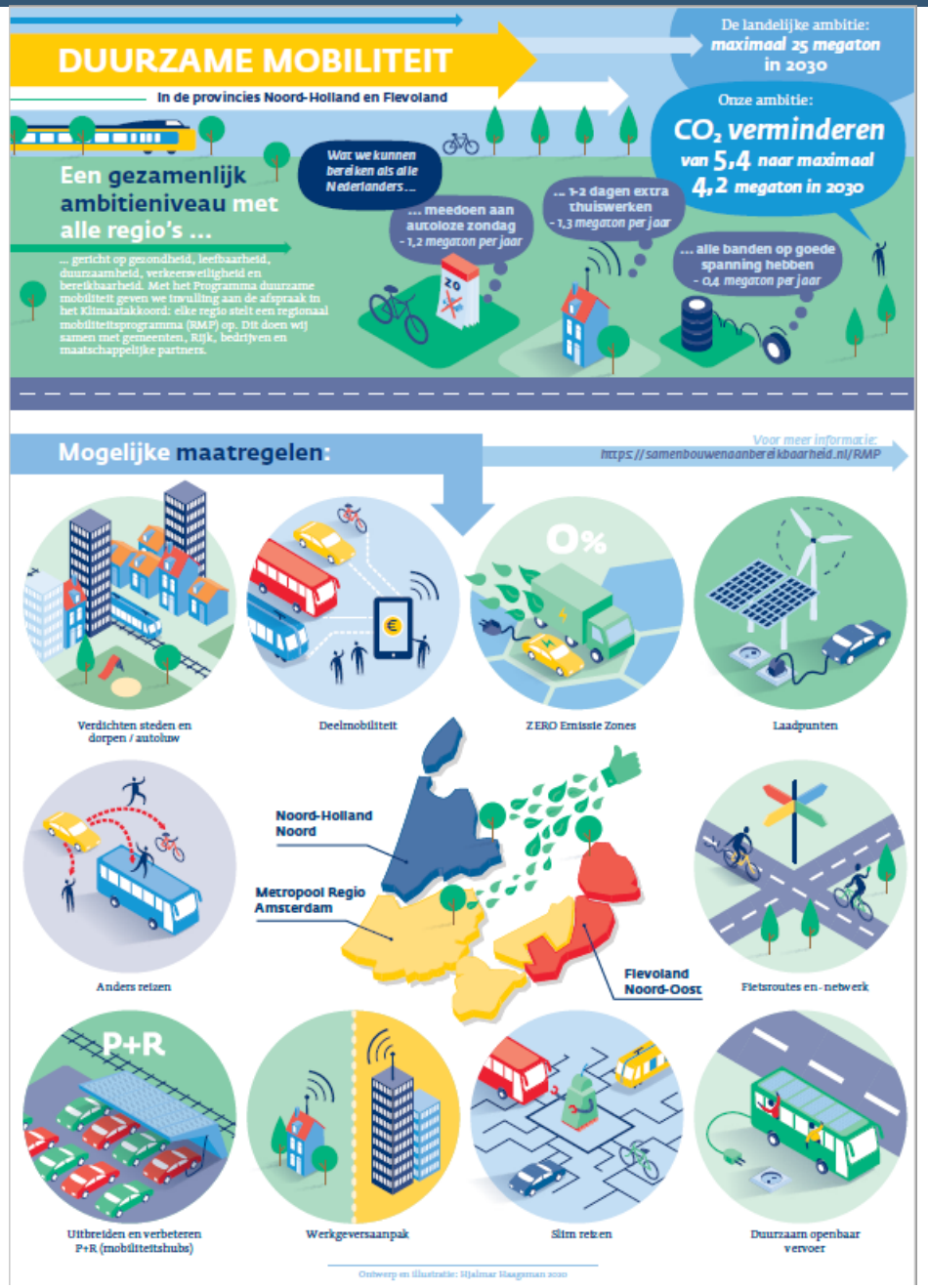
Urgentie

- CO_2-uitstoot daalt niet als we niet actief handelen
- Hoe langer we wachten met reduceren, hoe ingrijpender de maatregelen
- Verwachting aanscherping doelstelling MOB vanuit EU
- Liggen kansen om nu te verduurzamen



Daarom een regionaal mobiliteitsprogramma!

Gezamenlijk mobiliteit verduurzamen, maatregelen op elkaar afstemmen en opschalen waar mogelijk. Gezamenlijk de schouders eronder zetten.


DUURZAME MOBILITEIT
In de provincies Noord-Holland en Flevoland
De landelijke ambitie:
maximaal 25 megaton
in 2030
Onze ambitie:
CO2 verminderen
van 5,4 naar maximaal
4,2 megaton in 2030
Een gezamenlijk ambitieniveau met alle regio's ...
... gericht op gezondheid, leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Met het Programma duurzame mobiliteit geven we invulling aan de afspraak in het Klimaatakkoord: elke regio stelt een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) op. Dit doen wij samen met gemeenten, Rijk, bedrijven en maatschappelijke partners.
Wat we kunnen bereiken als alle Nederlanders...
... meedoen aan autoloze zondag
- 1,2 megaton per jaar
... 1-2 dagen extra thuiswerken
- 1,3 megaton per jaar
... alle banden op goede spanning hebben
- 0,4 megaton per jaar
Mogelijke maatregelen:
Voor meer informatie:
https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/RMP
Verdichten steden en dorpen / autoluw
Deelmobiliteit
ZERO Emissie Zones
Laadpunten
Anders reizen
Noord-Holland Noord
Metropool Regio Amsterdam
Flevoland Noord-Oost
Fietsroutes en -netwerk
P+R
Uitbreiden en verbeteren P+R (mobiliteitshubs)
Werkgeversaanpak
Slim reizen
Duurzaam openbaar vervoer

DUURZAME MOBILITEIT

In de provincies Noord-Holland en Flevoland

De landelijke ambitie:
maximaal 25 megaton in 2030

Onze ambitie:
CO_2 verminderen van 5,4 naar maximaal 4,2 megaton in 2030

Een gezamenlijk ambitieniveau met alle regio's ...

... gericht op gezondheid, leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Met het Programma duurzame mobiliteit geven we invulling aan de afspraak in het Klimaatakkoord: elke regio stelt een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) op. Dit doen wij samen met gemeenten, Rijk, bedrijven en maatschappelijke partners.

Wat we kunnen bereiken als alle Nederlanders...

... meedoen aan autoloze zondag
- 1,2 megaton per jaar

... 1-2 dagen extra thuiswerken
- 1,3 megaton per jaar

... alle banden op goede spanning hebben
- 0,4 megaton per jaar

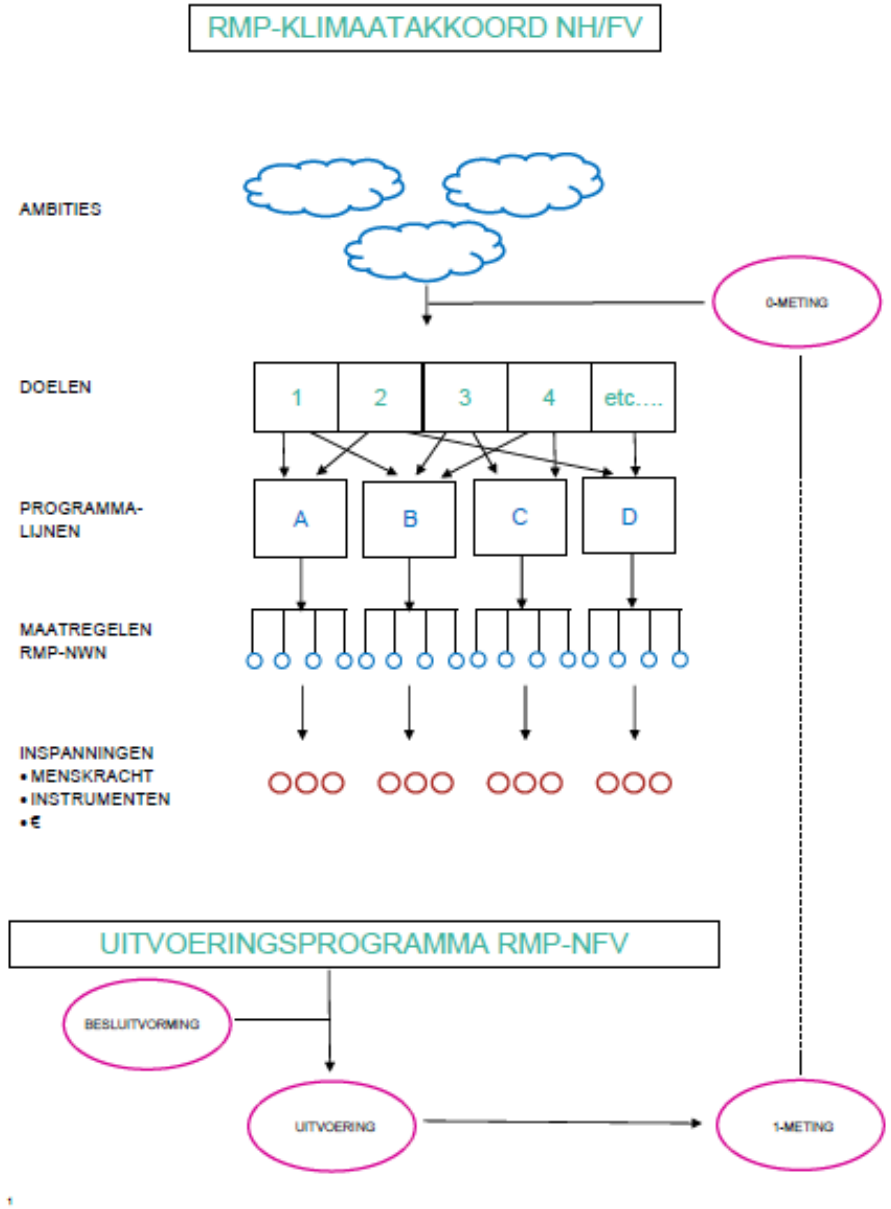
Mogelijke maatregelen:

Voor meer informatie:
https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/RMP

Verdichten steden en dorpen / autoluw
Deelmobiliteit
ZERO Emissie Zones
Laadpunten
Anders reizen
Noord-Holland Noord
Metropool Regio Amsterdam
Flevoland Noord-Oost
Fietsroutes en -netwerk
P+R
Uitbreiden en verbeteren P+R (mobiliteitshubs)
Werkgeversaanpak
Slim reizen
Duurzaam openbaar vervoer
Ontwerp en illustratie: Hjalmar Haagsman 2020

Het beoogde resultaat : inhoud

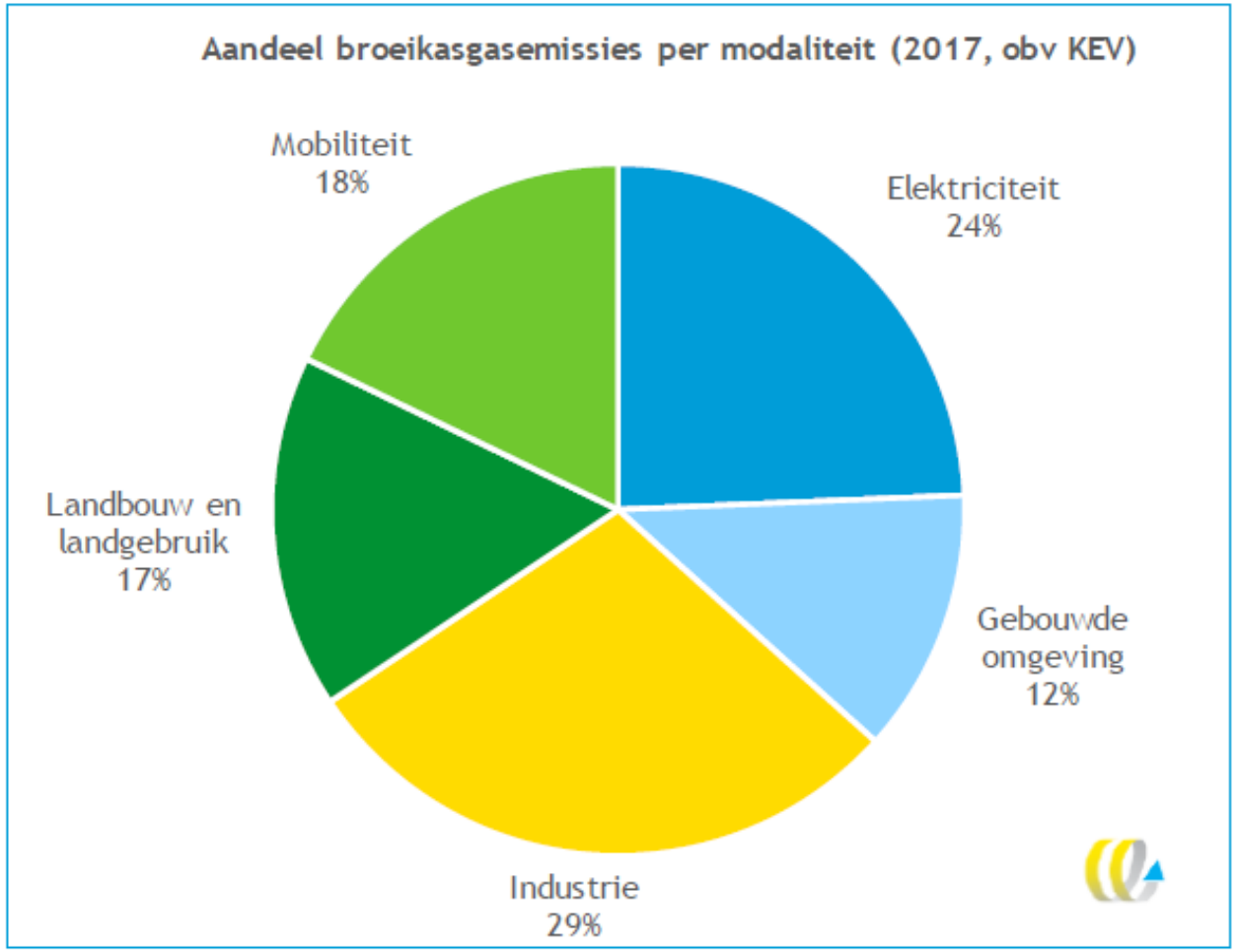
- **Gezamenlijk, adaptief programma** van verschillende partijen binnen Noord-Holland en Flevoland
- **Programmalijnen als bouwstenen** in het RMP-programma
- **RMP is een "paraplu-programma"**, bedoeld om uitvoeringsmaatregelen
  - te coördineren
  - aan te jagen en
  - aan te vullen vanaf 2021
- Het RMP als **integraal maatregelpakket**



Waar staan we nu: de nulmeting

Nulmeting: Feiten en cijfers over mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

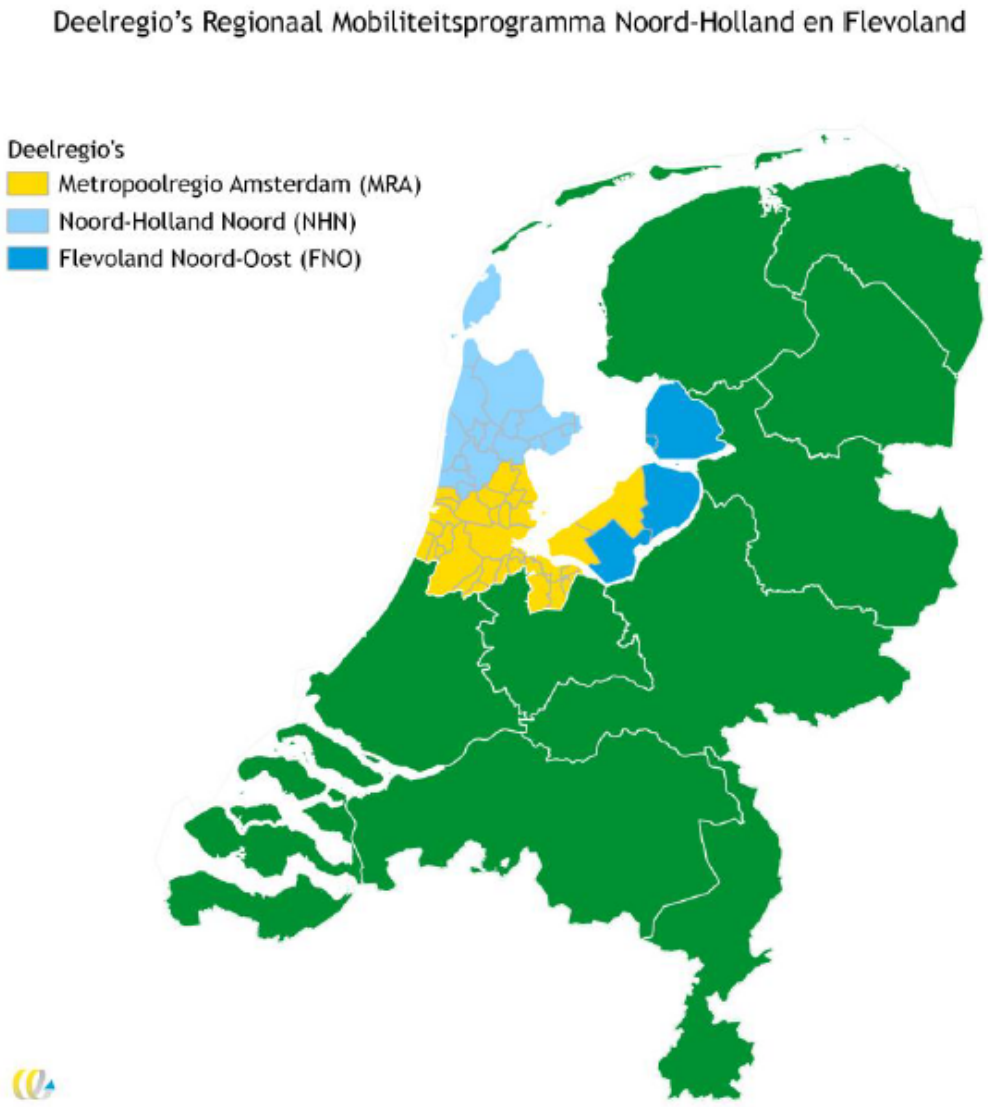
- Met 18% vormt mobiliteit in Nederland bijna een vijfde van de totale broeikasgas emissies (ook: landbouw, industrie, elektriciteit en gebouwde omgeving).



Waar staan we nu: de nulmeting

Nulmeting: Feiten en cijfers over mobiliteit over mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

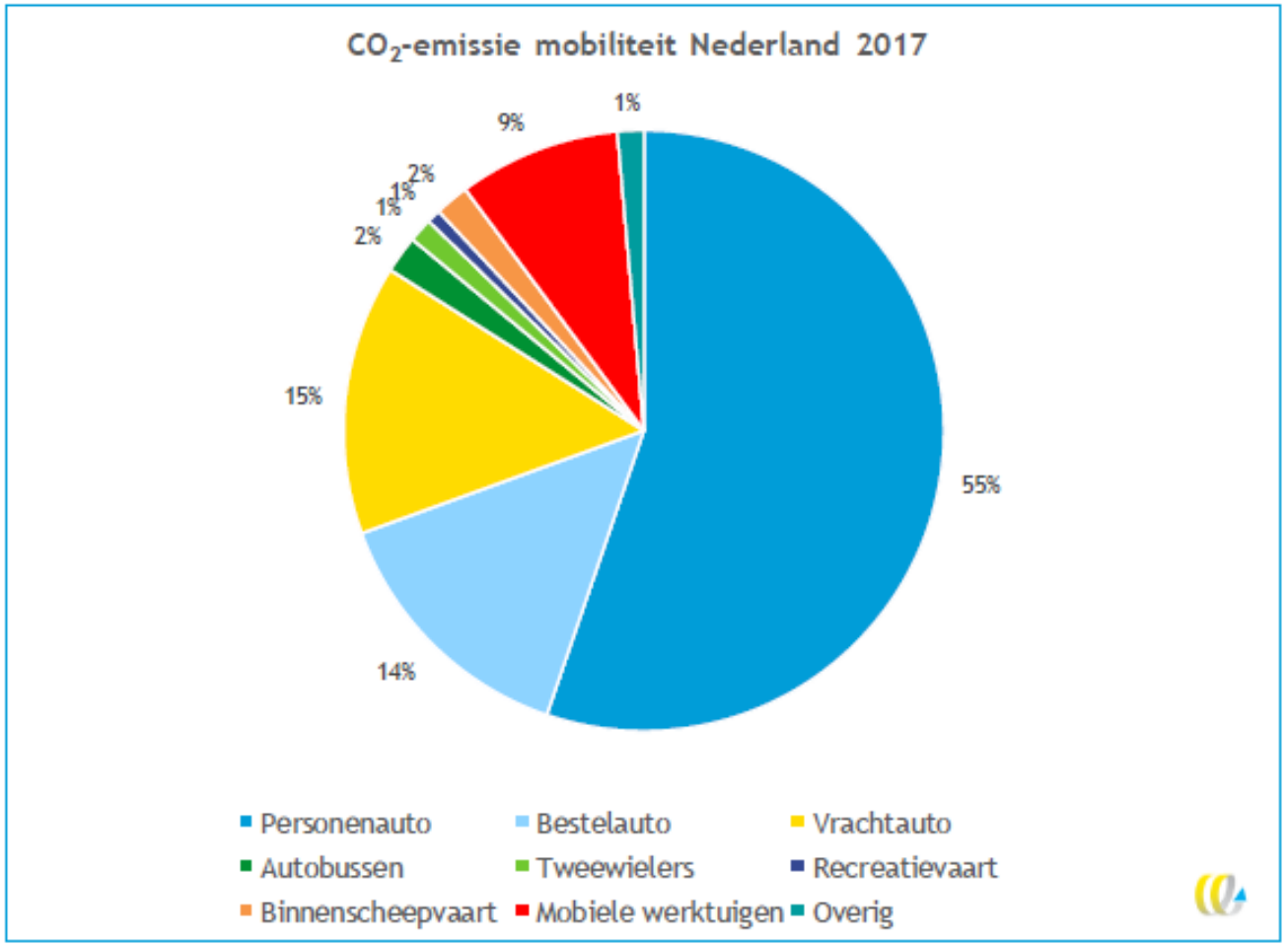
- Noord-Holland en Flevoland vormen samen 15% van de Nederlandse mobiliteitsuitstoot



Waar staan we nu: de nulmeting

Nulmeting: Feiten en cijfers over mobiliteit over mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland

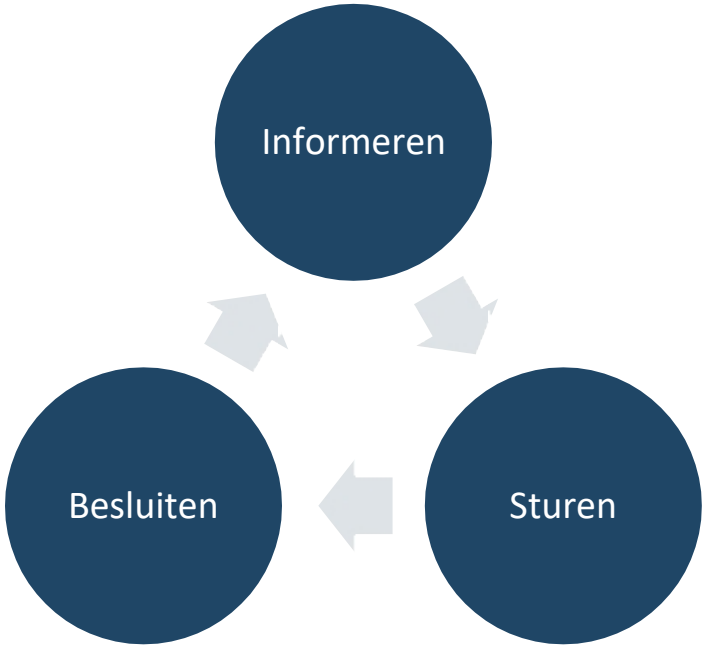
- Ongeveer de helft van de CO_2-emissie binnen het domein mobiliteit wordt veroorzaakt door personenauto's en in totaal is het wegverkeer verantwoordelijk voor circa 80% van de CO_2-emissie. Andere belangrijke bronnen zijn binnenvaart en mobiele werktuigen



Waar staan we nu: de werksessies

Regionale afstemming:

- In het voorjaar en zomerperiode per deelregio ambtelijke werksessies geweest.
- Feedback over proces is verwerkt in huidig concept. Informatie over maatregelen wordt op dit moment verwerkt.
- Gedurende het voorjaar en zomerperiode, in PVVB's en regionale bestuurlijke overleggen, bestuurlijke gesprekken geweest over inhoud en proces.
- In najaar verdere regionale afstemming.



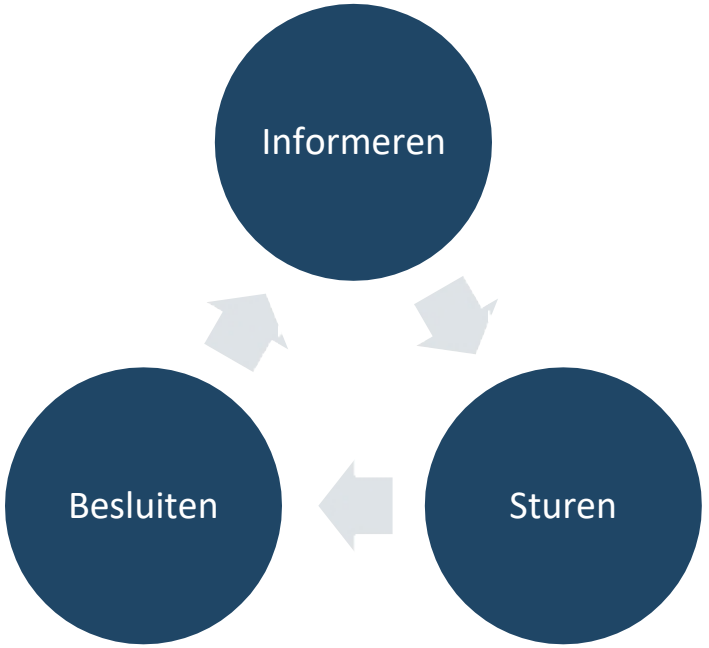
Verdere proces

1. Informeren en **discussie** bij regionale werksessies (ambtelijk)

2. **Draagvlak** bij kernstakeholders

3. Bestuurlijk **informeren, sturen en besluiten** (diverse overlegtafels)

4. **Besluitvorming**:
   - September/oktober: Concept RMP ligt voor in regionale gremia (als PVVB's).
   - Verwerking feedback in definitief RMP najaar 2020.
   - Besluitvorming RMP 1e kwartaal 2021.



Gerard Slegers

Portefeuillehouder
Vervoerregio Amsterdam

Jan de Reus

Gedeputeerde Flevoland

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Noord-Holland

Kernteam Q&A

We zien u graag via de MS Teams link uit de uitnodiging.

1. U kunt dit webinar verlaten
2. Klik op de tweede link in de uitnodiging
3. Ontmoet ons in de MS Teams vergadering voor een Q&A met een meer informeel karakter

Mocht u niet meer aansluiten bij het volgende onderdeel, willen we u hartelijk danken voor uw aanwezigheid!

DUURZAME MOBILITEIT

In de provincies Noord-Holland en Flevoland

De landelijke ambitie:
maximaal 25 megaton in 2030

Onze ambitie:
CO_2 verminderen van 5,4 naar maximaal 4,2 megaton in 2030

Een gezamenlijk ambitieniveau met alle regio's ...

... gericht op gezondheid, leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Met het Programma duurzame mobiliteit geven we invulling aan de afspraak in het Klimaatakkoord: elke regio stelt een regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) op. Dit doen wij samen met gemeenten, Rijk, bedrijven en maatschappelijke partners.

Wat we kunnen bereiken als alle Nederlanders ...

... meedoen aan autoloze zondag
- 1,2 megaton per jaar

... 1-2 dagen extra thuiswerken
- 1,3 megaton per jaar

... alle banden op goede spanning hebben
- 0,4 megaton per jaar

Mogelijke maatregelen:

Voor meer informatie:
https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/RMP

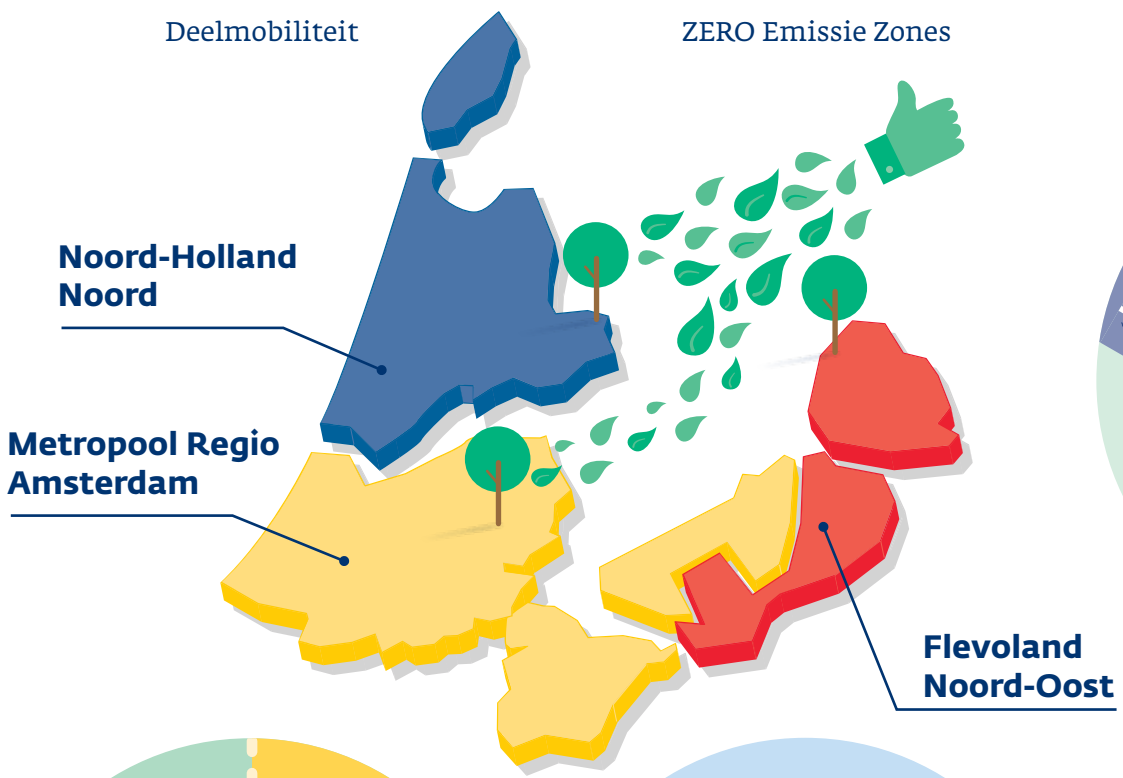
Verdichten steden en dorpen / autoluw

Deelmobiliteit

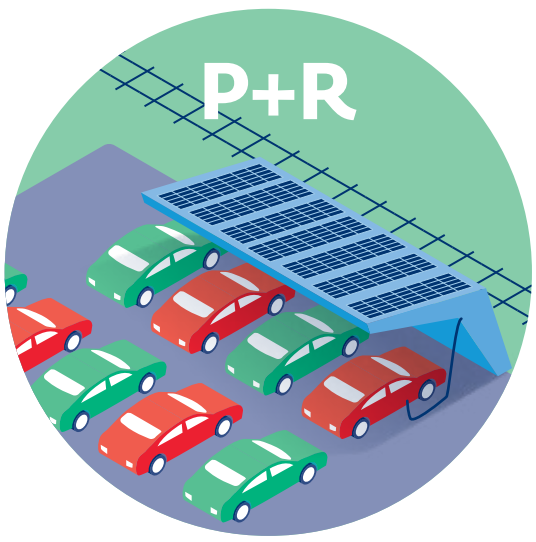
ZERO Emissie Zones

Laadpunten

Anders reizen



Fietsroutes en -netwerk



Uitbreiden en verbeteren P+R (mobiliteitshubs)

Werkgeversaanpak

Slim reizen

Duurzaam openbaar vervoer

Ontwerp en illustratie: Hjalmar Haagsman 2020

Q&A Regionaal Mobiliteitsprogramma
dhr. Gerard Slegers (lid Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam)

1. Hoe verhoudt het RMP zich tot plaatselijke mobiliteitsprogramma's?

Plaatselijke mobiliteitsprogramma's blijven gewoon doorlopen bij gemeenten. Gemeenten en regio's kunnen hun eigen mobiliteitsafspraken maken. Op het moment dat in deze mobiliteitsprogramma's maatregelen zitten die raken aan de doelstellingen van het RMP kunnen deze worden overgenomen in het maatregelenpakket van het RMP. Dit eerste jaar bestaat het RMP voornamelijk uit lopende maatregelen en quick wins. Nieuwe maatregelen worden in onderlinge afstemming opgesteld en opgenomen in de werkagenda's van het RMP.

2. Hoe verhoudt het RMP zich tot de strategische opgaven uit het Beleidskader?

De Vervoerregio vindt het belangrijk dat de projecten en/of programma's waarbij zij aangesloten is aansluiten bij de strategische opgaven zoals die zijn geformuleerd in het Beleidskader Mobiliteit. Duurzaamheid is een ontwikkeling waarvan de Vervoerregio heeft vastgesteld dat er een noodzaak bestaat om het beleid aan te scherpen. De transitie van fossiele naar Zero Emissie (ZE) in het openbaar vervoer is in de concessies al in gang gezet. Via het programma ZE worden transitieplannen uitgevoerd die naar een vijfennegentig procent ZE-systeem in 2025 werken en honderd procent ZE in 2030. Bij de aanbesteding van de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland is sprake van een verregaande transitie naar Zero Emissie vervoer, waarbij 80% van de bussen bij aanvang van de concessie zonder schadelijke stoffen moet rijden en 100% van de bussen per 2025.

Verder investeert de Vervoerregio in laadinfrastructuur op strategische locaties, zoals knooppunten die gunstig liggen ten opzichte van het energienetwerk. Zo wordt bij station Amsterdam Centraal gezorgd voor stroomnetaansluitingen en een herinrichting van de IJzijde. Naast het uitstootvrij maken van openbaar vervoer levert de Vervoerregio ook een bijdrage aan de transitie naar uitstootvrije energie van personen- en vrachtauto's in de regio, onder andere door aansluiting bij de Green Deal ZES. Met ondertekening van de Green Deal ZES geeft de Vervoerregio invulling aan de ambities om de stadslogistiek in de binnensteden emissievrij te maken wat resulteert in een verbeterde luchtkwaliteit.

De inzet van de Vervoerregio op de vermindering van CO2-uitstoot in het regionale mobiliteitssysteem wordt omschreven in strategische opgave 2 'Naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem'. Daarnaast houdt de Vervoerregio ook rekening met de inpasbaarheid van mobiliteit in de leefomgeving. Ontwerp en inpassing van het mobiliteitssysteem en de omgeving moeten op elkaar worden afgestemd, waarbij rekening moet worden gehouden met de leefkwaliteit (waaronder luchtkwaliteit, stikstofoxiden en fijnstof). Om deze reden zet de Vervoerregio, zoals omschreven in strategische opgave 4 'Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar', in op het verminderen van uitstoot in de directe leefomgeving en gaat er veel aandacht uit naar de ruimtelijke inpassing van infrastructuur. De doelstellingen uit de strategische opgaven van de Vervoerregio sluiten derhalve goed aan bij de doelen uit het RMP.

3. Betekent het RMP nu ook dat we voor het verduurzamen van ons eigen gemeentelijke wagenpark Rijksfinanciering kunnen krijgen?

Afspraken over financiële bijdragen per maatregel moeten nog worden gemaakt. Maatregelen kunnen worden bekostigd door Rijk, regio of Rijk-regio gezamenlijk. Bij nadere concretisering van het effect en kosten van de maatregelen zal tevens duidelijk worden gemaakt aan welke maatregelen het Rijk gaat bijdragen.

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4639
Extern Zaak ID	999181
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	11.d
Omschrijving	Klimaat / Wonen: Uitvoeringsregeling verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (C-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
Brief aan PS over vaststelling Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties Noord-Holland 2020.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Overdracht vanuit GS	2 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**

Toelichting

Door samenwerking zijn woningcorporaties in staat innovaties bij woningverduurzaming te stimuleren die leiden tot kostendaling. Met de Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties 2020 ondersteunt de provincie woningcorporaties hierbij.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt

Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr P.S. van Herk
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143691
herkp@noord-holland.nl

Verzenddatum

29 OKT. 2020

Kenmerk
999181/1503405

Uw kenmerk

Betreft: Vaststelling Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties Noord-Holland 2020.

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennisname:

1. De *Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties Noord-Holland 2020* vast te stellen;
2. Het subsidieplafond van onder 1 genoemde uitvoeringsregeling vast te stellen op € 400.000,-;
3. Onder 1 genoemde regeling open te stellen tot 1 oktober 2024;
4. Onder 1, 2 en 3 genoemde besluiten te publiceren in het Provinciaal Blad.

Op 12 februari 2018 hebben uw Staten ingestemd met het programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland*. Met dit programma stimuleert de provincie Noord-Holland particuliere woningeigenaren en corporaties bestaande woningen te verduurzamen. In onze brief van 10 juli 2020 (kenmerk 999181/I 449159) hebben wij u geïnformeerd over de voortgang van het programma. Wij meldden u dat verduurzaming van corporatiebezit achter bleef. Eén van de oorzaken is een stijging van de verduurzamingskosten.

Met de *Uitvoeringsregeling subsidie verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties Noord-Holland 2020* willen wij bijdragen aan het verlagen van deze kosten. Dit doen wij door initiatieven van samenwerkende corporaties te ondersteunen die leiden tot een daling van de verduurzamingskosten. Het kan dan gaan om het collectief

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

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

aanvragen van subsidie bij de *Renovatieversneller*[1], het collectief aanbesteden van de verduurzaming van gelijksoortige corporatiewoningen of om het inhuren van deskundigen die begeleiden bij het uitproberen van nieuwe aanbestedingsconcepten zoals regisserend opdrachtgeverschap.

Naast dat wij met vaststelling van deze uitvoeringsregeling invulling geven aan de laatste openstaande activiteit van het programma *Verduurzaming bestaande woningvoorraad Noord-Holland*, geven wij tevens invulling aan één van de voorgenomen activiteiten van *Motie 42 Economisch herstel en duurzaamheidsfonds*. Over de uitwerking van deze motie hebben wij u recent per brief (1494135/1494136) geïnformeerd.

Wij zullen u te zijner tijd informeren over de resultaten van deze uitvoeringsregeling.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

[1] Renovatieversneller is een Rijksregeling bedoeld om innovatieve verduurzamingsconcepten die leiden tot kostenreductie, op enige schaal bij corporatiewoningen in de praktijk te testen.

betreft afstemming windturbines langs provinciegrens nabij Geingebied

Amsterdam, 2 november 2020

Aan Gedeputeerde en Provinciale Staten van Utrecht en Noord-Holland, aan RES U16 en NHZ, aan de gemeenteraden en de colleges van B&W van de gemeenten Uithoorn, Ouder-Amstel, Amsterdam, Gooise Meren, Diemen, Weesp, Wijdemeren en Stichtse Vecht, en aan de MRA,

Geacht college, geachte raadsleden,

Als het goed is heeft u via de RES NHZ onlangs een brief gekregen van het college van B&W van De Ronde Venen. Ik voeg de brief als 2e bijlage van deze e-mail toe, voor alle zekerheid. Hierin treft u een reactie aan op de concept Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid met de oproep om niet te kiezen voor het plaatsen van windturbines aan de grens van deze gemeente. Ook gezien het ontbreken van een goed proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken, meer naar de regionale impact wordt gekeken en de belangen van De Ronde Venen en haar bewoners worden meegewogen. De brief vraagt u het landschap en omgeving van zoekgebieden centraal te stellen. Wij, de Vereniging Spaar het Gein en de Stichtingen Stop Windturbines Geingebied, Stop Windturbines Aetsveld (i.o) en Stop Windturbines Vechtgebied (i.o.) onderschrijven deze oproep van harte. Van ons heeft u vorige week een vergelijkbaar schrijven ontvangen, waarin wij u oproepen om het Geingebied te sparen en ook de aanliggende gebieden in buurgemeenten vrij te houden van windturbines. (3e bijlage)

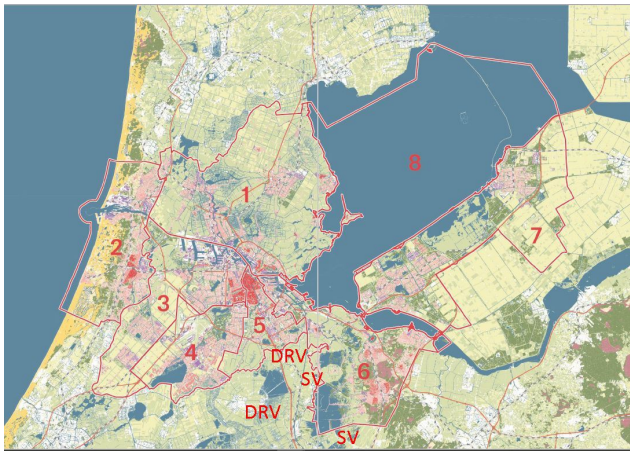
Wij maken daarin ook melding van ruim aangenomen moties. De eerste 2 (bijlage 4 en bijlage 5) zijn door de gemeenteraad van De Ronde Venen d.d. 1 oktober nagenoeg unaniem aangenomen. De volgende (bijlage 6) is op 5 oktober door de Provinciale Staten van Noord-Holland unaniem aangenomen. De Ronde Venen sluit windturbines in de Stelling van Amsterdam uit en roept op om haar inbedding in het Geingebied te ontzien en mee te wegen de bijna 5000 handtekeningen die nu al tegen windturbines in het Geingebied zijn gezet. De Statenmotie roept het college op met de provincie Utrecht en met de gemeente De Ronde Venen in overleg te treden met betrekking tot het beschermen van het Geingebied ook gezien de erfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.

Naar aanleiding hiervan zijn wij in overleg getreden met het secretariaat van de MetropoolRegio Amsterdam (MRA). Zij zijn bereid overleg hierover te faciliteren tussen de provincies en de betrokken gemeenten als uw besturen het secretariaat daarom zouden vragen. Wij vinden dat een uitstekend idee. Onze suggestie zou zijn te komen tot een meer structureel overleg tussen de MRA en de gemeenten De Ronde Venen en Stichtse Vecht ter inbedding van de Amstel-Gein-Vecht delta in het metropolitane landschap. De bescherming van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie passen ook prima in dit meer structurele overleg. De kaart (bijlage 7) illustreert het belang hiervan het best.

Onze oproep aan u is de MRA te verzoeken om bedoeld overleg voor te bereiden en te organiseren. Wij hopen dat wij voorafgaand aan dit eventuele overleg in de gelegenheid worden gesteld onze standpunten kort toe te lichten.

Rien Leemans, namens de vereniging *Spaar Het Gein*
Arthur Koks namens de stichting *Stop Windturbines Geingebied*
Kees Neervoort, namens de stichting i.o. *Stop Windturbines Aetsveld*
Ron van Bekkum, namens de stichting i.o. *Stop Windturbines Vechtgebied*

Ter afsluiting een viertal verhelderende afbeeldingen. Ter uitvergroting: klik op de link.



Kaart 1: *MetropoolRegio Amsterdam Met De Ronde Venen en Stichtse Vecht*

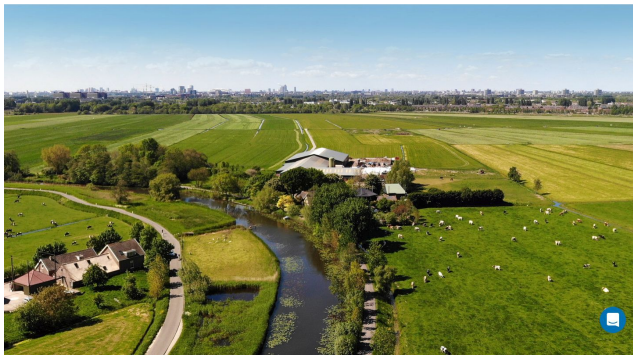
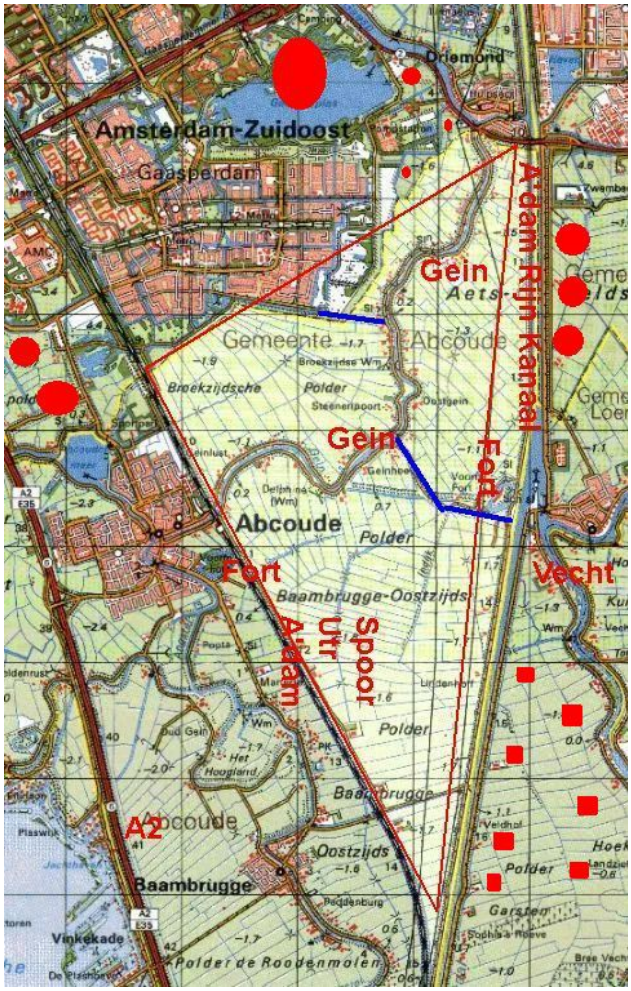


Foto 2: *zicht vanaf Batterij aan het Gein (SvA) richting Gaasperdam (bebouwing zichtbaar)*

Schets 3: landschappen in hun samenhang



Kaart 4: *het Geingebied: vorm patatzak*
rode driehoek: turbines uitgesloten door DRV
rode bollen: uit te sluiten door N-H
rode blokken: uitgesloten door SV
De blauwe lijn is de provinciegrens voor 1990.

POSTADRES Postbus 250
3640 AG Mijdrecht
BEZOEKADRES Croonstadtlaan 111
3641 AL Mijdrecht
T 0297 29 16 16
F 0297 28 42 81
E gemeente@derondevenen.nl
I www.derondevenen.nl

RES-regio Noord-Holland Zuid

DATUM 29 september 2020
UW KENMERK --
ONS KENMERK 0046830/RU
UW BERICHT VAN --
CONTACTPERSOON Paul van Tongeren
DOORKIESNUMMER 0297 1695
E-MAIL p.vantongeren@derondevenen.nl

ONDERWERP

reactie op ontwerp RES

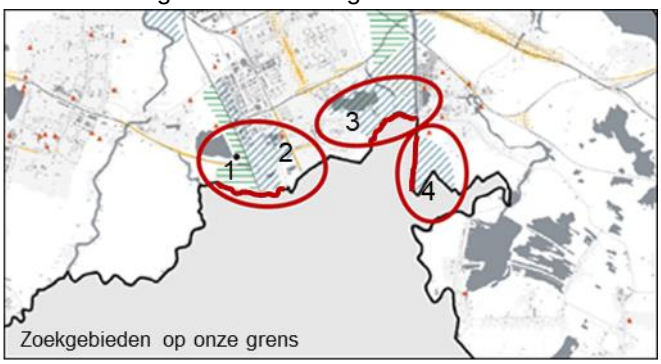
Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief geven wij een reactie op de concept Regionale Energiestrategie Noord-Holland Zuid. Zoals al eerder ambtelijk en bestuurlijk aangegeven maken wij ons grote zorgen over de concept RES Noord-Holland Zuid met daarin 4 zoekgebieden voor windmolens op de grens met onze gemeente. In deze brief lichten wij onze zorgen toe. Gelet op het ontbreken van een goed proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken en meer naar de regionale impact wordt gekeken, lijkt het ons onjuist om nu te kiezen voor het plaatsen van windmolens aan de grens van onze gemeente. Kortom: de belangen van De Ronde Venen en haar inwoners zijn op dit moment nog niet meegewogen in uw besluit.

Samenvatting

Op basis van de ontwerp RES hebben wij het beeld dat u bij het bepalen van zoekgebieden voor windenergie een goede ruimtelijke ordening en de belangen van bewoners buiten uw energieregio nog onvoldoende heeft meegewogen. Dit baseren wij op de inhoudelijke keuzes en het proces dat u heeft doorlopen. U plaatst 4 zoekgebieden op de grens met onze gemeente. De gebieden omsluiten de noordoost hoek van onze gemeente. De belangen van de inwoners van het gebied dat centraal in deze zoekgebieden ligt heeft u niet meegewogen. Dit is een onevenredige last voor ons gebied en onze inwoners. Wij vragen u geen windmolens te plaatsen aan de grens van onze gemeente.

Het betreft de zoekgebieden:
1. A2-Ouderkerkerplas
2. Amstel III en omgeving
3. Gaasperplas / Driemond
4. Aetsveldsepolder



Zoekgebieden op onze grens

REGISTRATIENUMMER VERZONDEN

Voor het vervolg vragen wij u het landschap en omgeving van zoekgebieden centraal te stellen. Kijk waar de impact van zoekgebieden voor windmolens stapelt. In de huidige schets van het vervolgproces lezen wij nog onvoldoende dat de belangen van (de inwoners van) onze gemeente meewegen.

Buiten de exacte locaties van zoekgebieden vragen wij u bij uw ambities voor lokaal eigendom onze inwoners volwaardig te betrekken. Daarnaast zoeken we graag samenwerking in de benutting van het elektriciteitsnetwerk.

Onderbouwing
Hieronder werken wij ons standpunt op onderdelen verder uit aan de hand van diverse fragmenten uit de ontwerp RES.

1. Weeg de gevolgen voor onze gemeente en het totale landschap, mee
U schrijft:

> *Daarnaast willen we hier benadrukken dat een integrale afweging nog niet is gemaakt. Bij de keuze voor zoekgebieden is uiteraard nagedacht over beperkingen vanuit leefbaarheid, ruimte, natuur, landschap en milieu, over slimme combinaties maken van energievraag en -aanbod en of er draagvlak voor is. De integrale afweging gebeurt echter als we een stap verder zijn in de verkenning. (voorwoord p.3)*

Wij zien dat u de integrale afweging nog niet heeft gemaakt. Wij herkennen niet dat er is nagedacht over beperkingen vanuit leefbaarheid, ruimte, natuur, landschap en milieu, slimme combinaties en draagvlak buiten uw eigen grondgebied. Er is onvoldoende aandacht voor een goede integrale afweging over ruimtelijke kwaliteit waarbij niet alleen de gevolgen op uw grondgebied, maar ook de gevolgen voor het grondgebied van onze gemeente meeweegt. Wij zien niet dat het participatieresultaat is meegewogen voor zover het niet uw eigen grondgebied aangaat. Wij verzoeken u dit wel te doen.

Overigens concludeert u dat zelf ook al:

> *Daarnaast valt op dat de zoekgebieden die zijn ontstaan niet altijd vanuit landschappelijke logica zijn gevormd. (aandachtspunten ruimtelijke kwaliteit, p. 40)*

U schrijft:

Geen/weinig steun: zon op agrarische gronden, zon/wind in natuurgebieden (duinen, bos) en zon/wind in cultuurhistorisch landschap. (Hoofdpunten uit de bijeenkomsten en werksessies p. 11, p.32)

U schrijft:

En waar niet?
Naast de mogelijkheden en kansen is in de bijeenkomsten heel duidelijk aangegeven waar hernieuwbare energie niet wenselijk is. De cultuurhistorische landschappen, natuurgebieden, duinen en het open landschap in de regio worden zonder uitzondering gekoesterd. Dit vertaalt zich op de kaart in zoekgebieden die voornamelijk tegen het stedelijk gebied aanliggen. Deze keuze is niet alleen om landschappelijke redenen wenselijk, maar ook met het oog op het elektriciteitsnetwerk. Vraag en aanbod van energie liggen hier immers dicht bij elkaar. (p. 12, p.33)

U schrijft:

Zo dient de toekomstige energiemix passend te zijn bij de unieke regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen van het gebied. (regionale uitgangspunten, p. 116)

De genoemde vertaling in de zoekgebieden herkennen wij niet. Sterker, we zien juist dat de zoekgebieden tegen cultuurhistorisch, open landschap aanliggen. Sommige zoekgebieden hebben (deels) de status van UNESCO werelderfgoed. Voor andere zoekgebieden loopt de aanvraag om (deels) UNESCO werelderfgoed te worden.

U schrijft:

In de Gooi en Vechtstreek laat men duidelijk zien trots te zijn op het oudste cultuurhistorisch landschap van Nederland. Deze natuurrijke en mede daardoor kwetsbare omgeving leent zich minder voor grootschalige opwekking van windenergie. De ambitie is daarom vooral gericht op zonne-energie (zon op grote daken en parkeerplaatsen) en forse energiebesparing. De zoekgebieden voor windturbines bevinden zich bijna uitsluitend langs infrastructuur aan de randen van het gebied. (1.6 Wat gebeurt er al in de regio, waar staan we nu?, p. 28)

Met het zoekgebied Aertsveldsepolder kiest u er voor de randen van uw eigen gebied op te zoeken. Daarmee ontziet u niet het oude cultuurhistorische landschap, de gevolgen vallen voor het grootste deel buiten uw gebied.

U schrijft:

Zoekgebied Aetsveldsepolder. Ten zuiden van Weesp is een zoekgebied voor windenergie gedefinieerd. Gezien dit een weidevogelkerngebied is zal ook hier nadere verkenning in overleg met provincie en natuurorganisaties moeten plaatsvinden. Het gebied behoort tevens tot de Stelling van Amsterdam, Unesco-Werelderfgoed. Ook grenst het gebied aan een zoekgebied van Amsterdam, waardoor eventuele ontwikkeling in samenhang zal worden bezien. (zoekgebieden, p. 113)

U vergeet hier te melden dat het zoekgebied ook grenst aan onze gemeente. Ontwikkeling van het zoekgebied moet in samenhang met ontwikkelingen en landschappelijke kwaliteit van het aangrenzende gebied in onze gemeente worden bezien. Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Voor deelgebied Amsterdam schrijft u:

Het Amsterdamse gemeentebestuur kiest ervoor om álle technisch mogelijke locaties te benutten voor het zoeken naar de realisatie van grootschalige opwek van duurzame elektriciteit door zon en wind. Er worden geen gebieden bij voorbaat uitgesloten. Dit vertaalt zich in twee typen zoekgebieden: 1) gebieden met een energie-ambitie en 2) 'extra' zoekgebieden met als voorwaarde 'nee, tenzij' voor zon als de ambitie niet in het eerstgenoemde type gebieden gerealiseerd kan worden. …… Deze verdeling in twee type zoekgebieden sluit aan bij de kwetsbaarheid van de gebieden, de wens van inwoners, om voor grootschalig zon eerst op de daken te zoeken en de verschillende beperkingen. (Keuze Amsterdam, alle mogelijkheden benutten, p. 106)

De sterke focus op technische mogelijkheid en niet op landschappelijke kwaliteit komt niet overeen met wat u in hoofdstuk 2 schrijft over een zorgvuldige ruimtelijke afweging. De focus op technische argumenten kan grote gevolgen hebben voor ons landschap. Wij roepen u dan ook op om ruimtelijke kwaliteit een grotere rol te geven in het proces.

U schrijft:

Samenhang met omliggende RES-regio's

Als RES-regio's hebben we een verantwoordelijkheid om keuzes die regio-overstijgende effecten kunnen hebben, af te stemmen met omliggende RES-regio's. Deze afstemming is gericht op een goede kwaliteit van de leefomgeving. De energietransitie vraagt om een integrale benadering en om een passende weging van belangen. Dat speelt nog meer in gebieden die qua ruimtelijke kwaliteit uniek en kwetsbaar zijn. In die gebieden lopen veel ontwikkelingen gelijktijdig. Zonder passende afstemming kan dit tot onsamenhangende keuzes leiden. Dit geldt bijvoorbeeld in Noord-Holland Zuid voor de UNESCO werelderfgoederen als de Beemster en de Stelling van

Amsterdam maar ook voor het Groene Hart en het IJsselmeergebied die zich over meerdere RES-regio's uitstrekken. Zowel in provinciaal als Rijksbeleid (de Nationale Omgevingsvisie) wordt het belang van dit soort gebieden benadrukt. Voor dit soort regio overstijgende gebieden wordt in samenwerking met de relevante overheidspartijen zoals BZK en RWS gewerkt aan gedeelde uitgangspunten voor hernieuwbare energieopwekking.

Wij ondersteunen uw pleidooi voor een goede kwaliteit voor de leefomgeving uit het eerste deel van dit fragment. Echter, BZK en RWS maken geen onderdeel uit van een RES-regio. Wij roepen u op samenhang te creëren door met de omliggende RES-regio's, gemeenten en inwoners samen te werken.

2. Neem het landschap als uitgangspunt bij de bepaling van zoekgebiden, niet een bestuurlijke grens

U schrijft:

Effecten op het landschap
De effecten van mogelijke opwek van hernieuwbare energie op het landschap van de zoekgebieden in Noord-Holland Zuid worden beoordeeld aan de hand van vier verschillende invalshoeken. De zoekgebieden zijn per deelregio beoordeeld, waarna de beoordeling is geaggregeerd tot een beoordeling op energieregioniveau. In de nadere uitwerking richting RES 1.0 is het van belang dat de specifieke effecten van de zoekgebieden na concretisering worden beoordeeld. Zo kunnen keuzes worden gemaakt, zowel binnen als tussen de zoekgebieden in de bredere context van de hele regio. (effecten op het landschap, p. 35).

De 4 invalshoeken zijn: *aansluiting op huidig beleid, aansluiten bij bestaande landschappelijke kwaliteit, bijdrage aan duurzame energielandschappen, bijdrage aan provinciale ruimtelijke kwaliteit.*

Voor een goede beoordeling van de impact op het landschap is het noodzakelijk dat het landschap als uitgangspunt wordt genomen en niet bestuurlijke grenzen zoals een provinciegrens of een RES-grens. Op basis van wat u schrijft lijkt u de energieregio centraal te stellen. Wij roepen u op het landschap als uitgangspunt te nemen bij de beoordeling van de impact op het landschap.

U schrijft:

Met de juiste aandacht en uitwerking van de zoekgebieden, kunnen de gebieden bijdragen aan de provinciale ruimtelijke kwaliteit. Zo is de overgang tussen landschapstypen een aandachtspunt, bijvoorbeeld in Waterland langs de A10 en bij overschrijding van grenzen van de energieregio. Het grootschalige open landschap in de Beemster en Wormer, de Haarlemmermeer, rond Weesp en in

*het IJmeer vragen vanwege de impact op de omgeving ook om zorgvuldige inpassing van energie-opwek.(*bijdrage aan de provinciale ruimtelijke kwaliteit, p. 37).

Deze 4e invalshoek om de effecten op het landschap te beoordelen versterkt het beeld dat de administratieve grens centraal staat. Begrijpen wij goed dat overschrijding van de energieregio slechts in beeld is als 'aandachtspunt' bij de 'uitwerking' van zoekgebieden en dan vooral bij de 'overgang tussen landschapstypen'? Wij roepen u op het landschap als uitgangspunt te nemen bij het bepalen van zoekgebieden, niet alleen bij de invulling er van.

3. Organiseer participatie voor de mensen die met de gevolgen te maken hebben

U schrijft:

De globale zoekgebieden die in hoofdstuk 2 tot en met 8 worden beschreven, zijn na een uitvoerig participatieproces met de betrokken overheden, inwoners, maatschappelijke partners en stakeholders tot stand gekomen. Hierbij is rekening gehouden met de draagkracht en unieke kenmerken van het landschap in onze regio en is veel aandacht besteed aan ruimtelijke inpassing van hernieuwbare opwek. (1.4 Samenspel van overheid, inwoners en bedrijfsleven, p. 23)

U plaatst 4 zoekgebieden op de grens met onze gemeente. Deze omsluiten het noordoosten van onze gemeente. De inwoners die centraal tussen deze zoekgebieden wonen, het gebied waar de impact stapelt, zijn tot op heden niet voldoende in de gelegenheid gesteld te participeren. Dat wil zeggen: gehoord te worden en hun inbreng meegewogen te zien in de beleids- en besluitvorming. Dit geldt voor alle 3 de deelregio's.

- In de zoekgebieden Gaasperplas / Driemond en Amstel III en omgeving (deelgebied Amsterdam) hanteert u voor participatie bij de uitwerking van de zoekgebieden tot op heden een afstand van 350 meter. Dit is een veel kortere afstand dan dat op basis van het juridische begrip 'belanghebbende' betrokken zou moeten worden. Bovendien is het geen redelijke afstand voor de impact van een windmolen in een open landschap.
- In het zoekgebied A2-Ouderkerkerplas (deelgebied Amstelland) is de participatie tot op heden beperkt tot een handvol adressen op de gemeentegrens van onze gemeente.
- Voor het zoekgebied Aetsveldsepolder (deelgebied Gooi en Vecht) is er voor überhaupt geen contact geweest met onze inwoners of een uitnodiging daartoe (lokaal atelier 50 Weespers).

Wij roepen u op onze inwoners veel meer te betrekken bij het proces. Stel de mensen in de omgeving van zoekgebieden centraal, niet uw eigen inwoners.

4. Conclusie: pas de zoekgebieden aan

U schrijft:

> *Over de status van de zoekgebieden zijn we duidelijk: deze liggen nog niet vast, maar zijn een eerste proeve. Ze geven zeker de denk- en zoekrichting aan, maar er kunnen nog steeds zoekgebieden afvallen of bijkomen. Deze verdere uitwerking gebeurt in de komende periode als we aan de RES 1.0 gaan werken. (voorwoord p.3)*

U schrijft:

> *Bij de concretisering richting de RES 1.0 wordt de discussie over de specifieke zoekgebieden ook concreter onder andere doordat dan meer regionale en lokale effecten en belangen inzichtelijk worden. (effecten, p.12)*

U heeft 4 zoekgebieden aangewezen op de grens met onze gemeente. Hiermee ontstaat er een concentratie van zoekgebieden die een deel van onze gemeente omsluit. Dit is een onevenredige last voor onze inwoners en ons landschap. Wij roepen u op geen windmolens te plaatsen aan de grens van onze gemeente. De ‘extra zoekgebieden’ geven u die ruimte.

Ongeacht de exacte locatie van zoekgebieden hebben wij nog twee aanvullende verzoeken:

5. Organiseer lokaal eigendom voor omwonenden uit onze gemeente

U schrijft:

> *Verdeel de lusten en de lasten: opbrengsten uit wind- en zonne-energie moeten ook ten goede komen aan de gemeenschap. (Hoofdpunten uit de bijeenkomsten en werksessies p. 11)*

U schrijft voor het deelgebied Amsterdam:

> *Keuze Amsterdam: minimaal 50 procent lokaal eigendom. Amsterdam streeft bij deze ambitie naar minimaal 50 procent lokaal eigendom (inwoners en/of bedrijven). Indien dit niet zo is, zal Amsterdam zorgen dat omwonenden door een andere manier mee profiteren en dit vast leggen in een omgevingsovereenkomst. (4.6 proces en invulling aanbod in de zoekgebieden, p. 106)*

Wij onderschrijven het belang van het delen van de lusten en de lasten. Wij nemen aan dat de verdeling van de lusten ook geldt voor onze inwoners. Wij helpen u graag hierbij met communicatie.

6. Zoek de samenwerking op in het kader van het elektriciteitsnetwerk

Voor optimaal gebruik van het elektriciteitsnetwerk is afstemming essentieel. Zon- en windinitiatieven in verschillende gemeenten en RES-regio’s zullen gebruik maken van dezelfde elektriciteitsstations en -

netwerk. Om overbelasting van het netwerk en vertraging van projecten te voorkomen, is afstemming nodig. Zowel in Uithoorn als in Amsterdam bij de A2 lijkt er in 2030 nog ruimte te zijn. Dit is nabij gebieden waar wij mogelijk op termijn onvoldoende netwerkcapaciteit hebben. Wij gaan graag met u in gesprek over de mogelijkheden en behoeften in het kader van het elektriciteitsnetwerk.

Tot slot
Inmiddels heeft het bestuurlijk overleg met onze buurgemeenten vorm gekregen. Dit willen wij graag vasthouden en verbeteren zodat we daadwerkelijk samenwerken en niet verrast worden door ingetekende zoekgebieden of vergaande plannen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen,

Lilian Schreurs	Maarten Divendal
secretaris	Burgemeester

BIJLAGE(N)
--

REGISTRATIENUMMER

Aan de colleges van B&W en de gemeenteraden van Amsterdam en De Ronde Venen, aan de colleges van gedeputeerde staten en de provinciale staten van Noord-Holland en Utrecht en aan de RES NHZ en U16

Amsterdam, 11 oktober 2020

Geachte dames en heren,

In 1989 heeft het rijk de provinciegrens Noord-Holland - Utrecht gewijzigd opdat het Geingebied voortaan in één bestuurlijke hand zou komen en daarmee beter beschermd zou zijn tegen aantasting. Het Amsterdamse deel van het Geingebied werd overgedragen aan de (toenmalige) gemeente Abcoude. U kunt dit nalezen in de Memorie van Toelichting (p 10).

De gemeente De Ronde Venen (waarvan Abcoude thans deel uitmaakt) heeft dit in haar raadsvergadering van 1 oktober jongstleden onderkend door de Stelling van Amsterdam en haar landschappelijke inbedding in het Geinlandschap uit te sluiten als mogelijk zoekgebied voor windenergie. De motie van De Ronde Venen is met de grootst mogelijke meerderheid aangenomen en als aparte bijlage toegevoegd.

De gemeente De Ronde Venen heeft ook keer op keer aangegeven met Amsterdam, met de RES NHZ en met de provincie Noord-Holland in overleg te willen gaan om de problemen met betrekking tot windenergie aan beide kanten van de grens te bespreken. Zij heeft een soortgelijke afstemming aan de grens voor ogen als in dit stuk wordt voorgesteld.

Tegen de provinciegrens tussen beide provincies is sprake van vier zoekgebieden wind, die over en weer gevoelig liggen. Zowel politiek in gemeenteraden als bij omwonenden. In dit stuk wordt voorgesteld om deze vier zoekgebieden aan de provinciegrens te vrijwaren van windturbines. Het gaat om drie relatief kleine (deel-)zoekgebiedjes aan de Hollandse kant en het grotere Geingebied aan de Utrechtse kant.

Voor Amsterdammers en Gaasperdammers behoort het Geingebied samen met de aangrenzende Gaasperplas gevoelsmatig tot het metropolitane landschap. Er zijn officieel 8 deelregio's met betrekking tot het MRA landschap (MRA: metropool regio Amsterdam). Het Geingebied hoort hier niet bij want het ligt over de provinciegrens. Maar voor Amsterdammers en vroeger Mondriaan, Roelofs en Thijsse is het de dichtstbijzijnde natuur. Dichterbij dan Gooi en Kennemerland. Een populaire bestemming voor wandelaars, fietsers en watersporters. Even sportief aan het Gein en dan een duik in de Gaasperplas is een dagje uit voor menig Amsterdammer. Een bezoek aan het Gein is beter voor klimaat en milieu dan een verre vliegreis. Amsterdam hoort op te komen voor deze natuur, net zoals ze in de MRA opkomt voor de natuur in het Gooi.

Amsterdam hoort ook op te komen voor de Stelling van Amsterdam die niet voor niets haar naam draagt. Versterking en behoud van de Stelling van Amsterdam is ook een topprioriteit voor de provincie Noord-Holland, alleen al voor het toerisme dat de Unesco erfgoed status genereert.

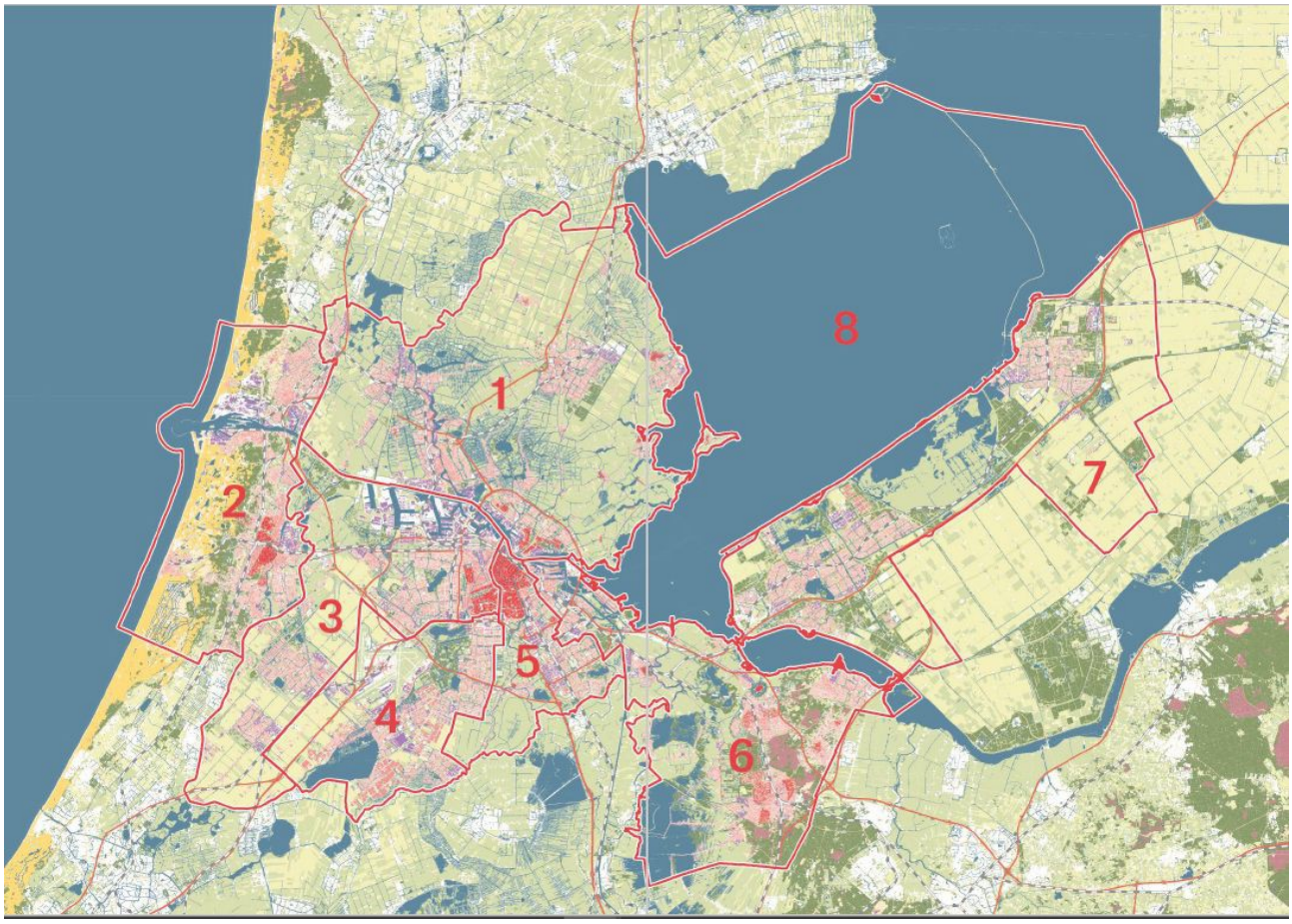
Dat kunnen Amsterdam en Noord-Holland doen door de gemeente De Ronde Venen te vragen het hele Geingebied definitief, onomwonden en zonder voorbehoud uit te sluiten als zoekgebied voor windenergie en zelf af te zien van windenergie op Hollandse locaties die even bedreigend zijn voor het Geingebied. Zo doen Noord- Holland en Amsterdam recht aan de wijziging van de provinciegrens van 1989 door gezamenlijk met de provincie Utrecht en de gemeente De Ronde Venen dit gebied te vrijwaren van windturbines.

Op 5 oktober j.l. hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland unaniem een motie aangenomen die haar bestuur verzoekt om bovenstaande in te brengen in goed overleg met de provincie Utrecht en andere partners in de RES-regio U16.
Met het uitsluiten van deze gebieden over en weer wint de energietransitie aan beide zijden van de grens aan draagvlak. Een win-win voor besturen aan weerszijden.

Wij roepen de aangeschrevenen op om met elkaar in goed overleg te treden ten einde het Geingebied en omgeving te vrijwaren van windturbines. In de vier bijlagen treft u gebieden aan waarin wij voorstellen doen tot betere afstemming in het grensgebied.

Aan de onderkant van deze pagina treft u een kaart aan van de metropoolregio Amsterdam (MRA). Met betrekking tot het landschap heeft de MRA beleid ontwikkeld dat ondermeer ziet op de ontspanningsfunctie ervan die zowel belangrijk is voor de volksgezondheid als de economie. De kaart toont de diepe insnijding in de MRA gevormd door de gemeentes De Ronde Venen en de Stichtse Vecht. Naar ons inzicht nodigt deze insnijding uit tot samenwerking in de vorm van structureel overleg. Een belangrijk thema in deze samenwerking zou kunnen zijn het behoud en de versterking van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Namens de Vereniging Spaar Het Gein, Rien Leemans, Voorzitter
Namens de Stichting Stop Windturbines Geingebied, Arthur Koks, Secretaris
….

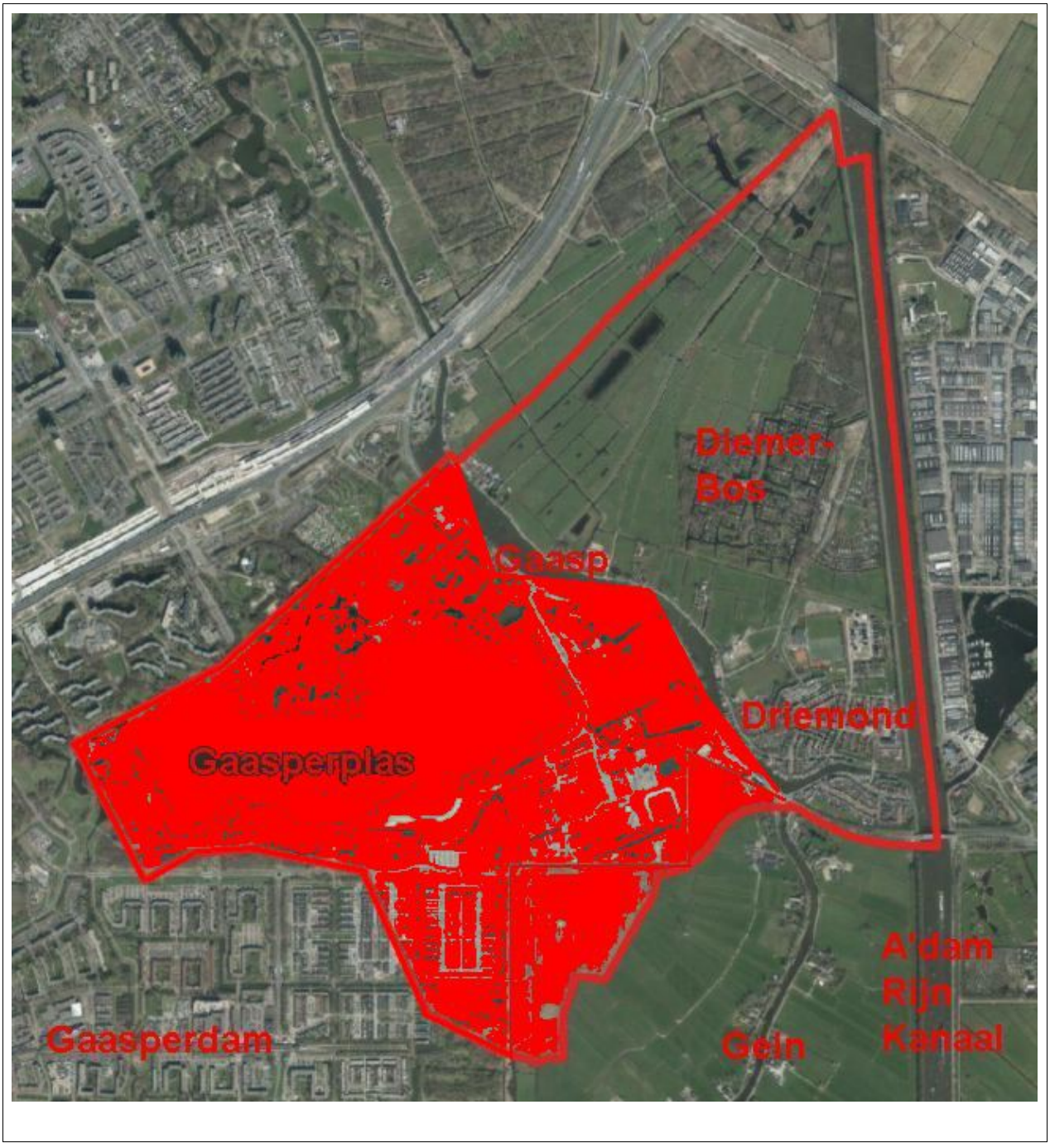


Illustratie 1: De Metropool Regio Amsterdam

Bijlage 1. NHZ: Wind 06 Amstel III deelregio Amsterdam (RES NHZ)

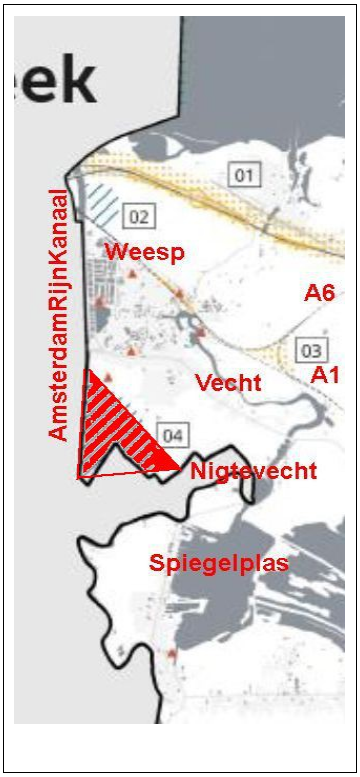
Het uit te sluiten zoekgebied is rood gekleurd en ligt tegen de Abcouderplas aan. Windturbines hier beschadigen het rijksbeschermde dorpsaanzicht van Abcoude en veroorzaken aanzienlijke overlast voor de bewoners van de nieuwbouwwijken aan het Abcoudermeer. We stellen voor van het zoekgebied Wind 06 ofwel Amstel III van deelregio Amsterdam (RES NHZ) uit te sluiten het deel ten zuiden van Knooppunt Holendrecht en Tafelbergweg.

Bijlage 2. NHZ: Wind 05: Gaasperplas deelregio Amsterdam (RES NHZ)



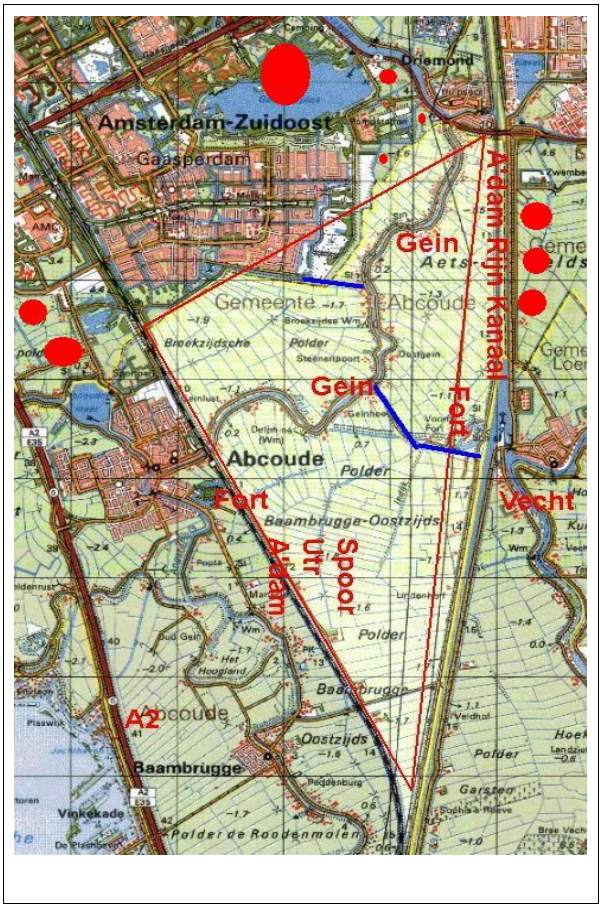
Het uit te sluiten zoekgebied is rood gemarkeerd en ligt tegen de provinciegrens aan en maakt deel uit van het Groengebied Amstelland en natuurnetwerk Nederland. Windturbines daar verstoren de Stelling van Amsterdam, het Geinlandschap en het NNN netwerk. Ze zijn strijdig met de intenties waarmee de grenswijzing tussen Amsterdam en Abcoude tot stand zijn gekomen. Voorts doen ze afbreuk aan de recreatieve functie van het gebied en veroorzaken ze overlast voor de omwoners. We stellen voor van het zoekgebied Wind 05 ofwel Gaasperplas van deelregio Amsterdam (RES NHZ) uit te sluiten het deel ten zuiden en ten zuidoosten van de Waternet Locatie Weesperkarspel.

Bijlage 3. NHZ: Aetsveld
zoekgebied 04 Wind deelregio Gooi & VechtStreek (RES NHZ)



Het uit te sluiten zoekgebied, de Aetsveldse Polder, is rood gemarkeerd en ligt tegen de provinciegrens aan ten zuiden van Weesp in de Aetsveldse polder, vlak bij het Utrechtse Nigtevecht. Een karakteristiek dorpje, idyllisch gelegen aan de Vecht. De Aetsveldse polder is een aardkundige monument en heeft als broed- en leefgebied van weidevogels een beschermde status. Richting Utrecht doen windturbines in de Aetsveldse polder afbreuk aan het nabijgelegen Geingebied. Ook het beschermde dorpsgezicht van Nigtevecht zou ernstig aangetast worden door windturbines zo dicht bij. Niet veel verder liggen de Vecht met Hinderdam en in de hollandse gemeente de Wijde Meren de Spiegel- en Ankeveense plassen. De gemeenteraad van Weesp heeft in grote meerderheid zich uitgesproken tegen windturbines in het Aetsveld. Wij stellen voor het zoekgebied 04 Wind ofwel de Aetsveldse polder van de deelregio Gooi en Vechtstreek (RES NHZ) uit te sluiten als zoekgebied voor Windturbines.

Bijlage 4: RES U16: Het hele Geingebied



Het uit te sluiten gebied ligt tegen de provinciegrens aan en grenst aan de gemeenten Amsterdam en Weesp. Dit gebied heeft de gemeente De Ronde Venen al uitgesloten. In de afstemming tussen de provincies en gemeentes kan dit als Utrechtse bijdrage worden beschouwd. Op de kaart wordt het omsloten door de 3 rode lijnen die samen een driehoek vormen. Het gebied benoorden de blauwe lijn behoorde vroeger tot de Noord-Hollandse gemeente Weesperkarspel en is in 1989 overgeheveld van de gemeente Amsterdam naar de gemeente Abcoude teneinde het behoud van het Geingebied onder één bestuur zeker te stellen. Dit is zo expliciet verwoord in de Memorie van Toelichting (p 10) bij deze grenswijziging. De rode bolletjes representeren de Hollandse gebieden betrokken bij de afstemming. Tezamen met het eerder afgestane gebied, boven de blauwe lijn, illustreren ze de evenwichtigheid van de afstemming. Noord-Holland ontziet Utrecht en vice versa.

Motie: Zoekgebieden en bescherming UNESCO werelderfgoed gebieden De Ronde Venen

De gemeenteraad van de gemeente De Ronde Venen, in vergadering bijeen op donderdag 1 oktober 2020, betreffende raadsvoorstel nr 19/20 'Ontwerp Regionale Energiestrategie U16 (RES U16) inclusief 'bod';

Overwegende dat:

1. de wethouder aan de slag is om zoekgebieden voor windmolens en grootschalige zonnevelden in De Ronde Venen vast te stellen maar nog geen zoekgebieden heeft uitgesloten en geen voorwaarden voor de aanwijzing aan de gemeenteraad heeft voorgelegd;
2. het duidelijkheid geeft in de maatschappelijke discussie als inwoners weten dat bepaalde gebieden zijn uitgesloten als zoekgebied;
3. er onrust is in Abcoude en de inwoners aan het Gein over de aantasting van het UNESCO Werelderfgoed van de stelling van Amsterdam door windturbines;
4. in De Ronde Venen een deel van de Stelling van Amsterdam ligt welke sinds 1996 Unesco werelderfgoed is en voor een deel in het Geingebied ligt;
5. de Werelderfgoed Conventie (Stockholm, 1972) de bescherming borgt van cultureel en natuurlijk erfgoed dat wordt beschouwd als onvervangbaar, uniek en eigendom van de hele wereld;
6. ter bescherming van zijn erfgoed Nederland een erfgoedwet (2016) heeft, waarmee het de bescherming van cultureel erfgoed en van objecten/ensembles van de UNESCO Werelderfgoedlijst borgt en zich verplicht heeft het werelderfgoed in stand te houden;
7. volgens de kwaliteitsgids van de provincie Utrecht de Stelling van Amsterdam de status van werelderfgoed verdient op grond van uitzonderlijke en universele waarden waaronder de relatief grote openheid, een groene en relatief stille ring rond Amsterdam, en dat aantasting van die waarden die status in gevaar brengt.

Verzoekt het college om:

In De Ronde Venen het Unesco Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam uit te sluiten als zoekgebied voor windturbines;

In het traject van aanwijzing van zoekgebieden sterk rekening te houden met de landschappelijke inbedding en het eeuwenoude cultuur historische gebied van de Stelling van Amsterdam en met name die van het Geingebied.

De gemeenteraad en de inwoners intensief te blijven betrekken bij het hele traject tot en met aanwijzing van de eerste zoekgebieden voor windturbines en zonnevelden.

Namens

CDA De Ronde Venen	VVD De Ronde Venen	D66 De Ronde Venen
Coos Brouwer	Rob Evers	Meindert Brunia

Motie inwonersparticipatie zoekgebieden

De gemeenteraad van de gemeente De Ronde Venen,
in vergadering bijeen op donderdag 1 oktober 2020, gelezen het raadsvoorstel raadsvoorstel 19/20 en gehoord de discussies,

Constateert dat:

onlangs een petitie is aangeboden met meer dan 4400 handtekeningen om in het Geingebied geen megaturbines te plaatsen;
ook elders in de gemeente handtekeningen zijn of worden verzameld om te pleiten tegen of juist voor een zoekgebied;
het zoekproces met de inwoners naar locaties die geschikt of juist ongeschikt zijn voor het plaatsen van windmolens en/of zonnevelden inmiddels van start is gegaan

Overweegt dat:

draagvlak een onmisbare voorwaarde is voor de energietransitie;
daarom handtekeningenacties serieus moeten worden genomen;
ook het lopende proces van inwonersparticipatie moet worden gerespecteerd,
naast het invullen van de app voor zoekgebieden meer in gesprek gegaan moet worden met inwoners om tot zoekgebieden te komen.

Draagt het college op:

de verzamelde of nog te verzamelen handtekeningen mee te tellen in de uitkomsten van de inwonersraadpleging naar de zoeklocaties.
In gesprek te gaan met inwoners, zo nodig online, om tot zoekgebieden te komen waar draagvlak voor is.

Fractie D66	Fractie VVD	Fractie CDA
Meindert Brunia	Rob Evers	Ria de Korte

Motie
Vergadering Provinciale Staten – 5 oktober 2020
Agendapunt 10 – Concept-Regionale Energiestrategieën

“Geingebied”

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constaterende dat:

- ten aanzien van zoekgebieden voor windturbines de communicatie tussen buurgemeenten aandacht behoeft, maar in het bijzonder die waar ook een provinciegrens in het geding is
- er een samenballing van windturbines dreigt aan de grens met de provincie Utrecht, met name betreffende de gemeenten Amsterdam en De Ronde Venen
- dit een gebied betreft dat een UNESCO werelderfgoed status heeft en bovendien van groot belang is als groen- en recreatiegebied voor de bewoners van Amsterdam Zuid-Oost en wijde omstreken

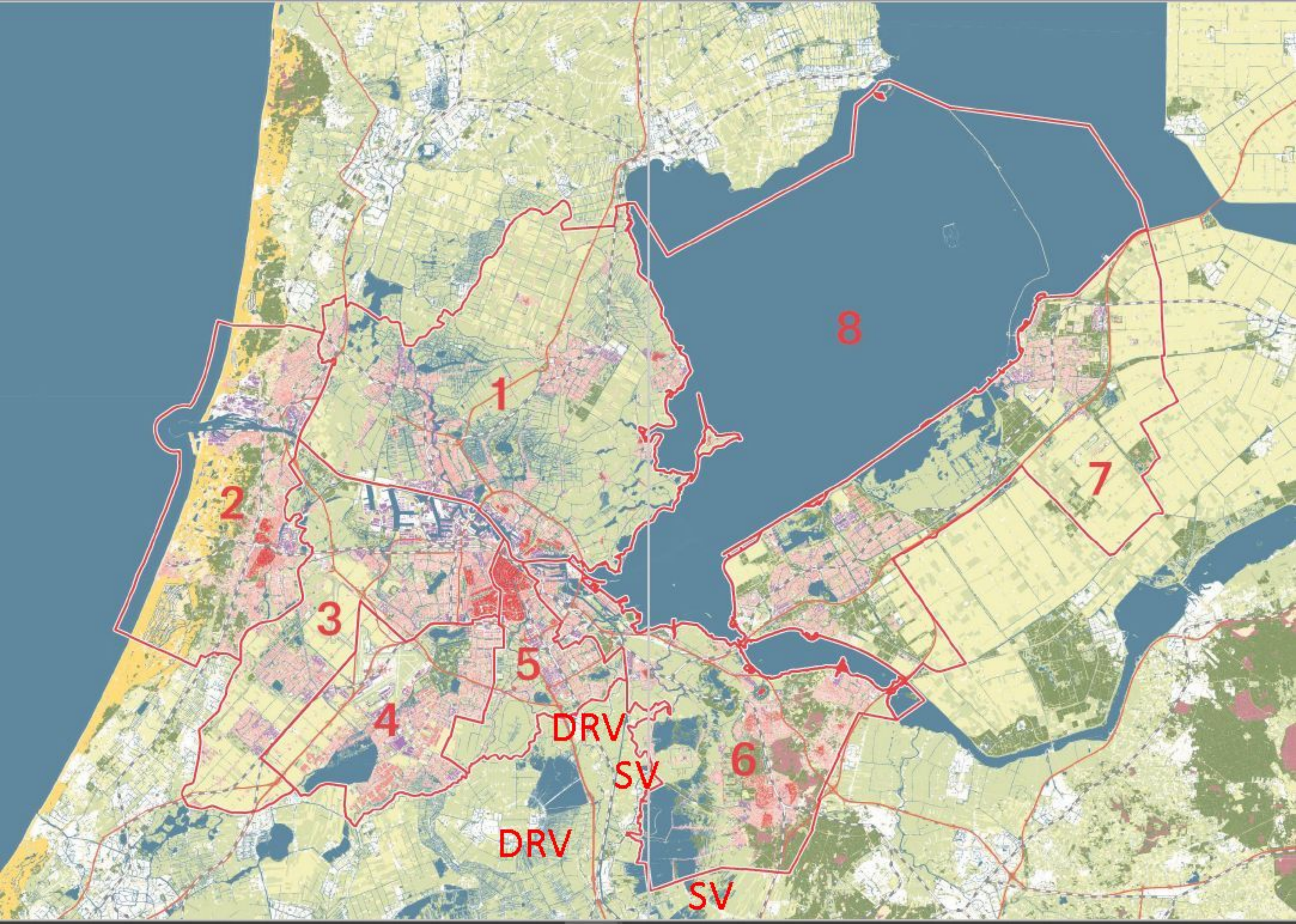
Verzoeken het college van GS:

- Om in samenspraak met andere RES partners, zoals gemeenten en programmaorganisatie, in goed overleg te treden met de provincie Utrecht en andere partners van de RES regio U-16 over het ‘Geingebied’

- De huidige erfgoedstatus en belangrijke publieke functies van het gebied als belang in te brengen in de verdere concretisering van de zoekgebieden in het ‘Geingebied’.

En gaat over tot de orde van de dag.

Eric Smaling
SP


1
2
3
4
5
6
7
8
DRV
SV
DRV
SV

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4812
Extern Zaak ID	1434025
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	11.f
Omschrijving	Klimaat: Planning Actieprogramma Klimaat (C-Agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/OMB

Bijlagen
Brief aan PS over planning Actieprogramma Klimaat.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Overdracht vanuit GS	23 november 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

GS hebben PS een brief gestuurd met de planning van de belangrijkste acties uit het Actieprogramma Klimaat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

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

Telefoonnummer +31235143571
dinkelmang@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 NOV. 2020

Kenmerk
1434025/1516190

Uw kenmerk

Betreft: Planning Actieprogramma Klimaat

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Planning Actieprogramma Klimaat

Inleiding

Het Actieprogramma Klimaat is een adaptief uitvoeringsprogramma waarmee de provincie Noord-Holland uitvoering geeft aan het Klimaatakkoord en de klimaat- en energie-ambities van het coalitieakkoord Duurzaam doorpakken!

Het Actieprogramma zet in op de vijf gebieden van het Klimaatakkoord - duurzame energie, gebouwde omgeving, industrie, landbouw & bodemdaling en mobiliteit - en op energie-infrastructuur als belangrijke voorwaarde voor de energietransitie. Het raakt daarmee aan alle portefeuilles.

PS worden jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van het integrale Actieprogramma. Daarnaast zullen de betreffende portefeuillehouders u informeren over de voortgang per onderdeel.

Tijdens de bespreking van het Actieprogramma in de Commissie RWK op 19 oktober jl. heeft de portefeuillehouder Klimaat u een planning toegezegd van de stukken die u de komende maanden kunt verwachten. Hieronder ziet u in chronologische volgorde wanneer u wat kunt bespreken. Hierbij is de mogelijke maand van behandeling in de betreffende commissie aangehouden (onder voorbehoud van afstemming met de griffie).

- Jaarlijks een voortgangsrapportage en actualisatie van het Actieprogramma zelf, Cie RWK;
- Adaptieve uitvoeringsstrategie voor de energie-infrastructuur: Cie RWK, november;

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- Waterstofstrategie: Cie RWK, november;
- Tegengaan bodemdaling: Startnotitie integraal gebiedsprogramma Laag Holland: Cie NLG, november;
- Bossenstrategie: Cie NLG, januari 2021
- Nieuw inkoop- en aanbestedingsbeleid: Cie EFB, januari 2021;
- Voedselvisie: Cie NLG, januari 2021;
- Warmtestrategie: Cie RWK, maart 2021;
- Vaststelling 1e Regionaal Mobiliteitsprogramma: Cie M&B, maart-april 2021;
- CO2-emissie eigen organisatie: Cie EFB, april 2021;
- CO2-impactanalyse: Cie EFB, juni 2021 (bij de jaarrekening);
- RES 1.0 inclusief Plan van aanpak voor de uitvoering: Cie RWK, mei-juni 2021;
- Herziene Omgevingsverordening met ook nieuw beleid voor wind op land op basis van de RES-en: Cie RWK, januari 2022.

Belangrijke mijlpalen:

- Alleen nog groene stroom gebruiken: sinds 1 januari 2020;
- Energiebesparing bij bedrijven: eind 2020 afspraken gemaakt met vrijwel alle bedrijven onder provinciaal bevoegd gezag;
- Nieuwe Green Deal CO2 voor de Glastuinbouw: januari 2021;
- Uitvoering motie 42 Economisch herstel en duurzaamheidsfonds: 1e maatregelen voor de gebouwde omgeving in werking: begin 2021;
- Aanbesteding en gunning zonnepark Jaagweide: 1e en 2e kwartaal 2021;
- Gebiedsvisies, uitvoeringsprogramma's en gebiedsakkoorden voor de Greenports: 2021 en 2022;
- Provinciaal wagenpark emissieloos: 2027;
- Provinciale panden energieneutraal: 2028.

Tot slot
Het Actieprogramma Klimaat is breed en raakt zoals gezegd alle portefeuilles. De betreffende portefeuillehouders zullen u op de hoogte houden van de voortgang van de afzonderlijke acties. Eens per jaar brengen we het allemaal bij elkaar in de voortgangsrapportage over het integrale Actieprogramma. Dan is er ook gelegenheid voor actualisatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Blaricum
Postbus 71
3755 ZH Eemnes

Betreft: Ingebrekestelling als bedoeld in artikel 6.12 lid 2 onder b Awb terzake van de bezwaarschriften van 23-12-2019/13 maart 2020 (inzake besluit strandverbreding Voorland Stichtsebrug) en 24 maart 2019 (inzake Omgevingsvergunning Strandpaviljoen, Stichtseweg 3a te Blaricum)

Huizen, 9 oktober 2020

Geacht College,

De VVG stelt zich statutair tot doel het bijzondere eigen karakter van de natuur, de landschappelijke en stedelijke gebieden en het cultureel erfgoed in het Gooi en omstreken zo goed mogelijk te beschermen en om duurzame ontwikkeling te bevorderen.

Procedures tot nu toe
Op 13 en 24 maart 2020 hebben wij bezwaarschriften bij uw College ingediend tegen respectievelijk uw besluit van 14 -11-2019, kenmerk 2019-0106, inzake het handhavingsverzoek van de VVG van 7 juni 2019 t.a.v. de strandverbreding e.a. op het Voorland Stichtsebrug (de brief van 13 maart 2020 was de Nadere onderbouwing van Pro forma Bezwaarschrift van 23-12 - 2019 van VVG en hierna bezwaarschrift strandverbreding te noemen) en uw het besluit van 12 februari 2020 inzake de Omgevingsvergunning WABO 2019-0687 voor de bouw van een strandpaviljoen voor de duur van maximaal 10 jaar op de Stichtseweg 3a te Blaricum (hierna bezwaarschrift Strandpaviljoen te noemen).

Uw College heeft in de ontvangstbevestigingen aangegeven dat u beide bezwaarschriften voor advies zou voorleggen aan de Bezwarencommissie. De wettelijke behandelings- c.q. beslistermijn

Postbus 1080
1270 BB Huizen

www.vriendenvanhetgooi.nl
info@vriendenvanhetgooi.nl

NL23 RABO 0339 9313 88
KvK 40516078

is daarmee 12 weken (art 7.10 lid 1 Awb). De Awb voorziet in de mogelijkheid om de beslissingstermijn met ten hoogste 6 weken te verlengen tot 18 weken (art. 7.10 lid 2). Ook bestaat de mogelijkheid om in overeenstemming met de indiener van het bezwaarschrift de beslissing langer uit te stellen (art 7.10 lid 4 Awb).
Uw College heeft voor beide bezwaarschriften aangegeven de beslistermijn te verlengen met 6 weken: voor het bezwaarschrift strandverbreding in de brief van 13 mei 2020, verzonden 18 mei 2020; voor het bezwaarschrift strandpaviljoen in de brief van 26 maart, verzonden 30 maart 2020. Op 9 juli 2020 is er een hoorzitting geweest van de Bezwarencommissie voor beide bezwaarschriften. VVG is daar vertegenwoordigd geweest en heeft aanvullende stukken aan de bezwarencommissie overlegd.

Ingebrekestelling
De wettelijke beslistermijn van in dit geval 18 weken voor beide bezwaarschriften is inmiddels meer dan ruimschoots verstreken: op 17 juli 2020 voor het bezwaarschrift strandverbreding en op 28 juli 2020 voor het bezwaarschrift strandpaviljoen. Sinds beide genoemde data is uw College derhalve wettelijk in gebreke, nu er geen besluit ligt of een schriftelijk verzoek/voorstel tot verder uitstel (art 4.14 lid 3 Awb). Hoewel wij ons door de corona-situatie het afgelopen voorjaar kunnen voorstellen dat de afhandeling van de beide bezwaarschriften meer tijd dan gebruikelijk in beslag zou gaan nemen, vinden wij een overschrijding met ruim 3 maanden zonder enig bericht van uw zijde niet redelijk meer. Dit temeer omdat redelijkerwijze ook mag worden aangenomen dat de Bezwarencommissie na de hoorzitting van 9 juli 2020 (3 maanden geleden) voor beide procedures inmiddels haar advies gereed heeft. Ook stellen wij vast dat namens uw College tijdens genoemde hoorzitting geen melding is gemaakt van de noodzaak van of wens voor een langere beslistermijn van 18 weken die op dat moment voorzienbaar was.

Dat betekent dat wij, om onze wettelijke rechten op beroep veilig te stellen, uw College nog tot 23 oktober a.s. in de gelegenheid stellen om alsnog een besluit te nemen op beide bezwaarschriften dan wel met een onderbouwd voorstel tot uitstel met een redelijke termijn te komen. Bij gebreke daarvan wordt uw College geacht niet te hebben besloten en staat voor onze vereniging beroep tegen dit niet-besluiten open op de bestuursrechter (artikel 6.12 tweede lid Awb). Daarnaast is artikel 14.7 Awb hier van toepassing; dat geeft ons de mogelijkheid om voor beide besluiten een beroep te doen op dwangsommen bij het overschrijden van de termijnen van 23 oktober 2019.

Postbus 1080
1270 BB Huizen

www.vriendenvanhetgooi.nl
info@vriendenvanhetgooi.nl

NL23 RABO 0339 9313 88
KvK 40516078

Met het verstrijken van de wettelijke beslistermijnen en omdat redelijkerwijze mag worden aangenomen dat er na 3 maanden adviezen liggen van de Bezwarencommissie dient in elk geval het advies van de Bezwarencommissie openbaar gemaakt te worden vanaf de hiervoor genoemde datum van 23 oktober, indien u niet komt met genoemd voorstel met een redelijke beslistermijn.

Wij verzoeken u met het oog op de mogelijke beroepsprocedure bij de rechtbank deze adviezen aan ons ter beschikking te stellen, zodat wij deze adviezen kunnen betrekken bij de onderbouwing van ons beroepsschrift.

Hoogachtend,

H. Metz
voorzitter

Mw. W. Biermann
secretaris

Afschriften naar:
-College van Gedeputeerde Staten Noord-Holland, Haarlem
-Provinciale Staten Noord-Holland, Haarlem of leden van de betrokken Statencommissie
-Leden van de gemeenteraad van Blaricum

Postbus 1080
1270 BB Huizen

www.vriendenvanhetgooi.nl
info@vriendenvanhetgooi.nl

NL23 RABO 0339 9313 88
KvK 40516078

Subject: Ter informatie betreffende bezwaren bouwplan gemeente Landsmeer
Beste heer/mevrouw,

Van mevrouw G. Yilmaz begreep ik dat ik onderstaande ter kennisgeving aan uw beider emailadressen zou kunnen sturen.

Dit betreft argumentatie rondom een huidig bouwplan in ontwikkeling in de gemeente Landsmeer, waarvoor de projectontwikkelaar al twee keer via inzending van een zienswijze heeft geprobeerd de aanduiding Bijzonder Provinciaal Landschap van het perceel per 1 november ongedaan te maken. Omdat dit is afgewezen hebben projectontwikkelaar en gemeente het voornemen om voor 1 november versneld het bouwplan en gewijzigde bestemmingsplan in te dienen, zodat het Overgangsrecht van de Omgevingsverordening nog toelaat dat dit bouwplan door kan gaan.

Als omwonenden zijn wij achter de volgende zaken gekomen:
- Gemeente en projectontwikkelaar willen het aantal te bouwen woningen oprekken tot 47 terwijl het huidig bestemmingsplan zegt maximaal 31, dus 52% meer;
- Projectontwikkelaar heeft bij correspondentie aan de gemeente EN aan Provinciale Staten onwaarheden vermeld om te beargumenteren waarom de Omgevingsverordening niet zou moeten gelden.

Betreffende communicatie is te vinden in 1 gelinkt pdf-document (dit bevat: de brandbrief aan de gemeenteraad, de twee brieven aan Provinciale Staten over de zienswijze, en de toelichting op de zienswijze).

Ik stuur u ter informatie hieronder de brief aan de gemeente Landsmeer over de bezwaren van een groep omwonenden. De brief besluit met een opsomming van de onwaarheden uit de correspondenties met de gemeente en Provinciale Staten.

Het doel van deze email aan u is dat deze informatie alvast is vastgelegd voor het geval er bezwaarprocedures gaan lopen tegen de aanpassing van het bestemmingsplan (naar teveel woningen) en tegen het aantasten van ons woongenot (door bepaalde aspecten in het plan).

Ook hou ik mij aanbevolen als u adviezen heeft, of mij wellicht kunt vertellen dat ik deze melding elders had moeten doen.

Met vriendelijke groet,

Bijlagen (2):
-1- Correspondentie projectontwikkelaar naar gemeente Landsmeer en Provinciale Staten over zienswijze en toelichting daarop
(link: https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=landsmeer&id=3fa2d668-a427-405b-977d-428c34378daa).
-2- Brief aan raad en college betreffende bouwplan en bestemmingsplan houthandel Sneek (hieronder).

From:
Subject: Brief aan raad en college betreffende bouwplan en bestemmingsplan houthandel Sneek
Beste gemeente Landsmeer,

Wilt u vanwege de spoed waarmee dit onderwerp momenteel wordt behandeld, deze email alstublieft doorsturen naar de volledige gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders, en per ommegaande aan mij bevestigen dat dit is gebeurd?

Vriendelijk dank,

Aan de Gemeenteraad en het College van B&W,

Via een krantenartikel en via een email van de projectontwikkelaar zijn wij recent geïnformeerd over de aangepaste plannen voor woningbouw op het terrein van Sneek Houthandel in Den Ilp. Deze berichten kwamen op meerdere manieren als een verrassing:

- Er is, ondanks meerdere verzoeken om informatie, bijna anderhalf jaar radiostilte geweest vanuit zowel projectontwikkelaar als gemeente;
- Er is een enorme toename van het aantal geplande woningen;
- Een voor ons cruciaal onderdeel van het plan (het in mei vorig jaar toegezegde behoud van de bomenrij aan de noordelijke zijde) lijkt gesneuveld te zijn, met bebouwing nog dichter bij de sloot.

Op dit moment gelden op onze lokatie de volgende zaken:
- Het is heel stil, zowel overdag als ‘s avonds en ‘s nachts;
- Als het donker wordt, is het ook echt compleet donker (er is geen verlichting bij de houthandel);
- Overdag kijken we uit op een rij bomen en struiken;
- We zien zelden mensen of verkeer.

Niet alleen is dit de bestaande situatie zoals wij onze woningen op Waterrijk kochten/bouwden, maar in het toen en nu geldende bestemmingsplan staat duidelijk omschreven dat op dit terrein plek kan zijn “voor niet meer dan 31 woningen”.

Wij constateren via de media dat er nu een plan ligt voor 47 woningen. Dit zijn 52% meer woningen dan wat wij redelijkerwijs konden verwachten toen wij besloten tot aanschaf van onze woningen.

Verder constateren wij:
- De bomenrij van ongeveer 100 meter aan de noordzijde is verdwenen van de als definitief gepresenteerde plattegrond op de website van ErfGoed. Het verlies hiervan verpest niet alleen ons huidige uitzicht, maar zou ook de huidige natuurwaarde ervan wegnemen (wij zien boven het terrein en in de bomen altijd veel vogels, waaronder vaak een buizerd in een van de bomen);

- Er zijn drie woningen gepland dicht aan de sloot aan de noordzijde welke pontificaal in ons uitzicht komen te staan;
- Er komt een weg over het terrein die recht op onze woonkamers gericht is en tot de sloot reikt. Wij zullen dus zeker last gaan krijgen van koplampen die elke avond onze woonkamers en slaapkamers binnen schijnen, waar nu sprake is van totale duisternis;
- De privacy in onze achtertuinen en huiskamers verdwijnt.

Wanneer het bestaande bestemmingsplan gevolgd zou worden, zou het terrein voldoende ruimte bevatten om nieuwe woningen te realiseren en tegelijkertijd de aanwezige natuur en ons bestaande uitzicht en woongenot te respecteren. Bijvoorbeeld door de rij bomen en laag struikgewas te behouden, door de woningen aan de noordzijde verder van de sloot te situeren, en door middel van een andere positie van de straten geen overlast te veroorzaken richting onze bestaande bebouwing.

Om deze redenen stellen wij dat de door de projectontwikkelaar en gemeente gewenste opzet zal leiden tot planschade voor ons, voor welke wij niet zullen nalaten een claim in te dienen.

Gezien het gebrek aan communicatie tot nu toe (bijv. geen antwoord van de gemeente op een email dd 15 augustus 2019, en na een belofte van de projectontwikkelaar dd 26 augustus 2019 om ons “op korte termijn” te informeren over het verloop dus ruim een jaar te moeten wachten) en gezien het voornemen van de gemeenteraad om dit plan met haast te behandelen, vragen wij hierbij om ons dichter bij dit proces te betrekken en op alle aspecten per direct geïnformeerd te houden, zodat wij samen kunnen helpen voorkomen dat deze haast leidt tot onherroepelijke schade of problemen in dit zo mooie gebied.

Verder willen wij diverse bezwaren en onjuistheden melden over details in de brandbrief (door de projectontwikkelaar dd 22 september 2020 aan de gemeente verstuurd), en details in hun correspondentie eerder dit jaar naar Provinciale Staten. Hierin staan diverse onwaarheden en drogredenen:

- Er wordt gesteld dat ons huidige uitzicht van noordelijke zijde beperkt is tot zicht op een loods. Dit is een onjuiste representatie. De loods bepaalt slechts een minderheid van ons uitzicht. Zie de twee bijgevoegde foto’s, die het uitzicht vanuit onze woonkamer en vanuit onze achtertuin tonen. Wij kijken uit op een lange rij struikgewas en bomen (ongeveer 100 meter lang, wat ruim twee keer zoveel is als wat wij van de loods zien). Van de houtstapels en bedrijfsactiviteiten zien wij maar weinig.
- Er wordt gesteld dat het terrein van de houthandel alleen loodsen en asfalt bevat en het wordt omschreven als “een lelijke storende plek in het dorp en het landschap”. Wellicht dat dit op satellietfoto’s zo lijkt. Maar de vele mensen die er in het Twiske langs wandelen of met hun bootjes om het terrein heen varen zullen beamen dat om het merendeel van het terrein een border met struiken en bomen aanwezig is. Eigenlijk past het terrein dus heel goed in het landschap. Het argument dat dit terrein volproppen met woningen en een appartementencomplex een landschapsverbetering zou opleveren is dus een drogreden.

- Er wordt gesteld dat dagelijks ca. 40 zware vrachtwagens door het dorp naar de houthandel rijden. Dit is onjuist. Zelf constateren wij niet zoveel bewegingen en meerdere mensen die aan Dorpsstraat en Noordeinde wonen en werken bevestigen dat dit getal absoluut bezijden de waarheid is. Er is wellicht veel vrachtverkeer, maar veel daarvan heeft niet de bestemming Houthandel Sneek. Met 47 woningen komen er wel waarschijnlijk 70 tot 90 auto's bij die dagelijks over Noordeinde/Dorpsstraat zullen gaan rijden, nog los van alle bezorgdiensten.
- Er wordt gesteld dat er stapels hout tot 6 meter hoog staan. Op de hun eigen foto zie je alleen stapels van onder de 5 meter. Wij zien zelden hogere stapels vanuit onze woningen.
- Er wordt gesteld dat het plan is aangepast op verzoek van omwonenden. Dat is slechts ten dele waar. Diverse omwonenden hebben zich in mei vorig jaar tijdens de presentatie door ErfGoed uitgesproken tegen het grote aantal woningen en het aantal verkeersbewegingen dat dit met zich mee zal brengen. Ook hebben wij ons uitgesproken tegen de weg die op onze woningen gericht is (men zou hier iets op verzinnen) en tegen het eventueel verdwijnen van de noordelijke bomenrij. Nu moeten wij constateren dat het aantal woningen zelfs nog groter is geworden, en zien wij dat in communicaties naar provincie en gemeente deze bomenrij is ingetekend, maar in het definitieve plan op de website van ErfGoed is deze bomenrij verdwenen en zijn twee parkeerplaatsen en ondiepe tuinen bij huizen dicht aan de waterrand te zien.
- Er wordt gesteld dat dit project relevant zou zijn voor het waterbeheer van Oostzaner- en Ilperveld. Ten eerste is het water hier niet direct verbonden met het Oostzanerveld. Ten tweede kunt u op de satellietbeelden van bijv. Google Maps zien dat de wijde omgeving voornamelijk uit velden en natuur bestaat, en dit terrein slechts een kleine stip daarin is. Dit is ons inziens dus een non-argument.
- Als argument wordt gesteld dat "het terrein [is] vervuild en dient gesaneerd te worden". Details ontbreken. Komt dit door het werk op de houthandel of is dit oude vervuiling (in die zin is de wijde omgeving hier vervuild door vroegere praktijken van vuilstort ten behoeve van ophoging). Gezien de binnenzijde van het terrein geasfalteerd is zal in de huidige situatie die vervuiling niet zomaar door regenwater naar elders gespoeld worden. Is dit wellicht ook een non-argument?

Wij vragen de raad en het college om genoemde zaken mee te nemen in uw discussie over de plannen. Het kan niet zijn dat een zo grote wijziging van het bestemmingsplan, dat met grote haast op touw gezet moet worden, deels op onwaarheden is gebaseerd.

Namens een groep omwonenden,

met vriendelijke groet,

Foto 1: Uitzicht vanuit een van de woonkamers op Waterrijk.

Foto 2: Uitzicht vanuit een achtertuin op Waterrijk. De bomen zijn ruim tweemaal zo hoog als de houtstapels, die grotendeels aan het zicht onttrokken zijn.

www.stichtingbehoudwaterland.nl

Aan het college van Gedeputeerde Staten
t.a.v. gedeputeerde Ruimtelijke Ordening
rooijent@noord-holland.nl

Aan de leden van Provinciale Staten
t.a.v. commissie Ruimte, Wonen en Klimaat
krijgsmane@noord-holland.nl

Betreft: Plannen voor nieuw bedrijventerrein in de noordelijke Purmer

Broek in Waterland, 16 oktober 2020

Geachte dames en heren,

De Stichting Behoud Waterland (SBW) roept u op de aanleg van een nieuw bedrijventerrein in het noordelijk deel van de Purmer op het grondgebied van de gemeente Edam-Volendam te verhinderen. De aanleg van een dergelijk bedrijventerrein is volstrekt overbodig en een ongewenste aantasting van het open agrarische polderlandschap.

Inventarisatie De Purmer
In juli 2019 informeerden de colleges van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam, Purmerend en Waterland hun gemeenteraden schriftelijk, dat de drie gemeenten gaan samenwerken m.b.t. thema's die invloed hebben op het nog landelijke deel van de Purmer.

Een jaar later, in juli 2020, presenteerden wethouders van de drie gemeenten een inventarisatie van zes beleidswensen op het gebied van landschap, economie, bereikbaarheid en wonen. Zij noemden hun stuk 'Inventarisatie De Purmer, nuttig en aangenaam landschap 2.0'.
Over het thema bedrijvigheid staat er in de Inventarisatie dat er voldoende ruimte voor regionale bedrijvigheid moet zijn. Daarom moeten er drie dingen gebeuren: 'onderzoek naar ruimtebehoefte voor regionale bedrijvigheid op korte en middellange termijn, optimaliseren van Baanstee-Noord, bij mogelijke uitbreiding in Baanstee-Noordoost zorgen voor een landschappelijke aansluiting'.

Inmiddels hebben de gemeenteraden van Edam-Volendam (17 september 2020) en Purmerend (24 september 2020) kennisgenomen van deze beleidsinventarisatie en de colleges van b&w opgedragen deze uit te werken in een gezamenlijke gebiedsvisie voor De Purmer. De gemeenteraad van Waterland heeft het stuk nog niet besproken.

Argumentatie van de wethouders
In de begeleidende tekst van de Inventarisatie geven de wethouders drie argumenten voor een nieuw bedrijventerrein. 'In regionaal verband', schrijven zij, 'wordt geconcludeerd dat:
- Het industriegebied Baanstee-Noord binnen afzienbare tijd (8-10 jaar) volledig uitgegeven is;

- De bestaande industriegebieden in Edam-Volendam en Waterland onvoldoende strategisch gesitueerd zijn en/of onvoldoende groeimogelijkheden bieden wanneer milieu en leefbaarheid in ogenschouw wordt genomen;
- Er binnen Waterland en de MRA vraag is naar werklocaties die op de middellange en lange termijn niet gefaciliteerd kan worden.'

In het stuk aan de gemeenteraad van Edam-Volendam wordt daar nog een vierde argument aan toegevoegd, namelijk dat:
'Het bedrijventerrein Julianaweg Volendam vol zit en er voor bedrijven geen of zeer beperkte uitbreidingsmogelijkheden zijn, en bedrijven met de Economische Toekomst 2040 ambities hebben uitgesproken om op termijn te verplaatsen van de Julianaweg richting Baanstee/ een nieuw terrein op grondgebied van Edam-Volendam.
Er grote woningnood is op korte en (middel)lange termijn. Het is zaak om ruimte te zoeken voor (middel)lange termijn waarbij de ambitie "wonen en werken op de meest ideale locaties" uit Economische Toekomst 2040 aanleiding heeft gegeven om naar het industriegebied Julianaweg in de toekomst te gaan kijken als woon-werkgebied in plaats van industriegebied.'

<u>Er is overschot aan bedrijventerrein</u>
De argumentatie van de wethouders dat er op afzienbare termijn een tekort aan bedrijventerrein in de regio is, klopt niet.
Wij baseren ons standpunt op het in juni 2019 verschenen rapport 'Actualisatie vraagraming MRA' van Bureau Buiten te Utrecht. Op pagina 12 staat de reden voor het opstellen van het rapport: 'Veranderingen in de marktomstandigheden – omslag na crisis, voortgaande druk op MRA i.h.b. snelle groei werkgelegenheid Amsterdam – zijn aanleiding om kwantitatieve kaders van Plabeka in de Uitvoeringsstrategie 3.0 (hierna US 3.0) onder de loep te nemen (mede voor Herziening Bestuurlijke Afspraken Light). [] Transformatie van zowel bedrijventerreinen als kantoren gaat sneller dan verwacht. Het aanbod voor werken loopt daardoor terug. Kan de MRA de economie nog wel accommoderen? Ook is er nieuwe informatie over vervangingsvraag, circulaire economie en datacenters.'
Uit het rapport blijkt dat er tot 2040 in de regio Zaanstreek-Waterland meer dan genoeg bedrijventerrein aanwezig is om aan de vraag te voldoen. Er zijn genoeg hectares harde plancapaciteit bedrijventerrein voor zowel de regionale vraag als voor de overloopvraag uit Amsterdam, zowel in een scenario van lage als van hoge economische groei.
Het harde aanbod aan bedrijventerrein in Zaanstreek-Waterland tot 2040 is volgens dit rapport 139 hectare. De vraag bij een laag economisch groeiscenario is 41 hectare, bij een hoog groeiscenario 79 hectare. Dat resulteert in 2040 in een overschot van 98 resp. 60 hectare (p. 60-63). Bij deze cijfers is zelfs de vervangingsvraag inbegrepen! Daarnaast is er in Zaanstreek-Waterland 'voldoende ruimte om de overloop van bedrijventerreinen uit Amsterdam te faciliteren' met het bestaande harde (plan)aanbod (p. 63-64).
Dat het aanbod aan bedrijventerrein nog lange tijd meer dan genoeg zal zijn, blijkt ook uit de 'actuele kavelkaart' (van 24 juni 2020) van bedrijventerrein Baanstee-Noord in Purmerend. Deze kaart is te vinden op de website van dit bedrijventerrein (baansteenoord.com). Daaruit blijkt dat het grootste deel van dit bedrijventerrein van 159 hectare (bruto), twintig jaar vanaf het bedenken van de aanleg ervan, nog niet is uitgegeven. Onuitgegeven zijn de gele en de gestippelde gebieden. De donkergrijze gebieden zijn onder voorbehoud verkocht. De verkoop daarvan, zeker in deze tijd, is dus niet zeker. Verder wordt een flink aantal hectares gebruikt voor gronddepot en plaatsing van zonnepanelen vanwege de leegstand. Baanstee-Noord is daarvoor niet bedoeld. Kortom, het argument van de wethouders dat Baanstee-Noord binnen afzienbare tijd (8-10 jaar) volledig zal zijn uitgegeven, is nergens op gebaseerd.

<u>Regionale benadering</u>
Een aantal jaren geleden wilde de gemeente Edam-Volendam haar bedrijventerrein Oosthuizerweg in Edam uitbreiden door een aangrenzend weiland van 9 hectare erbij te betrekken. De argumentatie

van de SBW en anderen, dat 1 kilometer verderop in Purmerend het bedrijventerrein Baanstee-Noord nog zo goed als leeg was en dat Volendamse en Edamse bedrijven daar prima een plekje konden vinden, vond geen gehoor. De gemeenteraad keurde in oktober 2015 het bestemmingsplan 'Industrieterrein Oosthuizerweg' goed, waarin deze uitbreiding mogelijk werd gemaakt.
De SBW was het daarmee niet eens en legde de zaak voor aan de bestuursrechter. Op 14 september 2016 deed de Raad van State uitspraak. Zij vernietigde het bestemmingsplan voor zover dat de uitbreiding van het bedrijventerrein mogelijk maakte. De gemeente Edam-Volendam had volgens de Raad van State onvoldoende om zich heen gekeken of haar vraag naar bedrijventerrein niet in de regio kon worden geaccommodeerd.
Nu probeert de gemeente Edam-Volendam het weer met de aanleg van een nieuw bedrijventerrein op haar eigen grondgebied in het agrarische polderlandschap ten noorden van de N244 in de Purmer. De vraag waarom Edamse en Volendamse bedrijven niet kunnen verhuizen naar een plek op Baanstee-Noord in Purmerend, blijft onbeantwoord. Van een regionale benadering van vraag en aanbod is geen sprake. Kennelijk gaat kortzichtig gemeentebelang boven het open landschap.

Keuze voor het landschap
De provincie hecht aan zorgvuldig ruimtegebruik en het behouden van het open groene landschap. Dat blijkt uit haar 'Omgevingsvisie NH2050'.
In het hoofdstuk 'Metropool in ontwikkeling' noemt de provincie de landschappen in en om de metropool Amsterdam 'van groot belang als groene longen en vestigingsfactor'. Als er soms conflicterende ruimteclaims zijn en als het 'niet altijd mogelijk [is] de kool én de geit te sparen', dan 'kiezen [we] voor het behouden van het metropolitane landschap'. En: 'Met de ontwikkeling van de metropool wordt het versterken van het metropolitane landschap steeds belangrijker.'
De provincie wil de agglomeratiekracht van de MRA vergroten door een samenhangend metropolitaan systeem te ontwikkelen. Zij noemt aan het begin van het hoofdstuk 'Metropool in ontwikkeling' daarvoor onder meer de volgende twee principes: 'Wonen en werken zo veel mogelijk via binnenstedelijke verdichting' en 'Versterken van functies in het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem'.

Oproep
De SBW doet een beroep op u, leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, de gemeenten Edam-Volendam, Purmerend en Waterland duidelijk te maken dat van de aanleg van een nieuw bedrijventerrein in de open en agrarische noordelijke Purmer geen sprake kan zijn. Zo'n bedrijventerrein is absoluut niet nodig gezien het nog jarenlange overaanbod aan bedrijventerrein in de regio. Verder is het zeer ongewenst gezien het belang van het behoud van de Purmer als open en agrarisch polderlandschap.

Hoogachtend,

Rineke Neppelenbroek
voorzitter SBW

Klaas Breunissen
secretaris SBW

Correspondentieadres: Stichting Behoud Waterland, Overlekergouw 3, 1151 CX Broek in Waterland.
Contactpersoon: Klaas Breunissen, klaas.breunissen@wxs.nl, 06-46086874

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4453
Extern Zaak ID	1500481
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	12.d
Omschrijving	Ruimte: Knooppuntontwikkeling Haarlem (C-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/O&I

Bijlagen
Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 4 Conceptvisie stationsgebied.pdf
Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 5 Onderzoek Haarlem Nieuw-Zuid definitief.pdf
Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 6 Handelingsperspectief.pdf
Knooppuntontwikkeling Haarlem_Nota GS bijlage 7 Infosheet.pdf
Brief aan PS over knooppuntontwikkeling Haarlem.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	12 oktober 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**

Toelichting

Om Haarlem bereikbaar en leefbaar te houden en binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken, is een conceptvisie voor stationsgebied Haarlem opgeleverd. Daarin worden 5 ambities en 3 hoofdvarianten beschreven. Daarnaast is een verkennend onderzoek afgerond naar mogelijke locaties voor een nieuw OV-knooppunt buiten het stadscentrum van Haarlem. Beide rapporten zijn binnenkort te vinden op de websites van de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland.

Gemeente Haarlem

Provincie Noord-Holland

Integrale visie

Stationsgebied Haarlem 2020-2040

Concept: 28 september 2020

DE BOLWERKEN

Kennemerplein

N200

KENAUPARK

Kruisweg

Lange Herenstraat

Parklaan

Jansweg

RIPPERDAPARK

De lat in het stationsgebied ligt hoog. Een toekomstbestendige ov-knoop en aan aangename stedelijke ruimte komen samen. Het wordt een betekenisvolle plek, een gebied waar Haarlemmers trots op zijn.

Voorwoord

Dit is de integrale toekomstvisie 2020-2040 voor het stationsgebied Haarlem. Het stationsgebied gaat op de schop. Deze visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling en gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Mobiliteit, economie, woningbouw, duurzaamheid én openbare ruimte. De visie kwam tot stand in samenwerking met diverse experts, stakeholders, de klankbordgroep en vele geïnteresseerde Haarlemmers. Vervolgens hebben gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland de gezamenlijke ambities vertaald in een richtinggevend toekomstperspectief: een toekomstbestendige ov-knoop en een aangename stedelijke ruimte die samen komen in een betekenisvolle plek, een gebied waar Haarlemmers trots op zijn!

Voorafgaand werd in 2019 een uitgebreide analyse gemaakt van de knelpunten op gebied van mobiliteit en zijn oplossingsrichtingen verkend. Nu geven gemeente en provincie gezamenlijk handen en voeten aan de transformatie van het stationsgebied door deze visie voor te leggen voor inspraak door belanghebbenden in de stad. Daarna wordt de visie aangeboden voor besluitvorming aan de gemeenteraad van Haarlem. Hiermee krijgt deze visie ook formeel status als hét kompas voor verdere planvorming en uitvoering. Wij vragen u en andere partijen om uw deskundigheid in te zetten om het vervolg van deze visie samen vorm te geven en onze gezamenlijke ambities te verzilveren. Samen met de partners in het gebied willen we voortvarend werken aan de transformatie van het stationsgebied naar een hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt en een prachtig visitekaartje voor Haarlem.

Haarlem, 28 september 2020
Floor Roduner
Wethouder van de gemeente Haarlem voor Ruimtelijke Ontwikkeling

Gemeente Haarlem

Provincie Noord-Holland

APPM management consultants

URHAHN STEDENBOUW & STRATEGIE

adviseurs mobiliteit Goudappel Coffeng

Deze visie is gemaakt door:
Urhahn I stedenbouw & strategie, Goudappel Coffeng
en APPM Management Consultants

In opdracht van:
gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland

Tekst, afbeeldingen en vormgeving in deze visie zijn samengesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie, Amsterdam. Enkele referentiefoto's zijn gevonden op internet. Deze visie is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de gemeente Haarlem.

Inhoud

Samenvatting **8**
1. Inleiding **10**
2. Toekomstbestendige ov-knoop **14**
Probleemanalyse 14
Uitgangspunten mobiliteit 20
Stedelijk en regionaal perspectief 24
Intermezzo historische ontwikkeling *26*
3. Betekenisvolle plek **28**
Haarlemse kwaliteiten 28
Inzetten op programmakwaliteit 34
4. Vijf ambities voor het stationsgebied **38**
Een levendige plek voor iedereen 40
Voorrang voor fietsers en voetgangers 46
Reizigers bewegen zich moeiteloos en snel 52
Bolwerk en binnenstad komen samen 58
Duurzaam op elk vlak 64
5. Stedenbouwkundige mogelijkheden **70**
Bolwerkzijde 70
Binnenstadzijde 72
6. Perspectief op uitvoering **88**
Naar een uitvoerings- en ontwikkelstrategie 90
Specifieke uitwerkingen 93
Investeringen, samenwerking en besluitvorming 95

Samenvatting

Kompas voor de toekomst
Het stationsgebied van Haarlem gaat op de schop. Deze integrale visie vormt het kompas voor de stapsgewijze ontwikkeling van dit beeldbepalende entreegebied van de stad. De visie is integraal omdat deze gaat over alle facetten die samenkomen in de stad. Duurzaamheid, mobiliteit, economie, woningbouw én openbare ruimte. Onze missie: het stationsgebied wordt een gebied waar de Haarlemmer trots op is.

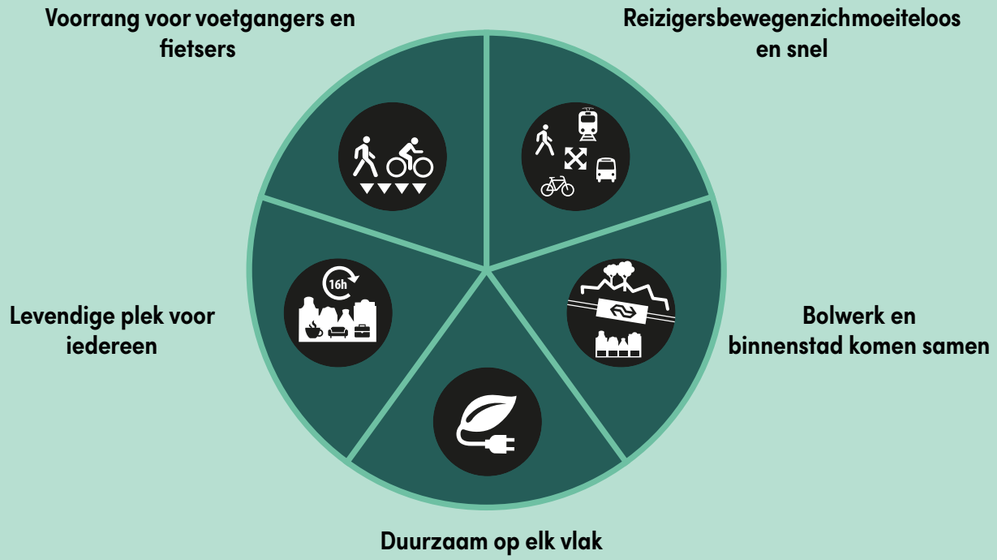
Keuzes maken
Uit onderzoek blijkt dat er een toename van autoverkeer op de N200 is te verwachten, dat er nu al extra behoefte is aan fietsenstallingsplaatsen en ook dat het busverkeer verder zal groeien. De (autonome) groei van deze vervoersmodaliteiten die samenkomen in de historische en compacte Haarlemse binnenstad stelt ons voor fundamentele keuzes.

Een van de meest verstrekkende keuzes is dat de toename van het busvervoer niet langer in het stationsgebied wordt gefaciliteerd. Nieuwe busroutes en bushubs op andere plekken, onder andere in OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid, ontlasten de binnenstad. Het busplein in het stationsgebied zal in omvang niet toenemen. In de visie hebben de voetganger en de fietser prioriteit. Dat betekent dat er op korte termijn extra fietsenstallingsplaatsen gerealiseerd worden, zowel aan de Jansweg als aan het Kennemerplein. Het Stationsplein en het Kennemerplein worden het domein voor de voetganger. In de visie wordt rekening gehouden met de komst van een tram.

Ook voor de N200 is niets doen geen optie. Deze doorgaande en intensief gebruikte N-weg doorsnijdt het stationsgebied en de binnenstad. Er wordt structureel gezocht naar manieren om het autoverkeer op de N200 te verminderen en de barrière voor langzaam verkeer te slechten. Dit zijn opgaven die op stedelijke en regionale schaal doorwerken.

Hoogwaardige stadsentree
Naast het toekomstbestendig organiseren van mobiliteitsaspecten stelt deze visie zich ten doel om het stationsgebied te transformeren tot een hoogwaardige stadsentree. Een plek die voortbouwt op de kwaliteiten van de gewaardeerde Haarlemse binnenstad. Met een openbare ruimte van aangename straten, bescheiden pleinen en markante parken. Een bebouwing die zich kenmerkt door de menselijke maat, afgewisseld door bijzondere hoge laagbouw. De herontwikkeling van de bebouwing uit de jaren ‘70 van de vorige eeuw aan het stationsplein is nadrukkelijk de inzet. Hier kan bebouwing gerealiseerd worden die recht doet aan de genoemde kwaliteiten van de binnenstad. Ook de noordzijde transformeert tot een echte voorkant van de stad. Vanuit het treinstation manifesteert het unieke bolwerk zich onmiddellijk.

Hart van de visie
Het hart van deze visie wordt gevormd door vijf ambities die in samenhang bijdragen aan het realiseren van een betekenisvolle plek. Deze ambities zijn vertaald in tal van richtinggevende uitspraken. Een kleine greep daaruit. Het stationsplein wordt ruimtelijk gescheiden in een stadsplein met een verblijfsfunctie en een deel voor een busvoorziening. Dit kan een gebouwde voorzieningen zijn of een comfortabele voorziening (met overkapping) op maaiveld. De exacte positie ligt nog niet vast. Er is geen keuze gemaakt over de omvang van het verblijfsdeel van Stationsplein. Over de programmering van het stationsgebied wordt in de visie richting bepaald. Functiemenging is het uitgangspunt. Zakelijke dienstverlening, stedelijk wonen en voorzieningen wisselen elkaar af. Daarmee onderscheidt het gebied zich op



stedelijke en regionale schaal. Naast de Kruisweg zal ook de Jansweg een rode loper gaan vormen in de binnenstad. We stellen hoge eisen aan de uitstraling van de nieuwbouw in het gebied. Zowel qua maat en schaal als qua architectuur. Het monumentale stationsgebouw blijft te allen tijde een blikvanger.

Verschillende mogelijkheden
Voor de bolwerkzijde wordt een uitnodigend perspectief geschetst en vertaald in uitgangspunten. In de visie etaleren we verschillende stedenbouwkundige uitwerkingen voor de binnenstadszijde. Deze kansrijke uitwerkingen hebben één belangrijk aspect gemeen: ze moeten voldoen aan de ambities uit deze visie. We sorteren nog niet voor op een keuze voor een voorkeursvariant. Deze zal in belangrijke mate bepaald worden door de samenwerkingsvorm.
Vandaar dat deze samenwerkingsvorm de varianten ordent. De varianten Goed huwelijk, Goede buren en Goede vrienden geven op verschillende manier invulling aan samenwerking tussen de betrokken publieke en private partijen in het gebied.

Werk in uitvoering
Deze visie is niet bedoeld voor de bureaulade of het digitale archief. Het gaat om uitvoering. In feite is deze trein al gaan rijden. Aan het herrouteren van buslijnen, de realisatie van OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid en het verminderen van de barrièrewerking van de N200 wordt op verschillende tafels gewerkt. Ook wordt snel onderzoek gestart naar de uitbreiding van de fietsenstallingsplaatsen. En de tram staat op de agenda van het regionaal OV Toekomstbeeld. De integrale herontwikkeling van het stationsgebied, de combinatie van een busvoorziening en vastgoed, is een proces van langere adem. Er wordt in het vervolg toegewerkt naar de keuze voor en de uitwerking van een voorkeursvariant. Dit doen we samen met de betrokken partijen en de inwoners van Haarlem.

1. Inleiding

Het stationsgebied in Haarlem wordt steeds drukker. Treinen, bussen, auto's, taxi's, fietsers en voetgangers – en in de toekomst mogelijk een tram - woekeren in de stationsomgeving met ruimte. Ruimte om te groeien is in het stationsgebied, gelegen midden in de binnenstad, beperkt. Hoe zorgen we ervoor dat het stationsgebied van Haarlem ook in de toekomst een optimaal functionerende mobiliteitsknoop blijft?

Naast de mobiliteitsopgave ligt er in de stationsomgeving ook een stedenbouwkundige opgave. Veel Haarlemmers vinden de jaren 70-bebouwing tegenover de entree van het monumentale station niet representatief voor de stad, terwijl de eerste indruk die bezoekers van Haarlem krijgen, wordt gevormd in het stationsgebied. Hoe maken we van het stationsgebied van Haarlem een plek voor Haarlemmers om trots op te zijn?

Een toekomstbestendige stationsomgeving vraagt om een integrale visie. In opdracht van en samenwerking met de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland hebben Urhahn I stedenbouw & strategie, Goudappel Coffeng en APPM Management Consultants een integrale visie opgesteld waarin belangen op het gebied van mobiliteit, stedenbouwkundige kwaliteit, identiteit, verduurzaming en ontwikkelpotentie verenigd worden. In deze visie wordt de koers uitgezet voor het stationsgebied de komende decennia. We onderzoeken de mogelijkheden en stellen de kaders voor het vervolgproces. Dit alles is gedaan met intensieve participatie met stakeholders, klankbordgroep en bewoners van Haarlem.

Corridordialoog Kennemerlijn
Vanuit het provinciale programma ov-knooppunten is in mei 2016 de 'Corridordialoog Kennemerlijn' van start gegaan. Deze dialoog had als doel (ruimtelijke) ontwikkeling te stimuleren rondom de stations van de spoorlijn Haarlem – Uitgeest. Een groot aantal partijen heeft hieraan bijgedragen. Het eindrapport 'Corridordialoog Kennemerlijn' beschrijft de belangrijkste opgaven en kansen, vertaald in concrete maatregelen per knooppunt. Het eindrapport is op 6 februari 2018 vastgesteld door het college van GS van Noord-Holland en de colleges van B&W van de zes betrokken gemeenten. Ook NS en ProRail hebben zich als samenwerkingspartners gecommitteerd. Het opstellen van een integrale visie en ontwikkelstrategie voor stationsgebied Haarlem is één van de vastgestelde maatregelen in het eindrapport.

Visie op hoofdlijnen
Dit document reikt een visie op hoofdlijnen en een voorstel voor een procesaanpak aan waarbinnen de gewenste ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De betekenis van het gebied voor de stad en de regio staat centraal. Hoe is de situatie nu, wat is er mogelijk en wat heeft de stad nodig? Er wordt in tweede instantie gekeken naar wat we hier gaan bouwen. De visie geeft inzicht in denkrichtingen en verbeterkansen. Het biedt een aantrekkelijk toekomstperspectief voor partijen die ontwikkelen en investeren in het vastgoed, de openbare ruimte en in een nieuw busstation. Met de visie liggen uitgangspunten en ambities vast en worden stedenbouwkundige en programmatische kaders op hoofdlijnen weergegeven. De technische en financiële haalbaarheid van een aantal zaken moet in een volgende fase nog verder uitgezocht en uitgewerkt worden. Ook is de visie geen opmaat naar een dichtgetimmerd masterplan. We werken toe naar een plan waarbij de stip aan de horizon duidelijk is, maar de weg daarnaartoe niet vastligt. De invulling en uitwerking zal gefaseerd worden aangepakt waarbij samenwerking met en inbreng van betrokken (markt)partijen en gebruikers noodzakelijk is.

Leeswijzer
In dit document starten we met een overzicht van de belangrijkste uitgangspunten op het gebied van mobiliteit. Vervolgens gaan we in op het tweede doel van de visie: een betekenisvolle plek maken voor Haarlem. We beschrijven de Haarlemse kwaliteiten waar we op voort willen bouwen en komen vervolgens tot vijf ambities die de basis vormen voor het stationsgebied. Deze ambities vertalen we in drie varianten met voorbeelduitwerkingen die een indruk geven van hoe de stationsomgeving eruit kan komen te zien. We sluiten de visie af met een perspectief op de uitvoering.

Groei van de stad

Haarlem groeit. De afgelopen jaren is er een flinke groei geweest in het aantal inwoners en deze groei zal zich de komende jaren verder doorzetten. Om aan de groeiende vraag naar woningen tegemoet te komen is het versnellen van woningbouw een prioriteit. Het woningaanbod moet in balans zijn en blijven met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur. Om een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad te blijven, wordt sterk ingezet op een mobiliteitstransitie. Dat wil zeggen dat het voor mensen vanzelfsprekender wordt om te voet, met de fiets en het ov te gaan in plaats van met de (eigen) auto. Aangezien veel inwoners buiten Haarlem werken, is een verbetering van het aanbod aan regionaal ov nodig om dit doel te bereiken. Het stationsgebied is de belangrijkste spil in het openbaar vervoer in Haarlem.

Een visie maak je samen!

Een visie voor een stationsgebied maken is geen eenvoudige opgave. In het stationsgebied van Haarlem komen belangen samen van onder andere reizigers, vervoersbedrijven, grondeigenaren en omwonenden. Daarbij is het stationsgebied een van de meest zichtbare locaties in de stad. Dit gaat alle Haarlemmers aan.

De integrale visie voor het stationsgebied is daarom gemaakt in samenwerking met diverse experts, stakeholders, de klankbordgroep en vele geïnteresseerde Haarlemmers. Het proces om tot de visie te komen is opgedeeld in verschillende stappen, waarbij we steeds kennis en feedback hebben opgehaald via real-life en online werksessies, ontwerpateliers, een inloopavond en enquête en participatie middels het online Forum Stationsgebied.

Tijdens elke fase zijn sessies georganiseerd met een klankbordgroep en een stakeholdersgroep. Zij hebben in elke fase meegedacht over de analyses en tussenproducten. De klankbordgroep bestond uit organisaties als wijkraden, de fietsersbond, de ondernemersvereniging binnenstad, Rover en de actiegroep Buskruit. De stakeholdersgroep bevatte partijen als NS, ProRail, Connexxion en bureau Spoorbouwmeester. Tijdens elke fase zijn naast deze twee vaste groepen ook sessies georganiseerd met belanghebbenden uit de hele stad.

Fase 1: Probleemanalyse en oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteit.
De eerste fase van het proces richtte zich nadrukkelijk op de mobiliteitsopgaven in het stationsgebied. Naast de klankbordgroep en de stakeholdersgroep hebben bewoners en belanghebbenden uit het gebied rond het station zich op een actieve en constructieve manier gemengd in het gesprek en de probleemanalyse en de oplossingsrichtingen aangescherpt.

Fase 2: Het onderzoeken van alle ingrediënten voor de visie, inclusief participatie.
Ook tijdens de tweede fase is veel input opgehaald. In kleinere bijeenkomsten in maart hebben zo'n vijftig bewoners en andere betrokkenen meegedacht over de functionele invulling van het stationsgebied. Welke combinatie van functies leveren een bijdrage aan de gewenste levendigheid? Het leverde tal van waardevolle inzichten op die een plek hebben gekregen in de ambities en uitwerkingen.

Na maart is het accent (noodgedwongen) verlegd naar online participatie. In digitale sessies met de klankbordgroep, de stakeholdersgroep en via het Forum Stationsgebied heeft een grote groep betrokkenen zich gemengd in de dialoog. Zowel op de ambities als op de varianten is zeer uitgebreid gereageerd. Er zijn ruim tweehonderd reacties aangeleverd, een groot deel heeft betrekking op de ambities en een ander deel op de varianten. Naast tal van specifieke voorstellen en suggesties geldt in het algemeen dat er weinig tot geen afwijzende reacties zijn binnengekomen, of reacties waaruit blijkt dat er zaken volledig zijn vergeten bij het opstellen van de visie. Wel worden er veel concrete suggesties gedaan hoe de ambitie uitgewerkt zou kunnen worden. Deze nemen we in de nadere uitwerking ter harte.

2. Toekomstbestendige ov-knoop

In het stationsgebied komen allerlei vervoersstromen samen. Er is in het kader van de integrale visie veel aandacht besteed aan de ontwikkelingen van deze stromen. Dat biedt veel inzicht in de toekomstige mobiliteitsvraag. Waar moeten we rekening mee houden? Hoe zorgen we ervoor dat het stationsgebied toekomstbestendig is? In dit hoofdstuk gaan we in op de probleemanalyse en geven we een overzicht van de uitgangspunten op het gebied van mobiliteit die daaruit voortvloeien. We plaatsen het stationsgebied ook in stedelijk en regionaal perspectief.

Probleemanalyse

In fase één van de integrale visie hebben we de opgave op het gebied van mobiliteit onderzocht. Hierin keken we naar de huidige mobiliteitsvraag, ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, de toekomstige mobiliteitsvraag en de beleving van het stationsgebied. Uit de analyse zijn de volgende zes opgaven voor het stationsgebied naar voren gekomen. Meer over deze analyse kunt u teruglezen in het document *Integrale Visie Stationsgebied Haarlem, Probleemanalyse (2019).*

Het busstation zit aan de maximale capaciteit

1. Het busstation zit aan de maximale capaciteit en kan de verwachte groei tot 2040 niet aan

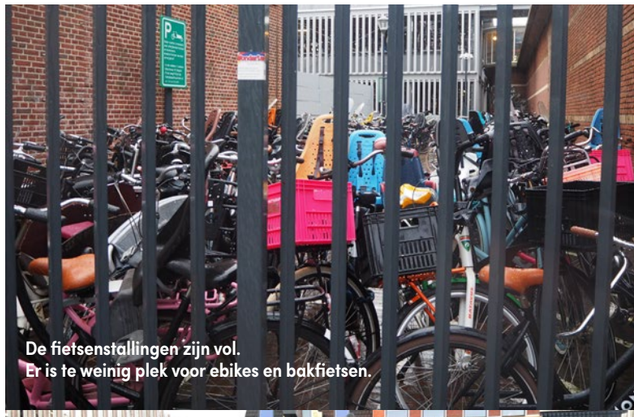
In de spits doen op dit moment 175 bussen station Haarlem aan. Naar verwachting groeit het aantal bussen met 50% tot 2040. Hierdoor ontstaat er een tekort van 1.500 m2 ruimte indien de huidige configuratie wordt aangehouden. Hierbij is geen rekening gehouden met ruimte om de bussen elektrisch op te laden op het station. In 2040 zullen minimaal tien minuten nodig zijn om op te laden. Als alle bussen op station Haarlem laden, zal het totale ruimtegebruik bijna verdubbelen. Ook is er beperkte ruimte voor vervangend busvervoer (NS-bussen) indien er minder treinen rijden. Op dit moment gebeurt dit suboptimaal in de Jansweg.

2. Er wordt hinder ervaren in binnenstad door de vele én grote bussen

In de binnenstad van Haarlem wordt overlast ervaren van het grote aantal bussen, zo'n 1.600 per dag. De groei van de bussen door de binnenstad is niet zondermeer te faciliteren. Van de bussen die door de binnenstad rijden is 6% grote dubbeldekkers. De afgelopen twee jaar is het aantal reizigers explosief gegroeid, met zo'n 10% per jaar. Zo'n 50% van de reizigers moet in het centrum zijn, omdat ze er wonen, werken of recreëren. De andere 50% heeft geen bestemming of herkomst in de binnenstad en kan dus worden geherrouteerd. Dit zijn bijvoorbeeld busreizigers uit Schalkwijk die overstappen op de trein naar Amsterdam.

3. De fietsenstallingen zijn vol, in 2040 wordt een tekort verwacht

Er zijn momenteel achtduizend inpandige plekken rond het station, verdeeld over fietskelder onder het stationsplein, de fietsflat aan de noordzijde, het fietscarré onder het station en enkele kleine locaties ten oosten en zuiden van het stationsgebied. Daarnaast zijn er duizend plekken op straat, met name aan de oostkant van het station. Bij de laatste telling (2017) van de gemeente Haarlem werd 95% van de capaciteit bezet. Bij 2% groei per jaar van het aantal gestalde fietsen is er in 2040 een tekort van vijfduizend stallingen. Voor bijzondere fietsen als e-bikes en bakfietsen zijn de stallingen moeilijk toegankelijk. Van de gestalde fietsen is momenteel 2 tot 4% een bijzondere fiets, deze fietsen hebben meer ruimte nodig. Het aandeel bijzondere fietsen stijgt naar verwachting naar 5 tot 10%.



De fietsenstallingen zijn vol. Er is te weinig plek voor ebikes en bakfietsen.

Niets doen aan de barrièrewerking van de N200 is geen optie.

4. De drukke N200 vormt een barrière aan de noordzijde

De weg N200 (Kennemerplein) aan de noordzijde van het station, vormt een belemmering voor fietsers en voetgangers die naar het station willen of van het station willen vertrekken. Momenteel rijden er op de N200 circa 22.500 auto's per dag in twee richtingen. Naar verwachting zal het aantal auto's groeien naar 25.500 per dag in 2040, als de genoemde maatregelen in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) worden genomen. De gemiddelde wachttijd voor een voetgangers en fietsers om over te steken is 60 seconden.

5. De Rode Loper voor fietsers en voetgangers is niet optimaal

De doorgaande route voor fietsers en voetganger tussen Haarlem Noord, het stationsgebied en de binnenstad over de Kruisweg (de Rode Loper) is vrij smal en wordt op meerdere plekken met verkeerslichten doorbroken. Daarnaast is er beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers doordat bussen over de Kruisstraat rijden.

De rode loper sluit niet goed aan op de fietsroutes naar Haarlem noord

6. Het stationsgebied is geen hoogwaardige entree voor de binnenstad

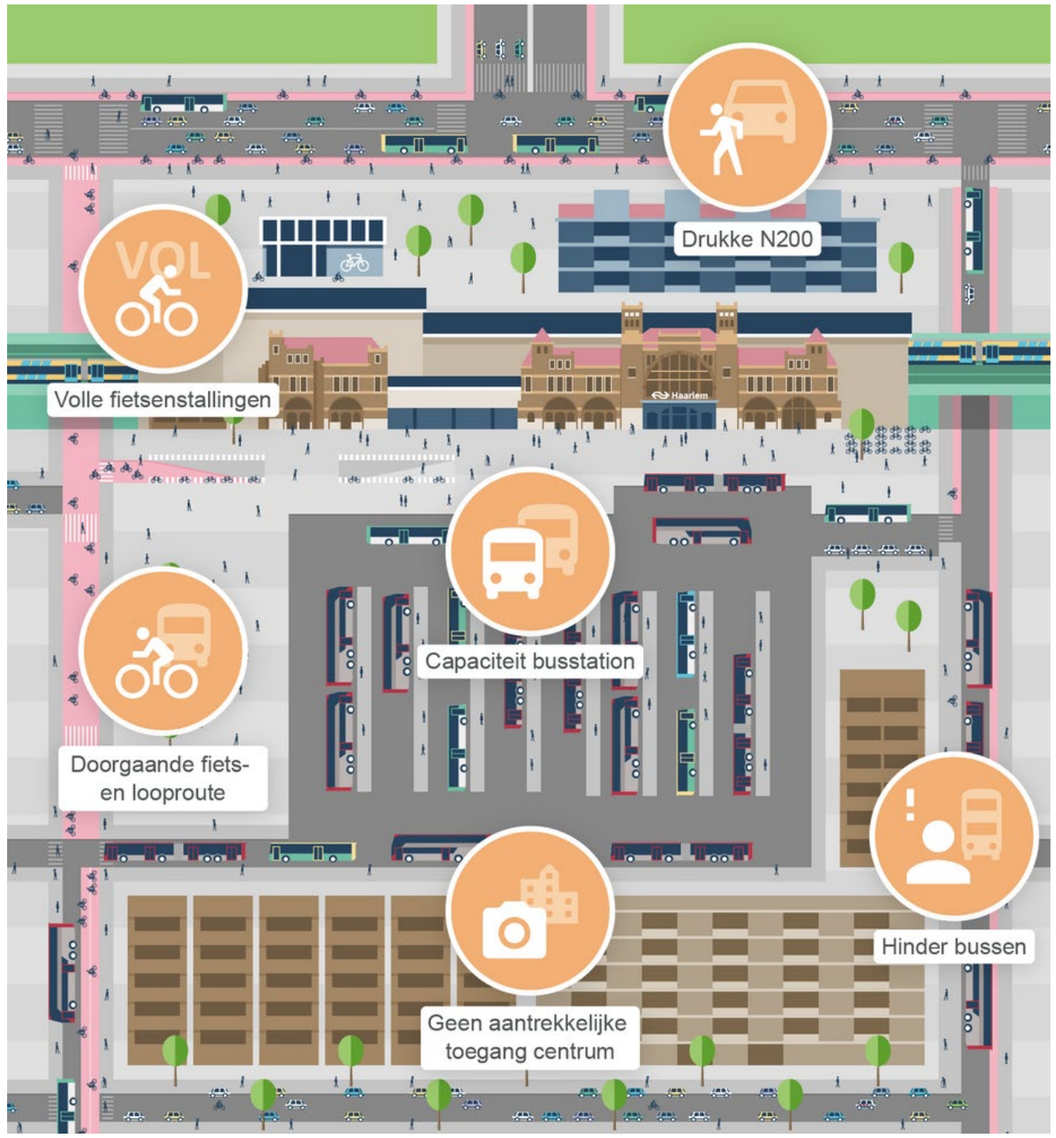
Haarlem heeft een stationsgebouw met monumentale kwaliteiten, maar geen stationsgebied om trots op te zijn. De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. Het station ligt erg dicht op een drukke verkeersader, de architectuur heeft niet de uitstraling van een station, de ingangen van het station zijn lastig te vinden en er is te weinig plek voor bijzondere fietsen.

Ook de Jansweg voelt aan als een achterkant. Hier parkeren reizigers hun fietsen in de openbare ruimte, worden auto's in het zicht geparkeerd onder de Beijneshal, domineert het busvervoer het straatbeeld, is er weinig ruimte voor de fietser en blijven de programmatische invulling en staat van onderhoud van de panden achter ten opzichte van de Kruisweg. De Jansweg is tegelijkertijd een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers van en naar de binnenstad.

Het Beresteyncomplex en de Beijneshal, gebouwd in de jaren 70, ademen niet de sfeer en klasse van de historische binnenstad, maar bepalen wel de sfeer en uitstraling van het Stationsplein. De invulling van de plinten en de kwaliteit hiervan blijft achter bij die van de binnenstad. Veel Haarlemmers vinden de bebouwing niet representatief. De panden zijn ook toe aan verduurzaming. Hier liggen kansen.

Schrale en gedateerde uitstraling van de gebouwen aan het plein

De noordzijde van het stationsgebied functioneert nu nog als achterkant. De entree van het station zit verstopt.



De zes opgaven voor het stationsgebied

Uitgangspunten mobiliteit

In het document *Integrale Visie Stationsgebied Haarlem, Oplossingsrichtingen voor Toekomstige Mobiliteit (2019)* zijn aan de hand van bouwstenen verschillende oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteit verkend. Op basis van deze verkenning zijn de volgende uitgangspunten op het gebied van mobiliteit vastgelegd in de *Startnotitie Integrale Toekomstvisie 2020 – 2040 Stationsgebied (2019),* als vertrekpunt voor de visie.

1. Het aantal openbaarvervoerreizigers groeit tot 2040 met 2% per jaar
Dit komt overeen met het uitgangspunt in de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland en is afgestemd met NS, ProRail, Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam.

2. De veilige doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop
Dit betekent dat voetgangers het station op een veilige en prettige manier moeten kunnen bereiken en dat voldoende fietsenstallingen eenvoudig bereikbaar en toegankelijk zijn. Aanvullend moet er aandacht zijn voor een evenwichtige bezetting van de oostelijke en westelijke toegangstunnels (in het stationsgebouw) naar de perrons. De maatregelen die voortkomen uit de visie dragen bij aan een gebruikstoename van lopen, fietsen en het openbaar vervoer en een gebruiksafname van autobezit en -gebruik in het centrum van Haarlem. De openbare ruimte rondom het trein- en busstation is bij uitstek een voetgangersgebied. Bij de inrichting staan de verblijfskwaliteit en comfort voor de reiziger centraal.

3. Er komen nieuwe busroutes en een OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid
Om overlast door busverkeer in de binnenstad niet verder te laten toenemen, groeit het aantal bussen dat naar het station rijdt niet en wordt het aantal haltes op het Stationsplein niet verder uitgebreid. Dat betekent dat de verwachte groei van het aantal bussen tot 2040 niet kan worden opgevangen op het Stationsplein. Het busplein blijft aan de zuidzijde van het station en een deel van de bussen wordt omgeleid. Om het openbaarvervoeraanbod voor reizigers zo groot mogelijk te houden, is de realisatie van OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid noodzakelijk.

Het busstation in het centrum groeit niet. De omvang van het huidige busplein is het uitgangspunt voor deze visie. Door een efficiëntere inrichting of gebruik en kan het busstation mogelijk zelfs kleiner worden. Herroutering is noodzakelijk.

Gevolgen van corona op reizigersaantallent
Door het thuiswerken en de 1,5 metermaatregelen is het aantal reizigers in het openbaar vervoer flink gekrompen. Door ander reisgedrag en mogelijk economische neergang, duurt het naar verwachting nog een aantal jaren tot de reizigersaantallen weer op het niveau van 2019 zijn. Het eindbeeld voor de verwachte groei in 2040 blijft echter gelijk. Met deze visie bereiden we ons daarop voor.

Het busstation in het centrum groeit niet. Het huidige formaat is het uitgangspunt voor deze visie.

4. Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent

We willen immers dat het aantal reizigers dat voor het openbaar vervoer kiest (in plaats van de auto) ook na 2040 blijft groeien. Daarom wordt in de visie rekening gehouden met een ruimtereservering voor een trambaan en halteplaats(en). Vertramming is namelijk opgenomen in het ov-Toekomstbeeld als maatregel voor de lange termijn. Voor de middellange termijn kunnen vervoersstromen efficiënt en flexibel worden opgevangen met HOV. Verder onderzoek naar de mogelijkheden van tram of lightrail wordt daarom in MRA verband opgepakt, in relatie tot het ov-Toekomstbeeld.

Flexibiliteit omtrent het inpassen van een tram in het stationsgebied is een vereiste.

5. Maatregelen N200 zijn noodzakelijk om het gebruik van fiets en ov te stimuleren

Het handhaven van de huidige situatie van de N200 waarbij het aantal verkeersbewegingen groeit, is geen optie. Het station en de binnenstad moeten voor langzaam verkeer vanuit Haarlem-Noord beter bereikbaar worden.

Niets doen aan de barrièrewerking van de N200 is geen optie.

6. Het aantal fietsenstallingen rondom het station moet snel worden uitgebreid

De groei van het aantal fietsenstallingen rondom het station en de inpassing in het fietsnetwerk/ rode loper, gaat gelijk op met de behoefte. Realisatie van fietsenstallingen kan vooruitlopend op de herontwikkeling van de stationsomgeving al worden uitgevoerd.

Er is snel actie nodig om de groei van het aantal fietsen in het stationsgebied op te vangen.

Elektrisch laden

Door de overstap naar zero emissiebussen is op korte termijn ruimte nodig voor het laadproces en bijbehorende infrastructuur. Vanwege de schaarse ruimte rondom station Haarlem is dit een aandachtspunt. In overleg met de vervoerders zijn in Haarlem al drie laadlocaties aangewezen: Delftplein, Waarderpolder en Schalkwijk. Als alternatieve oplossingen niet mogelijk blijken, dan zijn maximaal twee laadplekken (al dan niet tijdelijk) voorstelbaar. Deze komen dan op de plek waar nu de dienstauto's van Connexxion staan. Het is niet de bedoeling meer laadplekken op het Stationsplein te maken. Als meer plekken nodig zijn dan moeten de concessieverleners en vervoerder daarvoor alternatieven voorstellen, in samenhang met een voorstel voor de nieuwe busroutes.

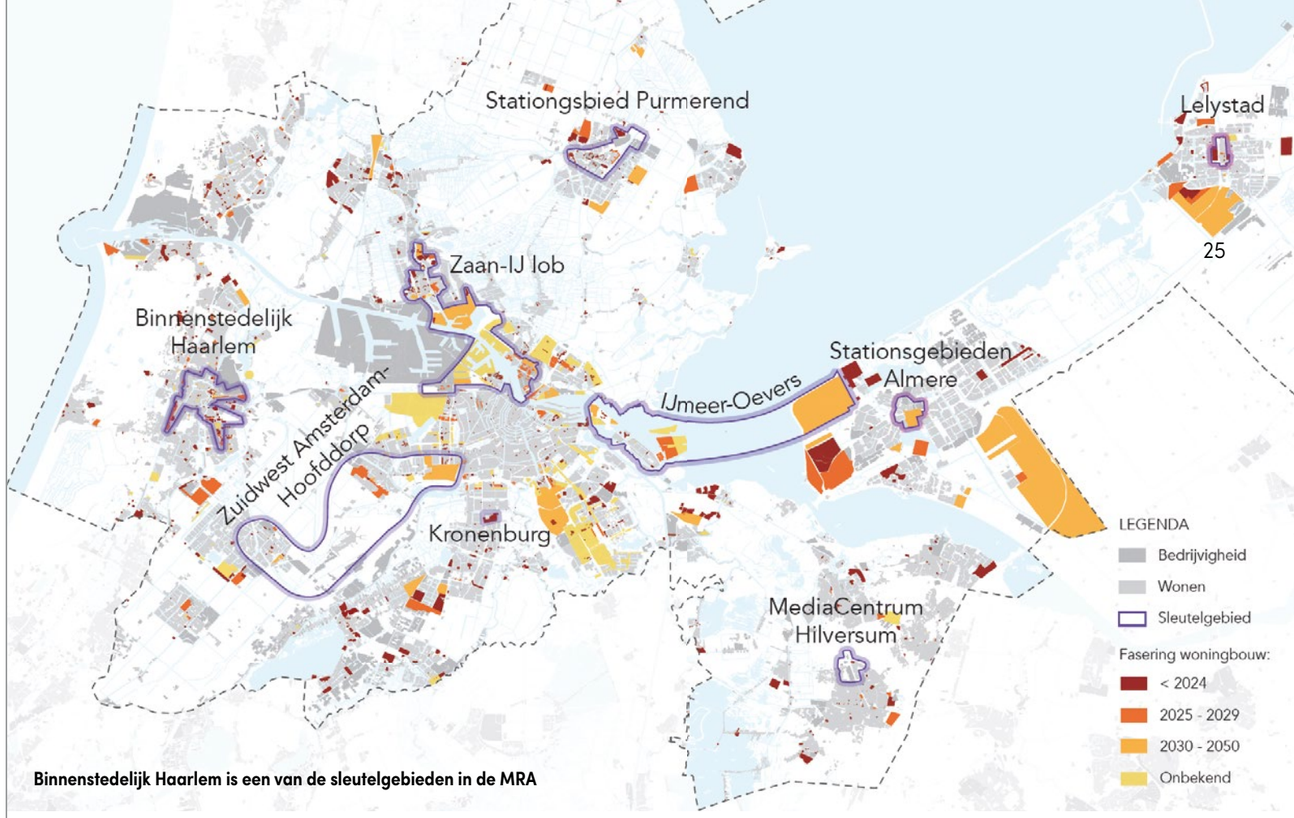
Stedelijk en regionaal perspectief

24

Stationsgebied Haarlem in de regionale context van de MRA

Dagelijks is sprake van een grote en toenemende woon-werkpendel in de ochtendspits richting Amsterdam doordat de woonfunctie in Haarlem dominant is ten opzichte van de werkfunctie. De komende jaren worden zo'n 10.000 woningen in de acht Ontwikkelzones van Haarlem gebouwd. Meer woningen betekent meer mobiliteit. Omdat het aantal woningen veel sterker toeneemt dan de werkgelegenheid, zal deze onbalans in de vervoersstroom tussen met name Haarlem, Schiphol en Amsterdam alleen maar groter worden. Andersom weten echter ook steeds meer bezoekers en toeristen uit de regio Haarlem te vinden. Veel reizigers maken hierbij gebruik van station Haarlem. Het station vervult daarmee een belangrijke schakelfunctie binnen de MRA.

De toekomstige ontwikkeling van stationsgebied Haarlem staat niet op zichzelf. Om de regionale opgaven op het gebied van woningbouw, economie, mobiliteit, landschap en recreatie, klimaat en energie het hoofd te bieden is de samenhang met de andere knooppunten in en rondom Haarlem minstens zo belangrijk. De ruimtelijke opgaven vragen om integrale knooppuntontwikkeling en een samenhangend ov-systeem van trein én bus en mogelijk in de toekomst een tram. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de leefbaarheid van de (binnen)stad en de vitaliteit van haar inwoners.



Binnenstedelijk Haarlem is een van de sleutelgebieden in de MRA

25

Haarlem Oostpoort

Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones waar in relatief korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden als onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groei van Haarlem'. Bovendien geldt het als één van de regionale sleutelprojecten binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau. De ontwikkelvisie Oostpoort is gericht op duurzame gebiedsontwikkeling voor de lange termijn (2030). Het gaat om een visie op hoofdlijnen waarbij twee raamwerken worden geschetst als drager voor verschillende stedelijke ontwikkelingen: mobiliteit en infrastructuur en een netwerk van landschappelijke en groenstructuren. Om perspectief te bieden op uitvoering wordt er een mobiliteitsvisie en ontwikkelstrategie opgesteld. In de ontwikkelstrategie wordt rekening gehouden met de positie binnen het OV-netwerk. Het doel is dat programma en mobiliteitsfunctie van de drie OV-knooppunten in Haarlem elkaar versterken, in plaats van met elkaar concurreren.

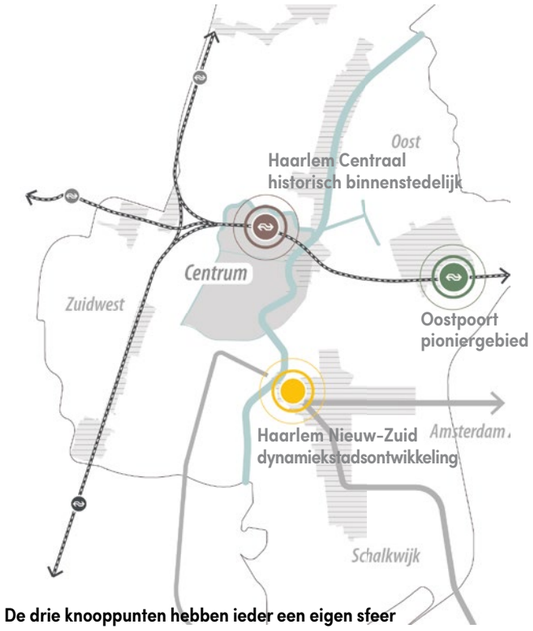
Rol stationsgebied ten opzichte van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard met 2% per jaar. Gezien de opgaven bij het stationsgebied en de beperkt beschikbare ruimte, maar ook de grote hoeveelheid bussen door de binnenstad, is in het najaar van 2019 door de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland besloten om de omvang van het busstation bij station Haarlem niet toe te laten nemen. Uit deze studie is gebleken dat een nieuw busstation buiten het centrum, Haarlem Nieuw-Zuid, een voorwaarde voor de ontwikkeling is. Dit busstation zorgt er namelijk voor dat de groei in het OV kan worden opgevangen zonder de overlast van het busverkeer in de binnenstad verder toe te laten nemen en station Haarlem en het spoortraject Haarlem-Sloterdijk te ontlasten. Ook zorgt het busstation samen met een optimalisatie van het buslijnnet ervoor dat ook reizigers in andere gebieden (met name de Ontwikkelzones) beter bediend worden en makkelijker met de bus kunnen reizen. Het onderzoek naar optimalisatie van het buslijnennet wordt in regionaal verband uitgevoerd en sluit aan bij het regionale ov-beleid en het Haarlemse mobiliteitsbeleid dat gelijktijdig met de visie op het stationsgebied wordt opgesteld. In lijn met de vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte. Om deze reden is een verkennend onderzoek uitgevoerd (tevens een van de onderzoeken van de werkstroom Ketens en Knopen van het landelijke OV-toekomstbeeld) naar een geschikte locatie voor een busstation nabij de kruising Europaweg/Schipholweg. Het is de ambitie om ook hier een aantrekkelijk en integraal OV-knooppunt te realiseren. In het onderzoek is gekeken naar het benodigde ruimtebeslag en de mogelijkheden en kansen van verschillende locaties op het gebied van mobiliteit en stedenbouw. Er zijn verschillende varianten onderzocht die na bestuurlijke besluitvorming in een vervolgonderzoek nader worden uitgewerkt.

Drie knooppunten

De ontwikkeling van het stationsgebied is in afstemming met twee andere HOV-knopen in Haarlem die in betekenis groeien: 'Oostpoort' en 'Haarlem Nieuw-Zuid'. Tussen deze drie knopen ontstaat een (nieuw) evenwicht in knoopwaarde en vervoerswaarde. Ieder gebied heeft een eigen identiteit met bijbehorende verblijfsfuncties. De ontwikkelingen in de drie gebieden leiden tot nieuwe vervoerstromen in de stad en tot andere oriëntatie van reizigers. Ze kunnen alle drie ruimte bieden aan functies met een stedelijk-regionaal gemengd karakter. De knooppunten zijn alle drie multimodaal en fungeren als regionaal overstappunt.

De drie knopen dragen ook bij aan de beeldvorming van Haarlem, ze zijn elk een entreegebied. De sfeer en het type woon-werkmilieu verschilt per knoop en trekt andere bewoners en bedrijven. Aansluitend bij de beoogde groei van Haarlem (10.000 woningen) biedt de ontwikkeling van de knopen kansen voor nieuwe werklocaties, voorzieningen en woningen.



De drie knooppunten hebben ieder een eigen sfeer

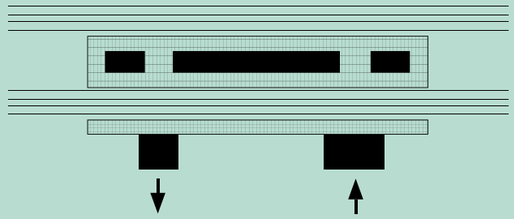
Intermezzo: historische ontwikkeling

Eerste spoorlijn van Nederland
Haarlem kreeg al vroeg een spoorlijn. De spoorlijn Amsterdam – Haarlem werd in 1839 geopend en was de eerste spoorlijn in Nederland. Het station van Haarlem, eerst gelegen net buiten de stadswallen, vond al snel een plekje in de Nieuwstad: de ruim opgezette, 17e -eeuwse Haarlemse stadsuitleg. De verkoop van kavels voor woningen in de Nieuwstad ging langzaam, vandaar ook dat er binnen de bolwerken ruimte was voor grootschalige functies als het station en fabrieken, zoals de Koninklijke Fabriek van Rijtuigen en Spoorwagens J.J. Beijnes tegenover het station. Het spoor liep dwars door het bolwerk en vormde enerzijds een barrière om van noord naar zuid te komen, anderzijds een welkome katalysator voor nieuwe functies. Het station bracht leven aan de Nieuwstad, met de komst van cafés, hotels en woningen voor welgestelden.

Het station van Haarlem binnen de bolwerken (kaart 1858)

Tramlijnen
Al in 1878 werd de eerste (paarden)tramlijn in Haarlem in gebruik genomen. In fase werd dit netwerk uitgebreid en in 1913 geëlektrificeerd. Halverwege de 20ste eeuw is de tram uit het Haarlemse straatbeeld verdwenen, nadat het decennialang onderdeel is geweest van de Haarlemse en regionale vervoerssystemen.

Innovatief treinstation
Er was geen ruimte voor een groots opgezet Stationsplein. Het station van Haarlem zoals we het nu kennen werd ontworpen in 1906 met een symmetrische opzet, passend binnen de fijnmazige symmetrische structuur van de stad. Het was een innovatief station, met dienst- en wachtruimten op het middenperron en een apart in- en uitgangsgebouw.


Dienst- en wachtruimten op middenperron en apart in- en uitgangsgebouw (afbeelding: Crimson)

Het Stationsplein in 1915 met tramlijn

Zo werden de verschillende passagiersstromen efficiënt van elkaar gescheiden. Rijtuigen werden voorgereden en stonden te wachten onder de rijtuigenkap, als een soort kiss en ride. Aan de perrons lagen verschillende functies als wachtruimte en het stationscafé. Vanaf de perrons had men een prachtig uitzicht over de bolwerken.

Sanering en cityvorming
Tot aan de Tweede Wereldoorlog veranderde er niet veel in het stationsgebied. Wanneer in de jaren 50 het bedrijf van de Beijnesfabriek vertrekt naar buiten de stad, breekt er een periode aan van grootschalige sloop tegenover het station, te beginnen met de lege fabriekspanden. Ook de kleine pandjes in het blok tussen de Lange Molenstraat en Lange Herenstraat, inclusief de hofjes van Codde en Beresteyn, worden gesloopt om plaats te maken voor de modernistische dromen van Haarlem. Er worden verschillende plannen gemaakt voor het stationsgebied. Op de enorme, lege plek tegenover het station, worden een groot busplein en nieuwe, grootschalige bouwcomplexen gebouwd, passend bij de moderne stad Haarlem. Met de Beijneshal (sport- en parkeervoorzieningen) en het Beresteyncomplex (kantoren en appartementen) is ten opzichte van de omliggende historische bebouwing een grote schaalsprong gemaakt, zowel in bouwhoogte als in korrelgrootte.

Aanleg N200
In de jaren 50 wordt het station aan de noordzijde uitgebreid met een derde perron, inclusief overkapping en entreegebouw. Tot die tijd had het station aan de noordzijde geen ingang. Aan de noordzijde van het station wordt in de jaren 60 ook de N200 aangelegd, als doorgaande route van Amsterdam naar Bloemendaal en Zandvoort. Het Kennemerplein is lang ingericht geweest als busstation (aan de oostkant). Ook was er enige tijd een Esso-station aan de westkant van het plein.

Masterplan Spoorzone
In 2004 maakt BVR Adviseurs Ruimtelijke Ontwikkeling het Masterplan Spoorzone. Diverse projecten uit het plan zijn inmiddels geheel of gedeeltelijk gerealiseerd. Zo is de Rode Loper aangelegd, een doorgaande fietsroute van het station naar de binnenstad, met bijbehorende ondergrondse stalling aan de Kruisweg en een fietsvoorziening aan het Kennemerplein. Het busplein is vernieuwd en het inkomende busverkeer is bijna volledig geconcentreerd op de Jansweg. Op verschillende plekken rond het station is de inrichting van de openbare ruimte vernieuwd. Het plan Spoorzone is echter niet volledig uitgevoerd zoals bedacht. Zo is het voorstel voor nieuwe bebouwing aan het Stationsplein nooit van de grond gekomen en is het busplein niet verplaatst naar de Jansweg.

Bronnen:

- Crimson (2017), Stationsgebied Haarlem, Cultuur- en Stedenbouwhistorische Analyse
- Crimson (2012), Station Haarlem, Cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling

Sloop en sanering in de jaren 70

De nieuwe inrichting van het Stationsplein in 2012

Het Stationsplein met grote busvoorziening in de jaren 70

Het stationsgebied is een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. We zijn schatplichtig aan de kwaliteit van de historische context.

3. Betekenisvolle plek

Het belang van mobiliteit in het stationsgebied is evident. Maar de lat ligt hoger. Het wordt een aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek. Gelegen midden in de binnenstad, zijn we schatplichtig aan de kwaliteit van deze historische context. Het wordt een gebied waar Haarlemmers trots op zijn. Forenzen vinden hier comfortabel hun weg van en naar het station. Bezoekers ervaren de levendige, aangename en stijlvolle Haarlemse binnenstad zodra ze op het station gearriveerd zijn. In dit hoofdstuk beschrijven we de kwaliteiten van de binnenstad waar we op voortbouwen. We plaatsen het gebied in een historisch perspectief.

De Haarlemse kwaliteiten: hier bouwen we op voort

Pleinen, parken, levendige straten en volop ruimte voor voetgangers en fietsers. De kwaliteiten van de historische binnenstad van Haarlem vormen de inspiratie voor het nieuwe stationsgebied.

Het stationsplein van Haarlem ademt straks de sfeer van de Haarlemse binnenstad, van historische panden, statige herenhuizen en sfeervol groen van de bolwerken. Hiermee onderscheidt het plein zich duidelijk van andere stationspleinen in de MRA zoals die van Zaandam, Amersfoort, Amsterdam en Almere.

Stijlvol, hoogwaardig en aangenaam

De Haarlemse binnenstad kan worden beschreven als stijlvol, met hoogwaardige en aangename bebouwing en openbare ruimte. De pleinen en straten, historische bebouwing en statige herenhuizen in de bolwerken en langs de Nieuwegracht en de wandelroutes van tuinarchitect Zocher ademen een sfeer van klasse en stijl.

De stijlvolle straten van Haarlem

Unieke ligging binnen het bolwerk, direct verbonden met de binnenstad

Haarlem heeft een station om trots op te zijn, een rijksmonument. Het station van Haarlem is het enige station in Nederland dat bínnen de vestingwerken van een stad ligt. Waar vroeger veel stations buiten het centrum werden aangelegd en een goede verbinding met de binnenstad niet vanzelfsprekend was, is het station van Haarlem via de Kruisweg en Jansweg direct met het centrum verbonden.

Het Kenaupark met links de bolwerken en de spoorlijn in 1867

Hotel Restaurant Cafe 'Royal' bij het Stationsplein (1919)

Levendige mix van wonen, werken en voorzieningen in de Nieuwstad

De binnenstad van Haarlem kent van oudsher een levendige functiemix. Woningen, hotels, cafés en bars en zelfs fabrieken hebben hun plaats gekend in de Nieuwstad. Ook vandaag de dag zien we in dit gebied een levendige mix van appartementen, eengezinswoningen, kantoren en voorzieningen.

Een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken

Haarlem kenmerkt zich door een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken. Zo ook het gebied rond het station, waar de Kruisweg en Jansweg de noord-zuidverbindingen naar de Grote Markt vormen. De Nieuwe Gracht, Parklaan en Lange Herenstraat en vroeger ook de Lange Molenstraat vormen de dwarsverbindingen in oost-westrichting. Er is een groene route van het Kenaupark, via de Parklaan, naar het Ripperdapark en de bolwerken.

Fijnmazig stratenpatroon met kenmerkende Kruisweg en Jansweg in noord-zuidrichting (Kaart openbare Werken 1920)

Panden van 3-4 lagen

Samengestelde pand van 3-4 lagen

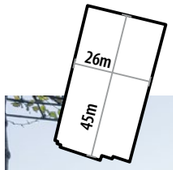
Hofjes van 2-4 lagen

Typisch Haarlems: laagbouwstad met variatie van klein tot groot

Bijzondere complexen van 2 a 4 lagen

Stadsblok van 5-8 lagen

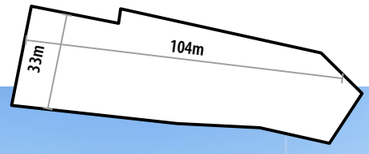
De Haarlemse maat en schaal van hoge laagbouw
De Haarlemse binnenstad is vooral een laagbouwstad met een basis van drie à vier lagen hoog. Hierbinnen zien we een divers palet van kleine pandjes, middelgrote samengestelde panden en hofjes. In de geschiedenis van de Nieuwstad zijn zelfs grote complexen (zoals de Beijnesfabriek) niet vreemd.



Hortusplein

Uitschieters in bouwhoogte (5 à 8 lagen) markeren in de binnenstad vaak bijzondere functies, zoals van oudsher kerken, maar later ook het V&D-pand en postkantoor. Deze panden zijn een vorm van hoge laagbouw waarbij niet de hoogte doorslaggevend is, maar juist hoe het gebouw aansluit op de omliggende bebouwing en hoe het aan de straat staat, vaak als verbijzondering van de hoek. Deze bebouwing kent vaak een klassieke opzet van plint, middendeel en kap.

Haarlemse pleinen
De pleinen in de Haarlemse binnenstad variëren van klein, zoals het Hortusplein en de Botermarkt, tot een aangename middenmaat zoals de Grote Markt. Deze gewaardeerde Haarlemse pleinen hebben een sterke verblijfsfunctie en beschikken over een goed programma zonder dat één functie te dominant wordt. Niet de omvang van het plein is bepalend voor het succes. Het gaat om een combinatie van gebruik, inrichting en een heldere afbakening van de openbare ruimte door de aangrenzende bebouwing.



Botermarkt

Grote Markt

Inzetten op programmakwaliteit

Kansrijk voor de zakelijke dienstverlening
Haarlem heeft een krappe kantorenmarkt. Kwalitatief goede kantoorhuisvesting is schaars en er is kans dat een aantal Haarlemse bedrijven op termijn gaat vertrekken door tekort aan (courante) huisvesting. Daarnaast zullen om dezelfde reden nieuwe bedrijven van buiten Haarlem zich hier mogelijk niet vestigen.

Haarlem is onderdeel van de metropoolregio Amsterdam (MRA), de belangrijkste economische regio van Nederland. Het stationsgebied is het belangrijkste ov-knooppunt van Haarlem in het regionale stedelijke netwerk. Om die reden is functiemenging met kantoren hier zeer kansrijk, met name voor (kennisintensieve) zakelijke dienstverlening op stedelijk en regionaal niveau. Dit sluit ook aan op de gevraagde ruimte voor (stuwende) economie zoals in de economische visie (2020) van de gemeente Haarlem is toegelicht.

De gemeente wil haar positie als onderdeel van de MRA en het stationsgebied als regionale toplocatie versterken en blijft ruimte bestemmen in het gebied voor werken/kantoren. Opgeteld is de huidige kantoorruimte rondom het Stationsplein die op regionaal niveau een rol kan vervullen ongeveer 28.000 m2. Haarlem wil bij toekomstige transformaties in het stationsgebied dit vloeroppervlak handhaven, als onderdeel van een gemengd programma.

Voor de nieuwe gebouwvolumes op het Stationsplein zal een flexibel ontwerp nodig zijn om zakelijke hoofdkantoren, toonaangevende bedrijven en instellingen en ook diverse kleinere kantoorunits te kunnen huisvesten. Door hier te richten op de regionale kantorenmarkt ontstaat ook een habitat voor (afgeleide) kleinschalige bedrijvigheid, co-working, flexoffice-concepten en congresfuncties en kan hier een fijn en representatief gemixt werkmilieu gecreëerd worden. Bij een businesscentrum passen functies als grand café en rooftopbar.

Een tweede reden om de gebouwen flexibel inzetbaar te maken is dat op termijn - indien de kantorenvraag mogelijk weer afneemt als gevolg van demografie, vergrijzing, afname beroepsbevolking - ook andere functies in de gebouwen kunnen komen. Op termijn is bijvoorbeeld de stadsbibliotheek aan het plein vestigen een serieuze overweging.

Stedelijk woonprogramma
Het beleid ‘wonen boven winkels’, de te handhaven woontoren Beijnes en bebouwing langs de Bolwerken zorgen voor een aanzienlijk aandeel wonen in het stationsgebied. Ook in de direct omliggende buurten van het Stationsplein zijn veel woningen. Dit wordt nog verder uitgebreid door de ontwikkelingen in de Gonnetbuurt.

Afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen ontwikkeling kan het aandeel wonen in het stationsgebied toenemen, deels gericht op het Stationsplein (appartementen) en deels langs de Lange Herenstraat (stadwoningen, woon-werkwoningen). De doelgroepen voor de appartementen (compacte woningbouw) zijn jongeren en ouderen vooral vanwege de nabijheid van de vele stedelijke voorzieningen.

Als er voldoende potentieel en nieuw elan wordt gecreëerd in dit gebied, ontstaan kansen om bijvoorbeeld een bijzonder stadsgebouw haalbaar te maken, vol met voor het publiek toegankelijke functies.

Ruimte voor een bijzonder stadsgebouw
Als er voldoende potentieel en nieuw elan wordt gecreëerd in dit gebied, ontstaan kansen om bijvoorbeeld een bijzonder stadsgebouw haalbaar te maken, vol met voor het publiek toegankelijke functies. Functies in de plint en op enkele verdiepingen die de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het gebied verbeteren. En dagelijks van acht tot middernacht open, zodat zestien uur per dag levendigheid in het gebied ontstaat. Een architectonische eyecatcher met daarin een combinatie van bibliotheek, educatie, cursussen, co-working lounge, symposia, podia, kunst/expo & media. In het concept kan ook een aantal commercieel-maatschappelijke functies komen, zoals fitness, educatie, gezondheidscentrum i.c.m. kinderopvang.

Een brasserie/grand café op de begane grond van het gebouw met een uitnodigend terras is een belangrijke aanvulling voor levendigheid op het plein. Aan het Kennemerplein is al een succesvol en vergelijkbaar concept actief. Brasserie en terras hebben een zakelijke functie voor bedrijven en werknemers uit de omgeving, als meetingpoint voor reizigers en toeristen en als stedelijke functie voor de inwoners: ontmoetingsplek, gastvrijheid. Een openbare horecafunctie op een uitzichtpunt (rooftop en dakterras) is ook een uitstekende toevoeging voor dit gebied en letterlijk een bekroning.

Vitale aanloopstraten
De Kruisweg en Jansweg doen beide dienst als verbinding met de oude binnenstad. Ze zijn het verlengde van de Kruisstraat en Jansstraat die ooit werden begrensd door stadspoorten. Daarnaast zijn ze beiden onderdeel van het hoofdroutestelsel voor fietsers van en naar Haarlem Noord.

Voor beide straten zijn verbeteringen nodig om de aantrekkelijkheid als verblijfs- en routegebied te blijven borgen en te verhogen. Dat dit levendige straten blijven is essentieel. Een flexibel omgevingsbeleid en het bieden van mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik van de plinten (niet zijnde woonfuncties) kan helpen om de aantrekkelijkheid van deze straten te behouden. Aanvullend op de programmering van Stationsplein en Kruisweg, is de Jansstraat mogelijk interessant voor de vestiging van bijvoorbeeld creatieve werkplekken, experimentele restaurants, expositieruimten, antiquariaat etc.

Al enkele jaren is landelijk de retailsector vrij sterk in beweging, bijvoorbeeld als gevolg van bewuster consumeren, blurring en aankopen via internet. Er is in Haarlem een afname voorzien vanwege de online tendens. Echter door de groei van aantal inwoners is de prognose nog steeds (zeer lichte) groei. De beoogde ontwikkeling van het stationsgebied kan versterkend werken voor behoud en groei van voorzieningen in de aanlooproutes, bijvoorbeeld door zakelijke bezoekers te verleiden gebruik te maken van de vele voorzieningen in Haarlem.

4. Vijf ambities voor het stationsgebied

Het hart van de visie wordt gevormd door vijf ambities die worden toegelicht in dit hoofdstuk. De ambities slaan de brug tussen mobiliteit en een betekenisvolle plek in de stad. Er is geen prioriteit, de ene ambitie is niet belangrijker dan de andere. Het gaat in essentie om de samenhang. Per ambitie beschrijven we de richtinggevende uitspraken. Deze vormen de basis voor verdere planvorming.

Pleinen, parken, levendige straten en volop ruimte voor voetgangers en fietsers. De kwaliteiten van de historische binnenstad van Haarlem vormen de inspiratie voor het nieuwe stationsgebied.

Een evenwichtige, stedelijke mix van wonen, werken en culturele voorzieningen maakt van het Haarlemse stationsgebied een levendige plek voor iedereen. Een plek met een diversiteit aan mensen en activiteiten. Niet alleen overdag, maar ook in de avonduren. Actieve en open plinten, balkons en loggia's zorgen voor dynamiek en ogen op straat. Het stationsgebied in Haarlem is een schone, aangename en veilige plek.

Ambitie:
Een levendige plek voor iedereen

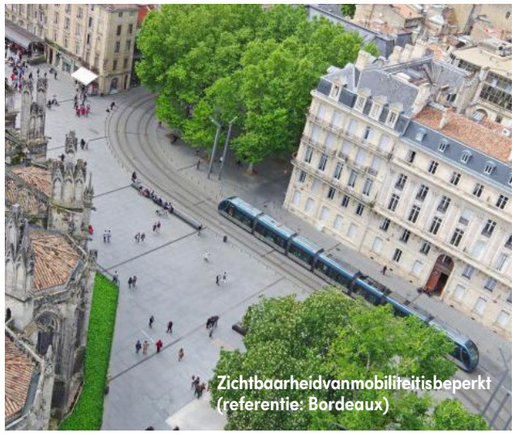
In het toekomstige stationsgebied komen drie kwaliteiten samen: aantrekkelijk openbaar vervoer, een mooie openbare ruimte en uitnodigende functies. Er wordt gewerkt en gewoond, maar je kunt er ook een terrasje pakken of boodschappen doen. Op die manier maken we een levendige en prettige plek voor iedereen, zowel overdag als 's avonds. Op de begane grond willen we gebouwen die voor iedereen toegankelijk zijn en functies die aantrekkelijk zijn voor Haarlemmers en reizigers, zoals restaurants en winkels die passen bij de stationsfunctie. Op de verdieping kun je wonen, maar er blijft ook veel ruimte voor kantoren en bijvoorbeeld ruimtes die (flexibel) ingezet kunnen worden als conferentie- of businesscentrum met grand café en dakterras. Ook de uitstraling van de Lange Herenstraat moet beter worden, bijvoorbeeld door woningen en werkfuncties te maken op de begane grond. Op het Stationsplein wordt een fysieke scheiding gemaakt tussen vervoersfunctie en verblijfsfunctie. Dat betekent dat een deel van het plein omgevormd wordt tot stadsplein met ruimte voor terrassen, maar ook met groen en plekken waar je kunt zitten. Het plein markeert het begin van de binnenstad. We kijken ook of er een culturele of recreatieve publiekstrekker op het Stationsplein kan komen.

dynamiek

Vervoersdynamiek en stedelijke ruimte komen samen op het stationsplein (referentie: Zwolle)

Stationsplein wordt een Haarlems stadsplein

De Haarlemse binnenstad kent mooie stadspleinen die elkaar qua gebruik aanvullen. De Grote Markt vormt het culturele en historische epicentrum van de stad, op de Botermarkt worden naast de terrassen de marktkramen uitgestald. Het Hortusplein in het Raakskwartier met de Jopenkerk heeft recenter weer een andere verblijfskwaliteit toegevoegd aan de binnenstad. Het Stationsplein wordt complementair in deze reeks: vervoersdynamiek en stedelijke ruimte komen hier samen.



Zichtbaarheidvanmobiliteitisbeperkt (referentie: Bordeaux)

Een fijne plek met verblijfskwaliteit

Het Stationsplein voegt kwaliteit toe aan de binnenstad als deze naast ‘verplaatskwaliteit’ ook ‘verblijfskwaliteit’ heeft, bijvoorbeeld ruimte voor ontmoeting, terrasjes of sport. Dat betekent dat op het Stationsplein beide functies hun eigen plek krijgen, maar ruimtelijk van elkaar gescheiden worden. Verblijfskwaliteit stelt onder andere eisen aan de bezonning op het plein en de grootte van het plein. Een te groot leeg plein kan ook als ‘unheimisch’ worden ervaren. Er is veel aandacht nodig voor een levendige programmering van de plinten. De functies in het stationsgebied zijn naar buiten gericht en dragen bij aan de levendigheid op straat. Het ‘verblijfplein’ wordt voornamelijk een voetgangersgebied, de zichtbaarheid van bussen en fietsen is beperkt, uitzondering is (op termijn) een tramhalte.

Verblijfskwaliteit (referentie: Leiden)

verblijfskwaliteit

Levendigheid op straat (referentie: Marseille)

Levendige programmering van de plinten (referentie: Seoul)

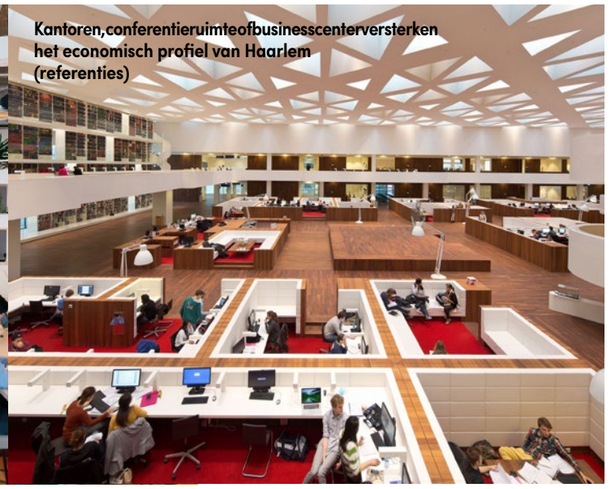
Een mix van wonen, werken en voorzieningen

In het stationsgebied wordt gewerkt, gewoond en er komen (stedelijke) voorzieningen. Om een levendige mix te garanderen, wordt geen van deze functies in het gebied dominant. Het Beresteyngebouw (al dan niet sloop nieuwbouw) behoudt haar voornamelijk commerciële functies. Hoogwaardige werkfuncties als kantoren, een flexibel in te zetten conferentieruimte, businesscenter met grand café, co-working, retail, horeca, rooftopbar en andere voorzieningen leveren een belangrijke bijdrage aan de versterking van het economische profiel van Haarlem. Functies die zo omvangrijk zijn dat er geen ruimte meer is voor een ander programma zijn uitgesloten.

Wonen als onderdeel van de mix is noodzakelijk voor de levendigheid in de avonduren. Het gaat om een woonomgeving met centrumkwaliteiten: betaalbaar, gestapeld en geschakeld wonen, voor stedelijke gezinnen, senioren en starters.

De kleinschalige functies ter ondersteuning van de reiziger, zoals de Kiosk en de Broodzaak, worden versterkt om het gemak van de reiziger te vergroten. (Culturele) voorzieningen, zoals onderwijs en cultuur (bibliotheek, cultureel centrum), horeca of een museum in het stationsgebied zijn wenselijk.

werken



Kantoren, conferentieruimte of businesscenter versterken het economisch profiel van Haarlem (referenties)

wonen

Wonen als onderdeel van de mix is noodzakelijk voor de levendigheid in de avonduren. (referentie: Stockholm)

Betaalbaar, gestapeld en geschakeld wonen, voor stedelijke gezinnen, senioren en starters (referentie: Cambridge)

voorzieningen

Stationscafé (referentie: Eindhoven)

Cultureel centrum en bibliotheek (referentie: Tiel)

Met de N200 direct achter het station langs is de auto lange tijd dominant geweest. Het hernieuwde stationsgebied in Haarlem wordt een gebied waar voetgangers en fietsers centraal staan: zij hebben straks voorrang en vinden vanuit alle windrichtingen hun weg naar het station. Een fijnmazig netwerk van pleinen, straten en parken verbindt het station met de omgeving. Hoogwaardige fietsenstallingen maken het aantrekkelijk om met de fiets naar het station te komen. De beleving vanuit ooghoogte staat centraal. De openbare ruimte is aangenaam en groen. De plinten van de bebouwing zijn levendig en transparant.

Ambitie:
Voorrang voor voetgangers en fietsers

Het stationsgebied wordt een prettige plek om te lopen en te fietsen. Het Stationsplein wordt het domein van de voetganger. De bedoeling is om op het plein een helder onderscheid te maken tussen het busstation en het verblijfs-/voetgangersgebied. We willen dat bussen en geparkeerde fietsen daar zo min mogelijk te zien zijn. Het Kennemerplein wordt een straat waar fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen en veilig en makkelijk hun bestemming kunnen bereiken. Dat kan betekenen dat auto's soms wat langer moeten wachten.

Bij het station komen meer comfortabele en overdekte parkeerplekken voor de fiets, ook voor elektrische fietsen en scooters. Deze fietsenstallingen zijn veilig en makkelijk bereikbaar vanaf het Stationsplein, de Kruisweg, de Jansweg en het Kennemerplein. We denken na over een speciale tunnel voor fietsers onder het Kennemerplein. De Kruisweg en de Jansweg worden beide aantrekkelijke routes naar het centrum voor fietsers en voetgangers.

Prioriteit voor langzaam verkeer
Het Stationsplein is het domein voor de voetganger: de reiziger, bezoeker, bewoner, ondernemer, enzovoorts. In de binnenstad en rond het station hebben voetgangers en fietsers prioriteit en is de auto te gast. De N200 wordt een openbare ruimte waar langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer (meer) in evenwicht zijn. Ruimte die kan worden gewonnen door het profiel voor de auto te versmallen, komt ten goede aan het langzaam verkeer en groen.

Meer ruimte voor voetganger, fietser en groen
In deze visie wordt gepleit voor een aanzienlijke reductie van het aantal auto's op de N200. De ambitie is dat doorgaand verkeer wordt omgeleid. Dit wordt in breder verband bestudeerd in het traject van de mobiliteitsvisie. Het stationsgebied blijft toegankelijk voor lokaal verkeer,. Wanneer het profiel voor de auto wordt versmald dan komt de vrijkomende ruimte ten goede aan de voetganger, fietser en een groene inrichting passend bij het karakter van het bolwerk. Ook zijn er perrons voor taxi's, kiss & ride en NS-bussen. Auto's zijn onderdeel van de nieuwe inrichting, maar zijn niet langer overheersend.

Het Stationplein is het domein voor de voetganger (referentie: Rouen)

langzaam verkeer en groen

aangename routes

Kruisweg en Jansweg vormen een aangename route naar de binnenstad (referentie: Leiden)

De Kruisweg en Jansweg als aangename routes
Zowel de Kruisweg als de Jansweg vormen een aangename route naar de binnenstad.
In de Kruisweg is ruimte voor winkels, horeca, dienstverlening en wonen. Er is recent geïnvesteerd in de 'rode loper' kwaliteit van de Kruisweg. In de Jansweg ligt het accent op wonen, cultuur, maatschappelijke voorzieningen en bedrijvigheid. Beide routes zijn voor fietsers in twee richtingen toegankelijk. Belangrijk is ook de uitstraling van de Jansweg. Het streven is een rustig beeld, passend bij het binnenstedelijke karakter en de monumentale panden. De uiteindelijke inrichting voor de Jansweg en de Kruisweg hangt samen met de keuze voor de ontsluiting van de busvoorziening en de busroutes.

Toegang naar fietsenstalling uit alle windrichtingen
In aanvulling op de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de Kruisweg komt er aan de zuidoostzijde (Jansweg) en aan de noordzijde (Kennemerplein) toegang tot een hoogwaardige fietsenstalling. Deze zijn ook toegankelijk voor bijzondere fietsen.

prettig fietsparkeren

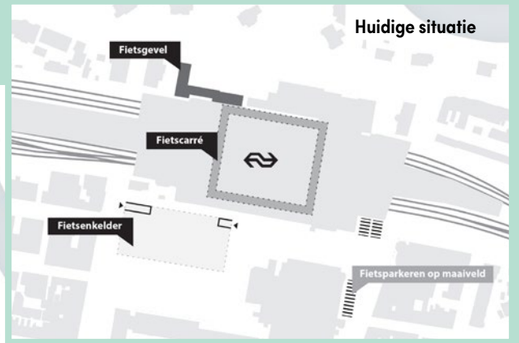
Hoogwaardige fietsenstallingen,
ook voor bijzondere fietsen

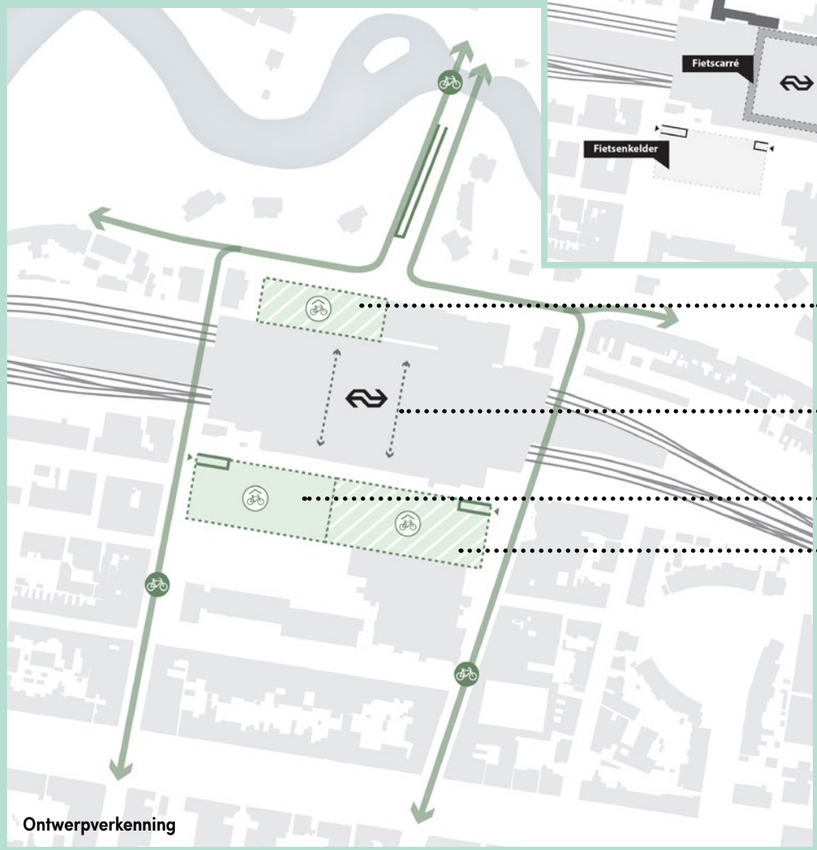
Ontwerpverkenningen fietsenstallingen
Uitgangspunt van de Startnotitie is dat het aantal inpandige fietsenstallingen in het stationsgebied meegroeit met de behoefte. Dit betekent dat er rekening gehouden moet worden met een uitbreiding van maximaal 5.000 fietsparkeerplekken in 2040. Deze toe te voegen plekken worden verdeeld over stallingen onder het Kennemerplein (noordzijde) en een stalling die ontsloten is vanaf de Jansweg (zuidoostzijde). De exacte verdeling ligt nog niet vast.

Het fietsparkeren in de stationsomgeving is momenteel onevenwichtig verdeeld en moeilijk toegankelijk voor bijzondere fietsen. Er is een structurele oplossing nodig, die hoogwaardig is en toegankelijk vanuit alle windrichtingen. Dit is mogelijk door de bestaande ondergrondse stalling onder het Stationsplein uit te breiden met een tweede ingang aan de Jansweg (zuidoostzijde), en aan het Kennemerplein (noordzijde) een tweede ondergrondse stalling te maken.

Aan de noordzijde van het Kennemerplein is ruimte voor een hellingbaan naar een ondergrondse stalling. Dit zou het voor fietsers mogelijk maken om een ondergrondse stalling te bereiken, zonder de N200 over te hoeven steken. Het is daarbij wenselijk om de bovengrondse stallingsplaatsen (fietsgevel) mee te nemen in het totale programma voor de ondergrondse stalling.

Het zandlichaam (de zandlaag waarop de sporen liggen) kan eventueel gecombineerd worden met een nieuwe noord-zuidverbinding voor voetgangers op maaiveld. Dit kan in potentie een derde transfertunnel voor het treinstation zijn, waarbij ook programmering met kleinschalige stationsvoorzieningen tot de mogelijkheden behoort. Ook kan deze verbinding toegang bieden tot de fietsparkeervoorzieningen aan de noord- en zuidzijde van het treinstation.





Ontwerpverkenning

Het stationsgebied in Haarlem blijft ook in de toekomst een goed functionerende openbaarvervoersknoop. De reiziger beweegt zich aangenaam, eenvoudig en snel tussen de modaliteiten voet, fiets, bus, auto en trein. We houden rekening met op termijn een tram.

Ambitie:
Reizigers bewegen zich moeiteloos en snel

Het stationsgebied blijft natuurlijk dé plek in Haarlem om een reis te beginnen, te eindigen of te vervolgen met trein, bus, fiets of te voet. Dat betekent dat er voldoende ruimte blijft voor de bussen en de treinen én voor een tram in de toekomst. De routes rondom het station zijn comfortabel en prettig, ook voor (visueel) gehandicapten. De routes worden bijvoorbeeld niet doorkruist door andere verkeersstromen. Mogelijk kan een fietstunnel onder het Kennemerplein een directe toegang tot de fietsenstalling krijgen. Vanuit de fietsenstalling kom je snel en veilig bij de trein of de bus. Vanuit de trein kun je de route naar de bus of het centrum gemakkelijk vinden.

Het busstation krijgt ten minste een overkapping, zodat reizigers droog kunnen wachten. Ook kan het zo zijn dat het busstation in of onder een gebouw komt. Aan de noordzijde krijgen de kiss & ride en taxi's de ruimte, omdat het station daar via het Kennemerplein en de N200 per auto goed bereikbaar is.

Overkapping
(referentie: Tilburg)

Busgebouw
(referentie: Breda)

Een hoogwaardig busstation
Het busstation is een hoogwaardige, veilige omgeving waar reizigers comfortabel kunnen wachten op de bus. Een overkapping is een minimumvereiste. Zowel bussen op maaiveld als bussen in een gebouwde oplossing zijn een optie. Een gebouwd busstation is royaal gedimensioneerd (ook in de hoogte) en er heerst een 'binnengevoel'. Het station heeft zo min mogelijk een buffer- of laadfunctie. Dat betekent dat ernaar gestreefd wordt het station minder als eindstation te laten functioneren voor verschillende buslijnen, door lijnen te koppelen of door te laten rijden. Ook komen er bij voorkeur geen laadplaatsen voor elektrische bussen op het Stationsplein.

Snelle verbindingen en een evenwichtige bezetting
De verbindingen voor reizigers tussen fietsenstallingen, busstation en treinstation zijn comfortabel en frictieloos, ook voor (visueel) gehandicapten: de routes worden niet doorkruist door andere grote verkeersstromen. Reizigers zijn evenwichtig gespreid in het stationsgebied, waaronder in de transfertunnels naar de perrons aan de oost- en westzijde van het stationsgebouw.

Voorbereid op een tram

In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. Uit vervolgonderzoek moet blijken of de tram daadwerkelijk haalbaar is. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied inpasbaar zijn. Er zijn nog geen keuzes gemaakt wat betreft de halteplaatsen aan de zuidkant. We weten ook nog niet of de tram doorrijdt naar Haarlem Noord. Dit wordt na vaststelling van de visie nader uitgewerkt.

De tram zal een flink deel van het busvervoer vervangen. De oplossing die nu gekozen wordt voor het busstation in het stationsgebied, moet dus flexibel en transformeerbaar zijn voor het geval het aantal bussen in de toekomst gereduceerd wordt.

Met de komst van een tram zullen er minder bussen door de binnenstad rijden (referentie: Rio de Janeiro)

ruimte voor een tram

Auto's aan de noordzijde

De autogerelateerde functies (zoals kiss & ride, taxi) worden zoveel mogelijk geconcentreerd aan de noordzijde van het station, waar het station als bestemming voor de auto goed bereikbaar is.

Laden en lossen binnen venstertijden

Een ruimte voor laden en lossen bij het stationsgebouw is noodzakelijk om de voorzieningen als winkeltjes en restauratie rond het station goed te laten functioneren. Omdat het gaat om een tijdelijk gebruik van de openbare ruimte op gezette tijden, kan laden en lossen eventueel in het voetgangersgebied plaatsvinden. Zowel aan de bolwerkzijde als aan de stadszijde dient rekening te worden gehouden met ruimte voor laden en lossen.

Minder parkeerplekken door slimme strategie

Een slimme parkeerstrategie is belangrijk voor het slagen van de stedelijke ontwikkeling. Hierbij spelen verschillende opgaven en belangen. In de volgende fase van het traject werken we aan een pakket aan maatregelen waarin met de verschillende betrokken partijen naar een maatwerkoplossing wordt gezocht. Uitgangspunt is dat zo min mogelijk ruimte wordt ingenomen door geparkeerde auto's. De gebruikers van het gebied reizen zo veel mogelijk met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer. De aanwezigheid van hoogwaardig ov en maatregelen als mobiliteitsmanagement voor bedrijven, deelauto's, beperken van het aantal parkeerplaatsen en stimuleren van het gebruik van e-bikes leiden tot een afname van het autogebruik. Daarnaast wordt parkeren op eigen terrein opgelost, niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte en bij voorkeur ondergronds.

kiss & ride

De unieke ligging van het Haarlemse station binnen het bolwerk en de binnenstad komt straks goed tot zijn recht. Het Stationsplein aan de zuidzijde representeert de kwaliteiten van de Haarlemse binnenstad met haar kenmerkende tussenschaal: aangenaam, hoogwaardig en met klasse. Het groene bolwerk met zijn statige panden, grote bomen en glooiende groene lijnen is vanaf de noordzijde van het station direct ervaarbaar. Zowel de zuidzijde als de noordzijde van het station zijn onderdeel van een aantrekkelijk entreegebied.

Ambitie:
Bolwerk en binnenstad komen samen

De stationsomgeving vormt de verbinding tussen de parken van de Bolwerken en de dynamische, historische binnenstad. Het station krijgt een voorkant aan beide zijden; het levendige Stationsplein aan de zuidzijde en het Kennemerplein aan de noordzijde. We willen van het Stationsplein een stadsplein met een historische en binnenstedelijke ambiance maken. Het Stationsplein wordt een prettige plek en een mooie en sfeervolle toegang tot het centrum, met ruimte voor reizigers én ruimte om te verblijven. De bebouwing aan het Stationsplein moet aansluiten bij de maat en sfeer van de binnenstad. Met uitzondering van de bestaande woontoren is er voor nieuwe hoogbouw geen ruimte op en rond het Stationsplein. Het stationsgebouw blijft goed zichtbaar. Ook de noordzijde van het station wordt een prettige omgeving, door onder andere een betere inrichting van het Kennemerplein voor voetgangers en fietsers en meer groen. Het is een klein plein dat als open ruimte zelf bijdraagt aan een positieve ervaring van deze plek. Het plein dient als verdeelpunt voor een vervolgstap die de passant hier wil maken. Feitelijk zijn het aangrenzende station en de Bolwerken de belangrijkste kwaliteitsbieders, als entrees naar een achterliggende waarde: ontmoeting, reizen, park. Dit kan nog versterkt worden door bijvoorbeeld beter ontworpen toegangen naar stationshal en fietsenstalling en beter zichtbare en toegankelijke parkingangen van de Bolwerken.

Maat en schaal Stationsplein sluit aan bij Haarlemse binnenstad
Het nieuwe Stationsplein past wat betreft maat en schaal in de Haarlemse binnenstad. Het in ere herstellen van de oorspronkelijke rooilijn van het Stationsplein (in het verlengde van de Rozenstraat) is mogelijk interessant. Een heldere afbakening van het Stationsplein is van belang: bebouwing markeert de wanden van de openbare ruimte, zoals gebruikelijk is in de Haarlemse binnenstad. Het monumentale stationsgebouw is nadrukkelijk de stedelijke blikvanger; de zichtbaarheid van het gebouw blijft gewaarborgd.

Hoogwaardig entreegebied aan de Bolwerkzijde
Aan de noordzijde krijgt het station ook een hoogwaardige entree, zowel de openbare ruimte als de functies en bebouwing van het station. Er komt meer ruimte voor de voetganger en de ingangen van het station worden duidelijk herkenbaar. De relatie met de Bolwerken wordt versterkt door de barrière van de N200 te verminderen en te vergroenen. Er wordt veel aandacht besteed aan de verbindingen naar en de entrees tot de Bolwerken.

Lessen uit ontwerpend onderzoek
In de totstandkoming van de visie zijn bij wijze van ontwerpend onderzoek diverse modellen voor het Stationsplein gemaakt. Deze modellen zijn met de experts, stakeholders en klankbordgroep besproken. Op basis van de lessen die hieruit naar voren zijn gekomen, zijn de ambities voor het stationsgebied aangescherpt.

Een paar voorbeelden van belangrijke lessen uit de modellenstudie:
- Het belang van de maat van het Stationsplein: niet te groot, maar ook niet te klein. Het plein moet passen bij de Haarlemse identiteit, maar ook groot genoeg zijn om onvoorziene ontwikkelingen rond het station een plek te kunnen geven. Stationsomgevingen zijn complex, enige flexibiliteit is altijd nodig.
- Het belang van de aanrijroutes voor de bussen: cruciaal voor de beleving op het Stationsplein, maar ook voor het goed functioneren van het bussysteem.
- Waar worden de modellen op beoordeeld? Niet alleen op stedenbouwkundige kwaliteit en mobiliteitskwesties, maar ook op de programmatische mogelijkheden, kosten en opbrengsten, technische realiseerbaarheid, complexiteit in proces en flexibiliteit naar de toekomst.

Bebouwing sluit aan bij de Haarlemse maat
Nieuwe bebouwing en herontwikkeling in het stationsgebied sluit wat betreft bouwhoogte en korrelgrootte aan op de maat en schaal van de Haarlemse binnenstad. De Haarlemse binnenstad kenmerkt zich vooral als een laagbouwstad met een basis van drie à vier lagen hoog. Deze bouwhoogte is herkenbaar in het stationsgebied. Uitschieters in bouwhoogte (vijf à acht lagen) markeren in de Haarlemse binnenstad vaak bijzondere functies, zoals het voormalige V&D-pand en het voormalige postkantoor. Deze hoge laagbouw is ook voor het stationsgebied op markante plekken kansrijk, waarbij niet de hoogte doorslaggevend is, maar juist hoe het gebouw aan de straat staat, vaak als verbijzondering van de hoek.

Architectuur van pandjes, maar ook van bijzondere gebouwen en zelfs hallen, is mogelijk. Nieuwe bouwblokken in het stationsgebied sluiten aan op bestaande blokmaten in de Haarlemse binnenstad.

Strakke rooilijnen en heldere overgang openbaar-privé
Rond het station ontstaat een fijnmazig netwerk voor voetgangers. Het in ere herstellen van de oost-westverbinding (voormalige Lange Molenstraat) tussen Kenaupark en Ripperdapark, en/of het toevoegen van extra noord-zuidverbindingen kan daarin een bijdrage leveren. De structuur van de Haarlemse binnenstad kenmerkt zich door een straatgewijze bebouwing met strakke rooilijnen en een heldere overgang tussen openbaar en privé. Nieuwe bouwblokken in het stationsgebied sluiten hierop aan.

Intermezzo: ontwerpverkenningen N200

De N200 is de doorgaande route van Amsterdam naar Bloemendaal en Zandvoort en loopt dwars door de binnenstad van Haarlem, direct voor het station langs. De N200 vormt een grote barrière tussen noord en zuid, tussen stad en bolwerk. Niets doen is geen optie, een duidelijk uitgangspunt in de Startnotitie voor deze visie. Maar welke opties zijn er dan wel? In het kader van deze visie zijn verschillende opties om de barrièrewerking van de N200 te slechten onderzocht.

Tunnel N200
Grote infrastructurele ingreep, een ontkenning van het probleem

Een tunnel voor de N200 zou bedoeld zijn voor het doorgaande autoverkeer. Voetgangers en fietsers blijven bovengronds en moeten het tunneldek gemakkelijk kunnen oversteken. Het station blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer, wat betekent dat er ook auto's bovenop de tunnel rijden. Een andere randvoorwaarde is dat er bussen en auto's via de Jansweg en / of Kruisweg van noord naar zuid rijden.

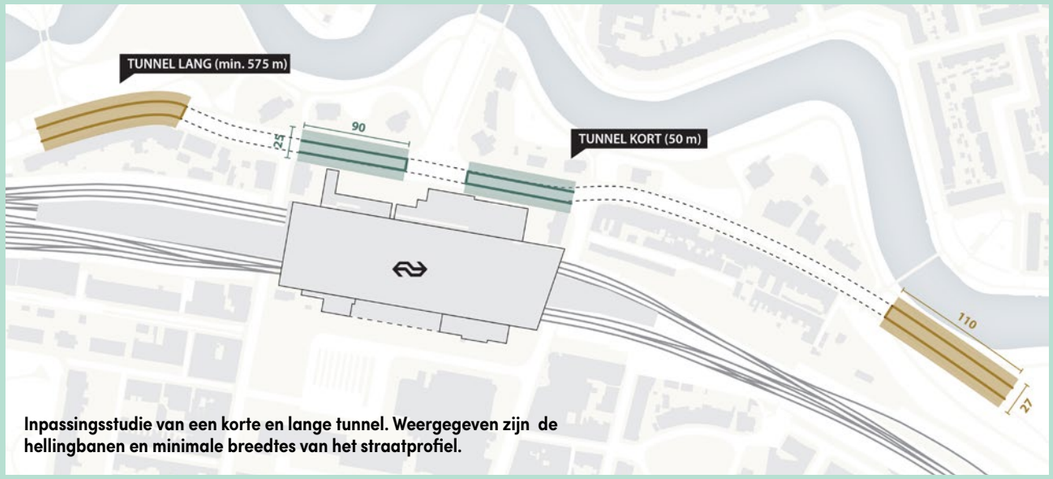
Om de tunnel in en uit te kunnen rijden, is aan weerszijden een hellingbaan nodig van minimaal negentig meter. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de breedte van het straatprofiel. Aan de start van beide hellingbanen is een straatprofiel nodig van minimaal 25 meter (in twee richtingen een rijstrook voor auto's die de tunnel in rijden, in twee richtingen een rijstrook voor auto's die bovengronds blijven, aan weerzijde een fietspad en trottoir).

De straatbreedte aan de noordzijde van het station is beperkt. Wanneer we kijken naar de beschikbare breedte in het straatprofiel, kan een tunnel slechts op twee manieren worden ingepast:

- Een korte tunnel tussen Jansweg en Kruisweg: lengte circa vijftig meter.
- Een lange tunnel: lengte minimaal 575 meter. Deze lengte is minimaal, maar niet afgestemd op aansluiting op routes in de omgeving. Het beste zou zijn om de gehele lengte van het bolwerk te nemen.

Korte tunnel: voldoet niet aan de randvoorwaarden
Bussen en auto's kunnen slechts in één richting van noord naar zuid rijden. Hiermee voldoet deze optie dus niet aan de randvoorwaarden. Ook is de oversteekbaarheid voor fietsers- en voetgangers beperkt. Het lijkt misschien een goede oplossing om auto's onder de grond te laten rijden, maar het is belangrijk om je te realiseren dat kruisend verkeer over de gehele lengte van de hellingbanen niet kan oversteken. Op zijn eigen manier vormt een tunnel dan een nieuwe barrière. Fietsers en voetgangers kunnen in dit scenario slechts op één centraal punt oversteken. Voor beide ingangen van het station ligt een hellingbaan.

Lange tunnel: onwenselijk
De lange tunnel, over de gehele lengte van het bolwerk is technisch gezien inpasbaar. Een grote tunnelbak door een deel van de binnenstad is echter een overmaatse ingreep met grote financiële consequenties. Ook is dit een ontkenning van het echte probleem: auto's blijven op deze manier dwars door de binnenstad rijden.



Inpassingsstudie van een korte en lange tunnel. Weergegeven zijn de hellingbanen en minimale breedtes van het straatprofiel.

Architectuur van pandjes, met hier en daar een hoger

Kansen voor voorzieningen achter de rijtuigenkap
De vernieuwing van het Stationsplein biedt kansen voor de rijtuigenkap van het station. De kap, momenteel ingezet als wachtruimte voor de busreiziger, heeft een bijzondere uitstraling en draagt bij aan de monumentale kwaliteit van het gebouw. Met de komst van een nieuw busplein is de wachtruimte onder de kap niet meer noodzakelijk voor busreizigers. De rijtuigenkap kan natuurlijk blijven dienen als verblijfsruimte, een verlengde van het stationsplein. Maar er zijn nog meer mogelijkheden. Als de fietsen geconcentreerd worden in een hoogwaardige stalling, komt ook de ruimte achter de rijtuigenkap vrij, waar nu het fietscarré ligt. Hier kunnen de winkeltjes en ondersteunende voorzieningen van het station een prominente, centrale plek in het stationsgebied te krijgen.

Nieuwe voetgangersverbinding van noord naar zuid
Als de rijtuigenkap beter benut wordt, kan overwogen worden een extra voetgangersverbinding van noord naar zuid te maken worden dwars door het (zandlichaam onder het) station. Vanuit deze derde tunnel in het stationsgebouw kunnen toegangen worden gemaakt naar de oostelijke en westelijke transfertunnel en een koppeling met ondergrondse fietsenstallingen.

De rijtuigenkap

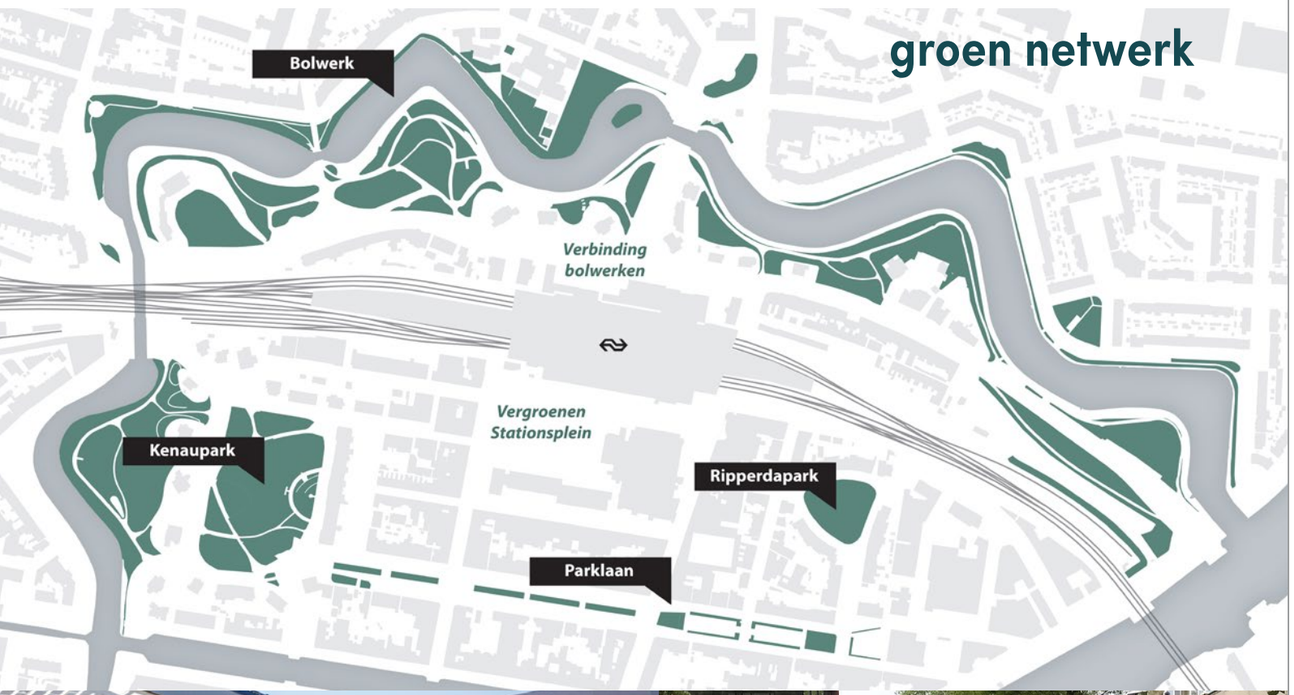
In het stationsgebied wordt volop ingezet op duurzame mobiliteit, zoals langzaam verkeer, openbaar vervoer en het gebruik van deelsystemen. De bebouwing is adaptief en flexibel, zodat men in de toekomst kan inspringen op een veranderende vraag. De openbare ruimte is klimaatbestendig en groen ingericht en draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. We maken optimaal gebruik van hernieuwbare energiebronnen en circulaire materialen.

Ambitie:
Duurzaam op elk vlak

Duurzaam op elk vlak houdt in dat er wordt gekozen voor duurzame manieren van vervoer. Het gebied wordt zo ingericht dat de keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of de benenwagen een vanzelfsprekende is. Ook houden we nu al rekening met de mogelijke komst van een tram. De openbare ruimte wordt klimaatbestendig ingericht en er komt meer groen. Bij de nieuwe bebouwing houden we rekening met de mogelijkheid om er een andere functie in te plaatsen. Kantoren kunnen bijvoorbeeld later worden verbouwd naar woningen.

Klimaatadaptatie door vergroening van de stationsomgeving

Een klimaatadaptief gebied is noodzakelijk voor een aantrekkelijk, comfortabel en goed functionerend stationsgebied en stadsentree. Hittestress heeft bijvoorbeeld gevolgen voor gezondheid en comfort en wateroverlast kan de bereikbaarheid beperken. Daarom wordt de openbare ruimte in het stationsgebied wordt klimaatadaptief: kan pieken en dalen in neerslag doorstaan, levert een bijdrage aan een prettig microklimaat in de stad en is hittebestendig. Het stationsgebied wordt zoveel mogelijk vergroend, en er is aandacht voor de opvang en buffering van regenwater. Waar mogelijk dragen ook de gebouwen in het stationsgebied hieraan bij middels het gebruik van groene en blauwe daken en groene gevels, en groene binnenterreinen.



vergroening van de openbare ruimte (referentie: Tilburg)

klimaatadaptief

klimaatbestendig (referentie: Nijverdal)

keuzemogelijkheden in gedeeld e-vervoer (referentie: Rotterdam)

Groene verbinding tussen Kenaupark en Ripperdapark

De vergroening van de openbare ruimte rond het station, met een variatie in beplanting, draagt bij aan de stedelijke biodiversiteit. Doordat de groene ruimtes in contact staan met andere groene plekken en parken in Haarlem, zoals de bolwerken, het Kenaupark, de Parklaan en het Ripperdapark, wordt het ecologische netwerk versterkt. We gaan respectvol om met aanwezige bomen.

Duurzame mobiliteitstransitie: meer lopen, fietsen en openbaar vervoer

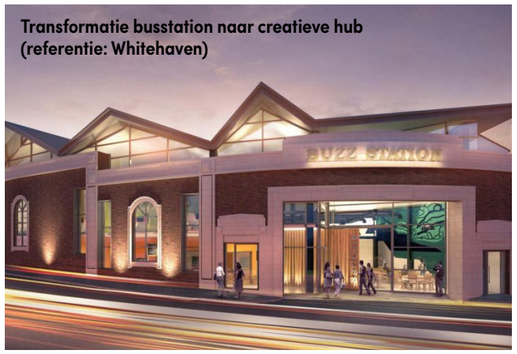
In het stationsgebied wordt volop ingezet op het gebruik van openbaar vervoer. Het gebied wordt zo ingericht dat de keuze voor de fiets, het openbaar vervoer of te voet een vanzelfsprekende is. Een hoogwaardig trein- en busstation maken de reis aangenaam en aantrekkelijk. Voor de nieuwbouw in het stationsgebied streven we naar op een autoparkeernorm voor gebruikers van nul. Het gebruik van slimme vormen van mobiliteit, als de e-bike en deelsystemen voor de auto, fiets en scooter wordt gestimuleerd.

Hoogwaardige materialen en tijdloos ontwerp
Bebouwing en openbare ruimte in het stationsgebied worden gemaakt voor een lange termijn en dienen de tand des tijds te kunnen doorstaan. Door gebruik te maken van hoogwaardige materialen en te streven naar een tijdloos ontwerp dat aansluit Haarlemse identiteit en deze zelfs versterkt, bouwen we niet alleen voor nu maar ook voor de toekomst.

Station(sgebied) als opwekker van duurzame energie
De nieuwe bebouwing is uiteraard aardgasvrij en mogelijk zelfs energieleverend. Alle nieuwbouw zal op het gebied van energie prestaties en materiaalgebruik voldoen aan de hoogste kwaliteits- en duurzaamheidseisen.

Toekomstbestendig en flexibel door transformeerbare gebouwen
Een onderdeel van toekomstbestendigheid is flexibiliteit. Om in te kunnen springen op een veranderende mobiliteitsvraag in de toekomst moet de bebouwing in het stationsgebied transformeerbaar zijn. Dit is met name een aandachtspunt voor gebouwde busoplossingen. Deze zouden op termijn geschikt moeten zijn voor andere functies, bijvoorbeeld creatieve werkplekken, sport of indoor evenementen. Dat stelt eisen aan de constructie en de inrichting van het gebouw. Ook kantoor- en woonbebouwing dient transformeerbaar te zijn: indien de vraag naar kantoorruimte in de toekomst afneemt of de wensen op het gebied van wonen veranderen, moeten de gebouwen vrij eenvoudig een andere functie kunnen krijgen of aanpasbaar zijn naar de vraag. Een zekere flexibiliteit in de mobiliteitsoplossingen is noodzakelijk.

Bebouwing heeft Haarlemse identiteit, en kan de tand des tijds doorstaan (referentie: Haarlem)



Transformatie busstation naar creatieve hub (referentie: Whitehaven)

Natuurinclusief en circulair bouwen
De nieuwe bebouwing in het stationsgebied wordt circulair gebouwd. Door rekening te houden met hergebruik van materialen en de nieuwe bebouwing te voorzien van een materialenpaspoort, dragen we bij een circulaire economie. De nieuwe bebouwing in het stationsgebied wordt ook natuurinclusief, wat betekent dat de bebouwing een positieve bijdrage levert aan de natuurwaarden. Ook de inrichting van de openbare ruimte speelt hierin een rol. Een grote diversiteit aan planten en bomen trekt vogels, zoogdieren en insecten en schimmels. Zo ontstaat er rond het station een interessante stadsnatuur.

Een materialenpaspoort geeft inzicht in de circulariteitswaarde van een gebouw (referentie: Madaster)

Bebouwing levert een positieve bijdrage aan natuurwaarden (referentie: Bordeaux)

natuurinclusief en circulair

5. Stedenbouwkundige mogelijkheden

In dit hoofdstuk gaan we in op de stedenbouwkundige mogelijkheden voor het stationsgebied. De ambities vormen het fundament én het cement van de uitwerkingen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de bolwerkzijde en de binnenstadzijde, beide als onderdeel van een representatief entreegebied van de stad. Voor de bolwerkzijde noemen we de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten en aan binnenstadzijde etaleren we verschillende varianten en voorbeelden. Varianten die kansrijk zijn, mits ze bijdragen aan de ambities. In deze visie werken we niet toe naar een voorkeur.

Bolwerkzijde

Verminderen barrièrewerking N200
De ambitie is om de barrièrewerking van de N200 voor fietsers en voetgangers te verminderen. Daarvoor moet het aantal doorgaande auto's op de N200 aanzienlijk worden teruggebracht. Dat is een ambitieuze stedelijke en zelfs regionale opgave en dat raakt niet alleen de harde infrastructurele maatregelen, maar ook toekomstig mobiliteits- en parkeerbeleid.

Het reduceren van het aantal autobewegingen biedt de mogelijkheid om meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers. Het biedt de mogelijkheid om de (binnen)stad leefbaarder te maken. Ook kan de openbare ruimte vergroend worden. Dat versterkt het bijzondere karakter van het bolwerk. Het bolwerk wordt ruimtelijk meer verbonden met de binnenstad. De inrichting van de nieuwe openbare ruimte wordt in een latere fase nader uitgewerkt.

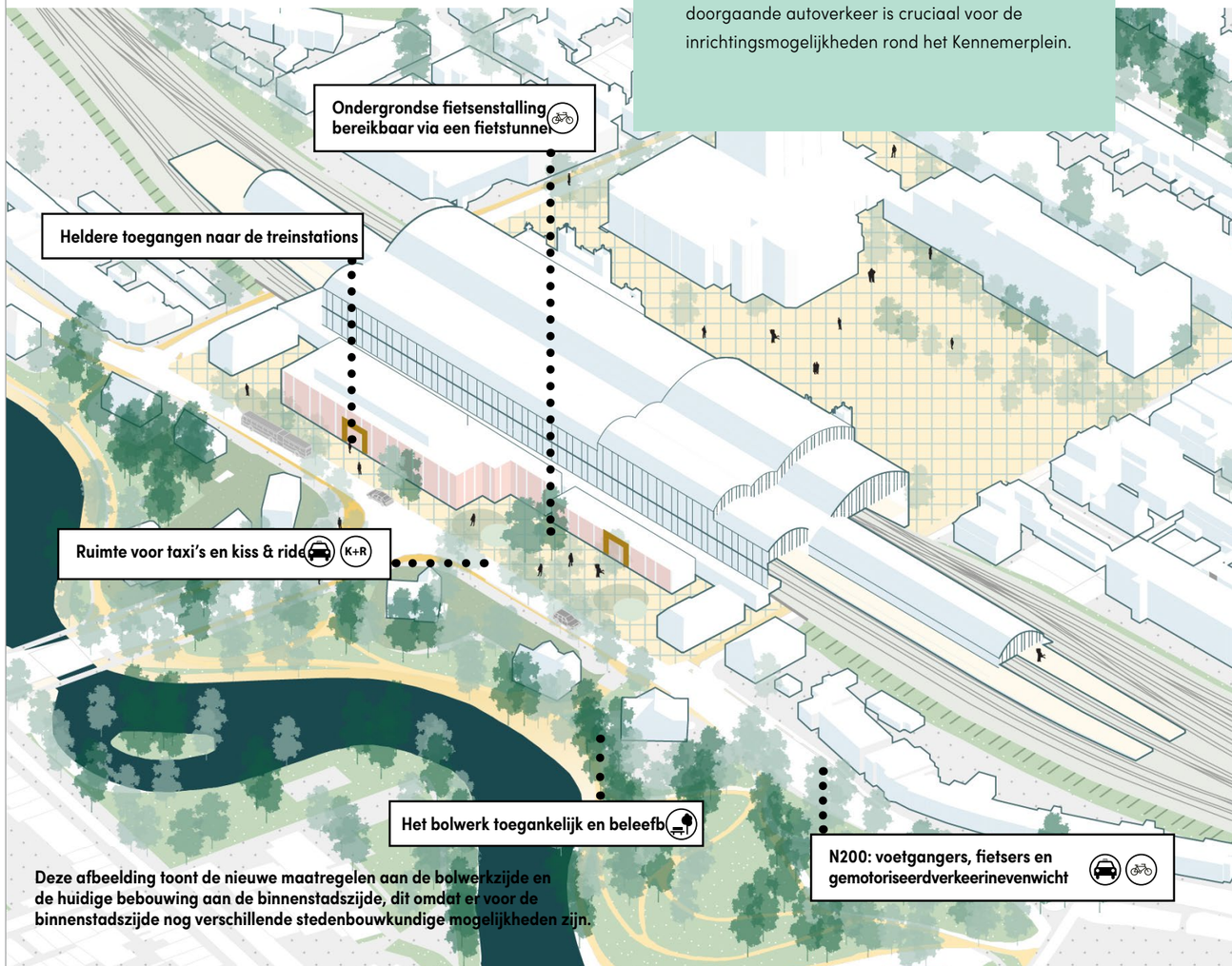
Kiss & ride aan de noordzijde
Aan de noordzijde blijft ruimte voor autogerelateerde functies, zoals (elektrische) taxi's, deelauto's en een kiss & ride-voorziening. Het stationsgebied blijft als bestemming goed bereikbaar. Ook is het denkbaar dat NS-bussen, bij calamiteiten of werkzaamheden op het spoor, aan de noordzijde halteren.

Ondergrondse fietsenstalling aan het Kennemerplein
Voor fietsers zetten we in op een nieuwe ondergrondse fietsenstalling onder het Kennemerplein. Deze kan worden vanuit de richting van het Franshalsplein worden verbonden via een royaal opgezette en veilige fietstunnel onder de N200. Deze fietsvoorziening biedt kansen om de bestaande (tijdelijke) fietsgevel aan het Kennemerplein te vervangen. De fietsvoorziening biedt ook ruimte aan bijzondere fietsen, zoals e-bikes, bakfietsen en kratjesfietsen. Dat stelt eisen aan de toegang tot de stalling. De exacte stallingscapaciteit moet nader worden onderzocht. Op lange termijn kan deze ondergrondse fietsenstalling mogelijk gekoppeld worden met de bestaande fietskelder onder het Stationsplein of met een nieuwe noord zuid verbinding centraal onder de sporen.

Tweede voorkant
In lijn met ambities wordt de bolwerkzijde van het station een volwaardige tweede voorkant. Op termijn is het wenselijk om de uitstraling van de bebouwing aan de noordzijde te verbeteren. Dit gaat zowel om architectonische beeldkwaliteit van de stationsbebouwing als om de zichtbaarheid van de stationsentrees. Het Kennemerplein wordt een hoogwaardig onderdeel van het stationsgebied. De openbare ruimte van het plein is aangenaam, de flanken zijn uitnodigend geprogrammeerd en het bolwerk is goed zichtbaar en toegankelijk. Het plein zelf kan ook verder vergroend worden. Dit vereist een aantal forse ingrepen in de verkeersstructuur, de inrichting van de openbare ruimte, de bebouwing van het station zelf en de aanvullende functies.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- Het aanzienlijk terugbrengen van het doorgaande autoverkeer is cruciaal voor de inrichtingsmogelijkheden rond het Kennemerplein.

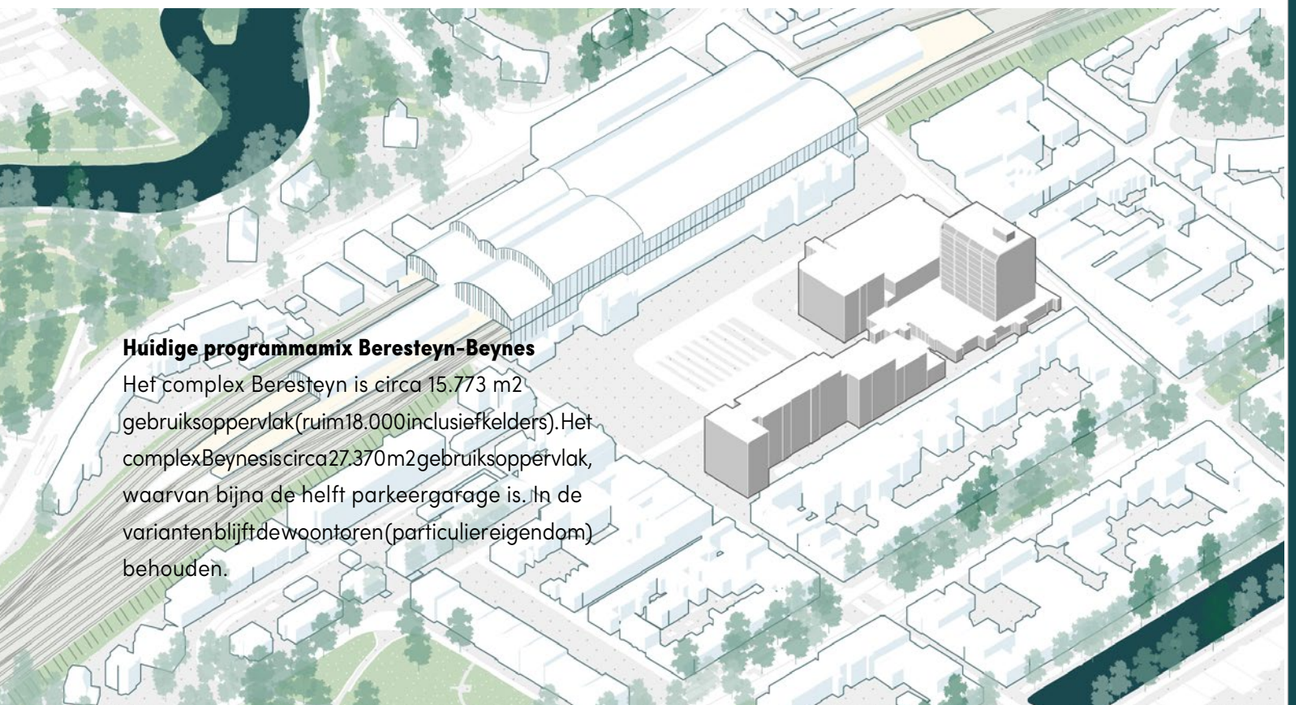


Deze afbeelding toont de nieuwe maatregelen aan de bolwerkzijde en de huidige bebouwing aan de binnenstadszijde, dit omdat er voor de binnenstadszijde nog verschillende stedenbouwkundige mogelijkheden zijn.

Binnenstadzijde

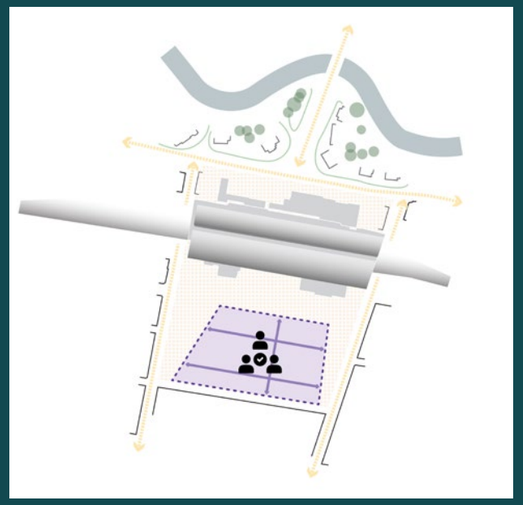
Aan de binnenstadszijde wil de particuliere vastgoedeigenaar het Beresteyncomplex en de Beijneshal herontwikkelen. Er is onderzocht hoe de investeringen die nodig zijn in het vastgoed op een slimme manier gekoppeld kunnen worden aan de mobiliteitsopgave. Er zijn drie varianten voor de ontwikkeling van het vastgoed en de inrichting van de binnenstadzijde van het stationsgebied. Deze hebben de titel ‘goed huwelijk’, ‘goede buren’ en ‘goede vrienden’ gekregen. Die naam heeft betrekking op de relatie tussen busplein en vastgoed én op de manier van samenwerken. In het stationsgebied zijn namelijk meerdere partijen actief, zoals de gemeente Haarlem, de provincie Noord-Holland, NS, ProRail en vastgoedeigenaren, maar ook de oude en nieuwe bewoners en ondernemers. De manier waarop zij met elkaar gaan samenwerken heeft invloed op hoe het plein eruit komt te zien.

Het draait bij de varianten om een samenspel tussen mobiliteit, inrichting van de openbare ruimte en bebouwing. De positie van het Stationsplein en het toekomstige busstation zijn belangrijke variabelen. In de varianten gaan wij uit van sloop-nieuwbouw van de aanwezige bebouwing die bij het Beresteyncomplex hoort, met uitzondering van de woontoren die bestaat uit koopappartementen. Er zijn per variant meerdere uitwerkingen mogelijk. In het visiedocument worden twee voorbeelden uitgelicht. In alle voorbeelduitwerkingen wordt minimaal hetzelfde ontwikkelvolume mogelijk gemaakt als op dit moment aanwezig in het stationsgebied. In de visie wordt niet aangestuurd op een keuze voor een voorkeursvariant of uitwerking.



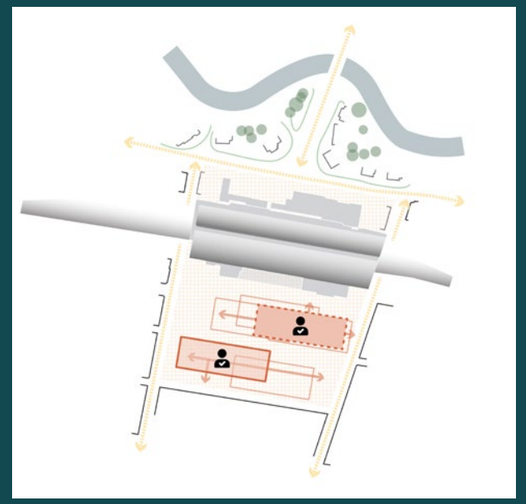
Huidige programmamix Beresteyn-Beynes
Het complex Beresteyn is circa 15.773 m2 gebruiksoppervlak (ruim 18.000 inclusief kelders). Het complex Beynes is circa 27.370 m2 gebruiksoppervlak, waarvan bijna de helft parkeergarage is. In de varianten blijft de woontoren (particuliere eigendom) behouden.

3 varianten



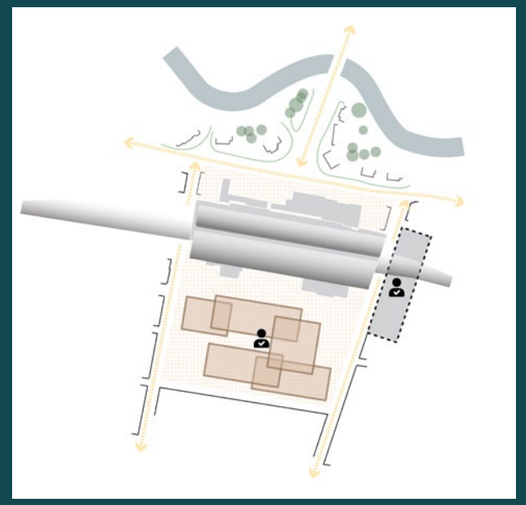
Goed huwelijk

Een integrale samenwerking tussen publieke en private partijen op het gebied van mobiliteit, openbare ruimte en vastgoed.



Goede buren

Na een gedeeltelijke grondruil gaan publieke en private partijen los van elkaar aan de slag.



Goede vrienden

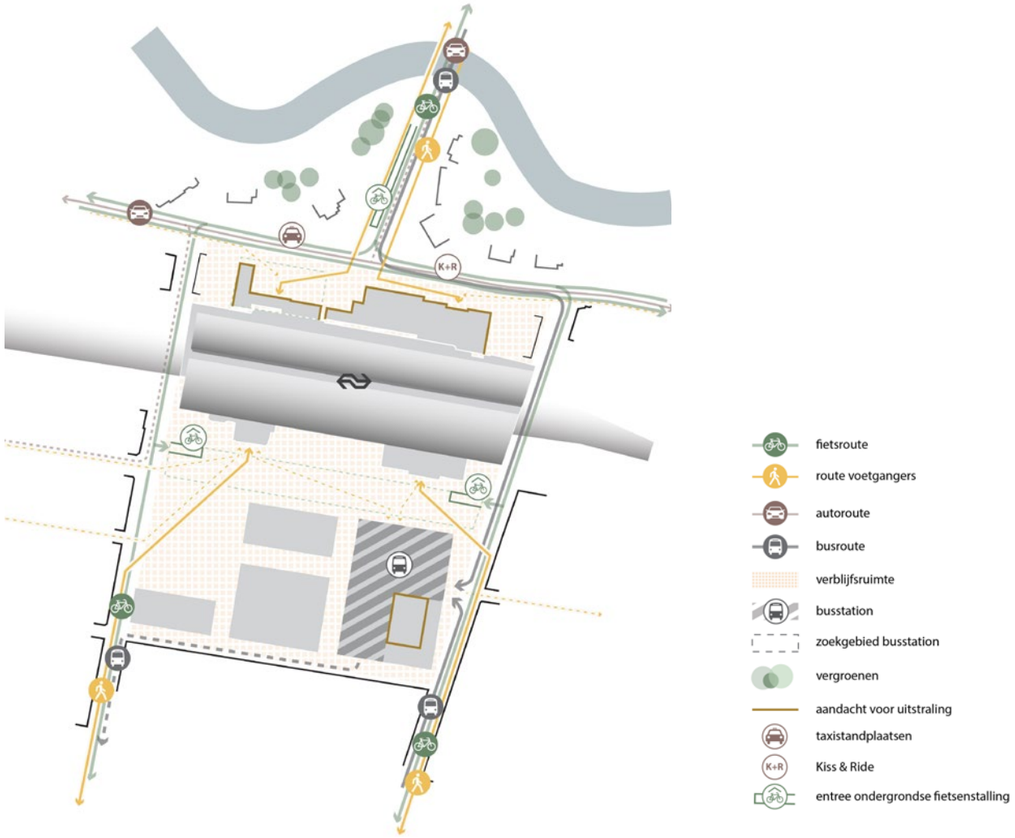
Door het busstation aan de oostzijde te positioneren, zijn verschillende samenwerkings-vormen voor integrale herontwikkeling mogelijk.

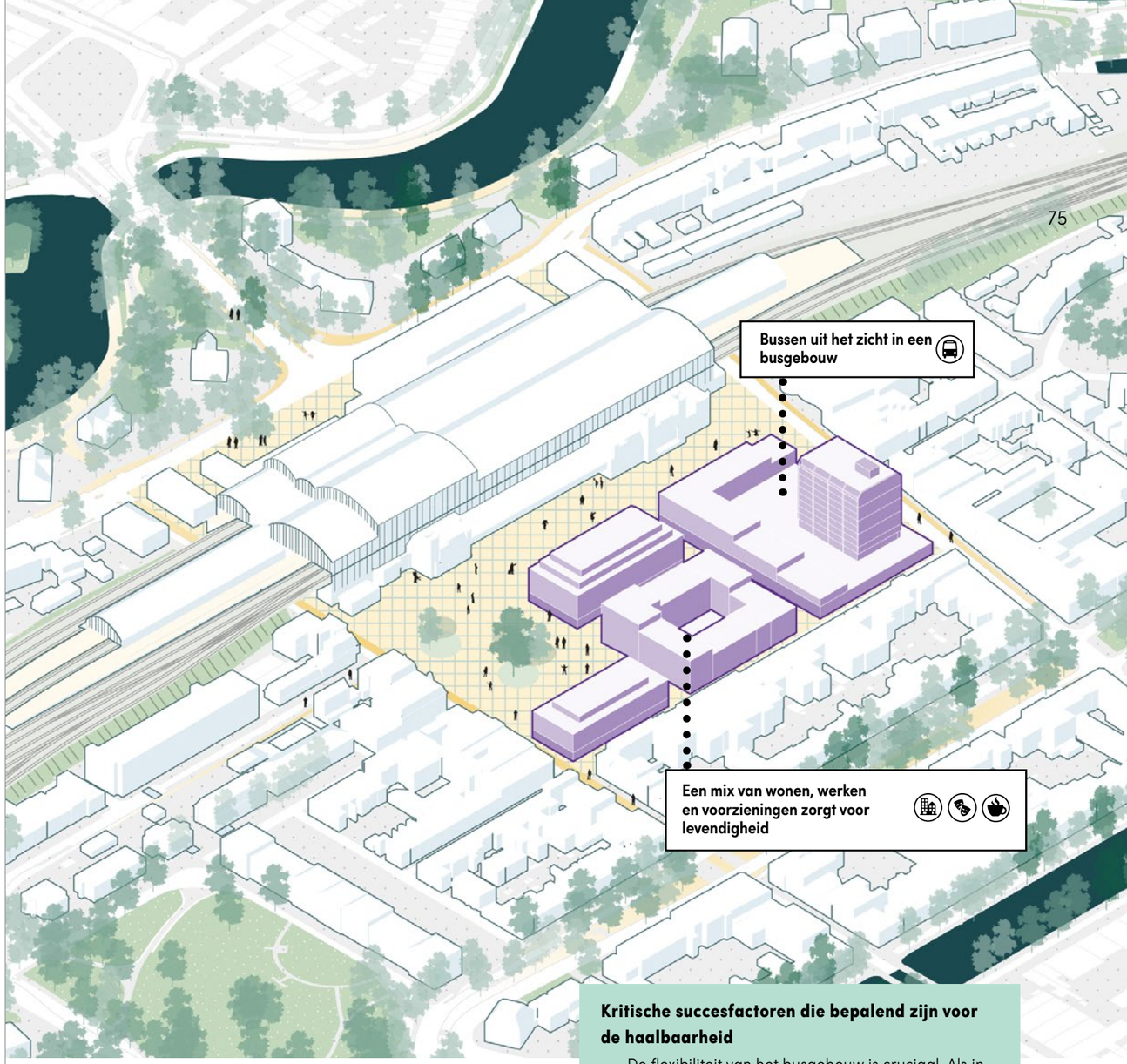
Goed huwelijk

In deze variant wordt het busstation opgenomen in nieuwbouw op het Stationsplein. Het busstation komt dan op de begane grond, met daarboven woningen en kantoren. In het gebouw zijn ook goede voorzieningen voor reizigers, zoals prettige wachtruimtes en kleinschalige voorzieningen. De bussen staan in deze variant in het gebouw en zijn niet meer prominent in het zicht vanaf het Stationsplein. Het Stationsplein wordt daardoor een voetgangersgebied met ruimte voor terrassen en groen. De publieke en private partijen trekken gezamenlijk op in de ontwikkeling. Er is tijd nodig om goede afspraken te maken over de samenwerking en gedeelde verantwoordelijkheden.

1: Stadsblokken en een gebouwd busstation

In dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat en in de nieuwe binnenstraatjes tussen de blokken. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. In één van de blokken bevindt zich het busstation. Het is belangrijk dat het busstation makkelijk te vinden en goed toegankelijk is, ook voor mensen die bijvoorbeeld slechtziend of slecht ter been zijn.





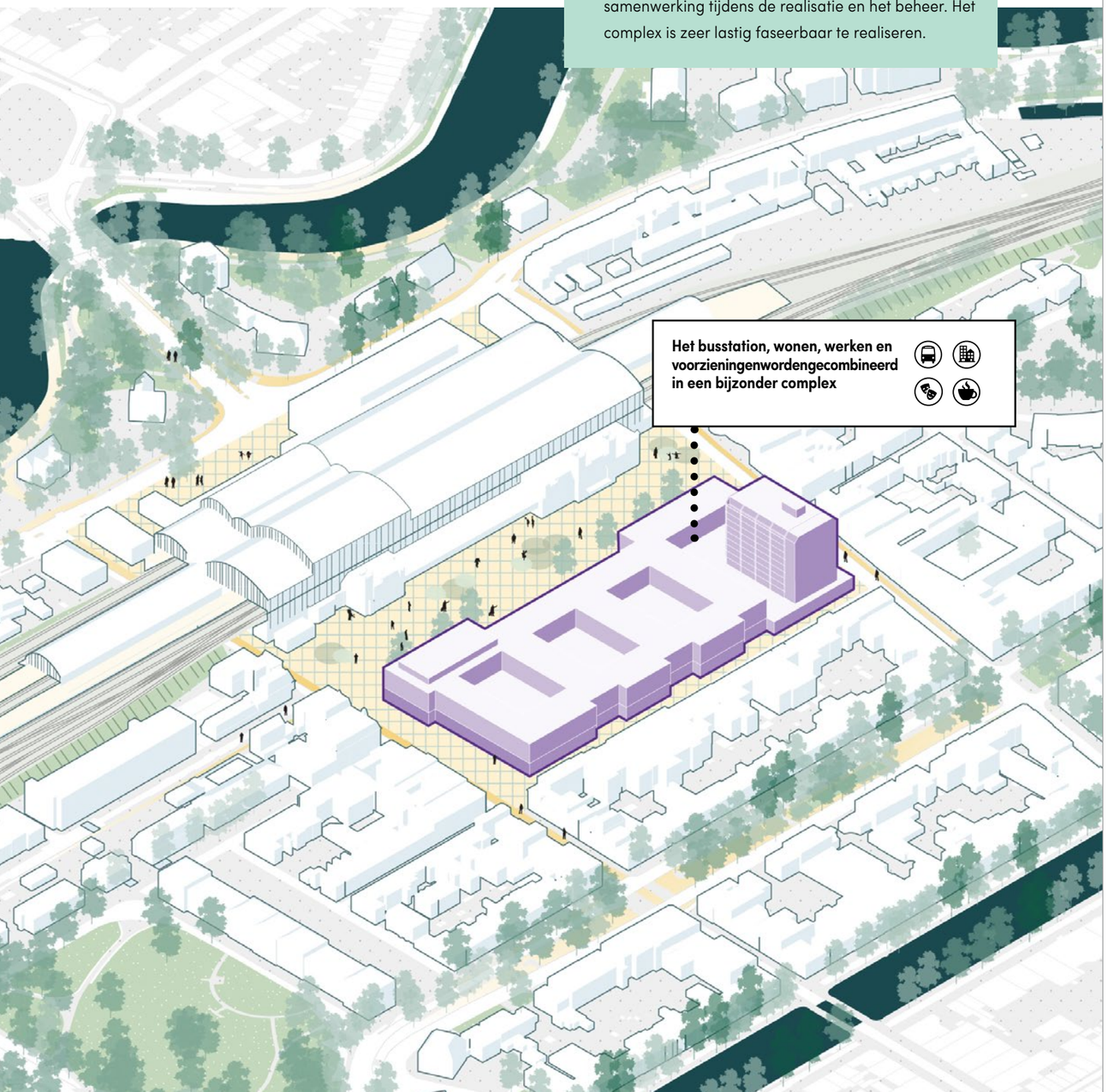
De bussen rijden niet meer over het Stationsplein, dat is een voetgangersgebied. Er zijn verschillende routes voor de bus mogelijk, in dit voorbeeld is dat door de Lange Herenstraat. Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Als er een tram komt zijn er vermoedelijk minder bussen nodig. We willen daarom dat het busstation flexibel is en later gedeeltelijk een andere functie kan krijgen. In dit voorbeeld is aan de westzijde van het plein ruimte vrijgehouden.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De flexibiliteit van het busgebouw is cruciaal. Als in de toekomst blijkt dat de mobiliteitsvraag verandert, bijvoorbeeld door de komst van een tram, dan is het belangrijk dat het busgebouw (gedeeltelijk) van functie kan veranderen.
- In dit voorbeeld worden de bussen ontsloten vanaf de Jansweg, mogelijk met een verbinding via de Lange Herenstraat naar de Kruisweg. Dit moet nader onderzocht worden.

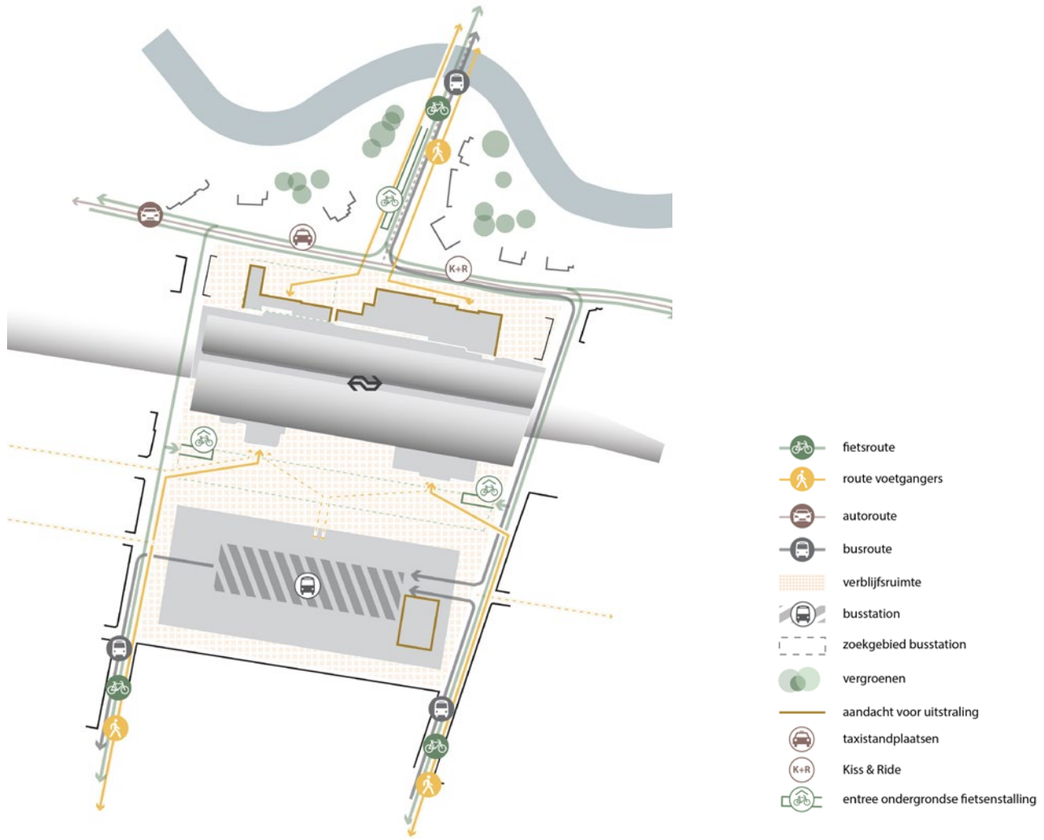
Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De flexibiliteit van het busgebouw is cruciaal. Als in de toekomst blijkt dat de mobiliteitsvraag verandert, bijvoorbeeld door de komst van een tram, dan is het belangrijk dat het busgebouw (gedeeltelijk) van functie kan veranderen.
- Het grote complex dient zich te voegen naar de maat en schaal van de binnenstad. Dat is in alle gevallen een voorwaarde en bij een grootschalig complex een grote uitdaging.
- Dit voorbeeld vraagt om een verregaande vorm van samenwerking tijdens de realisatie en het beheer. Het complex is zeer lastig faseerbaar te realiseren.



2: Groot stadsblok

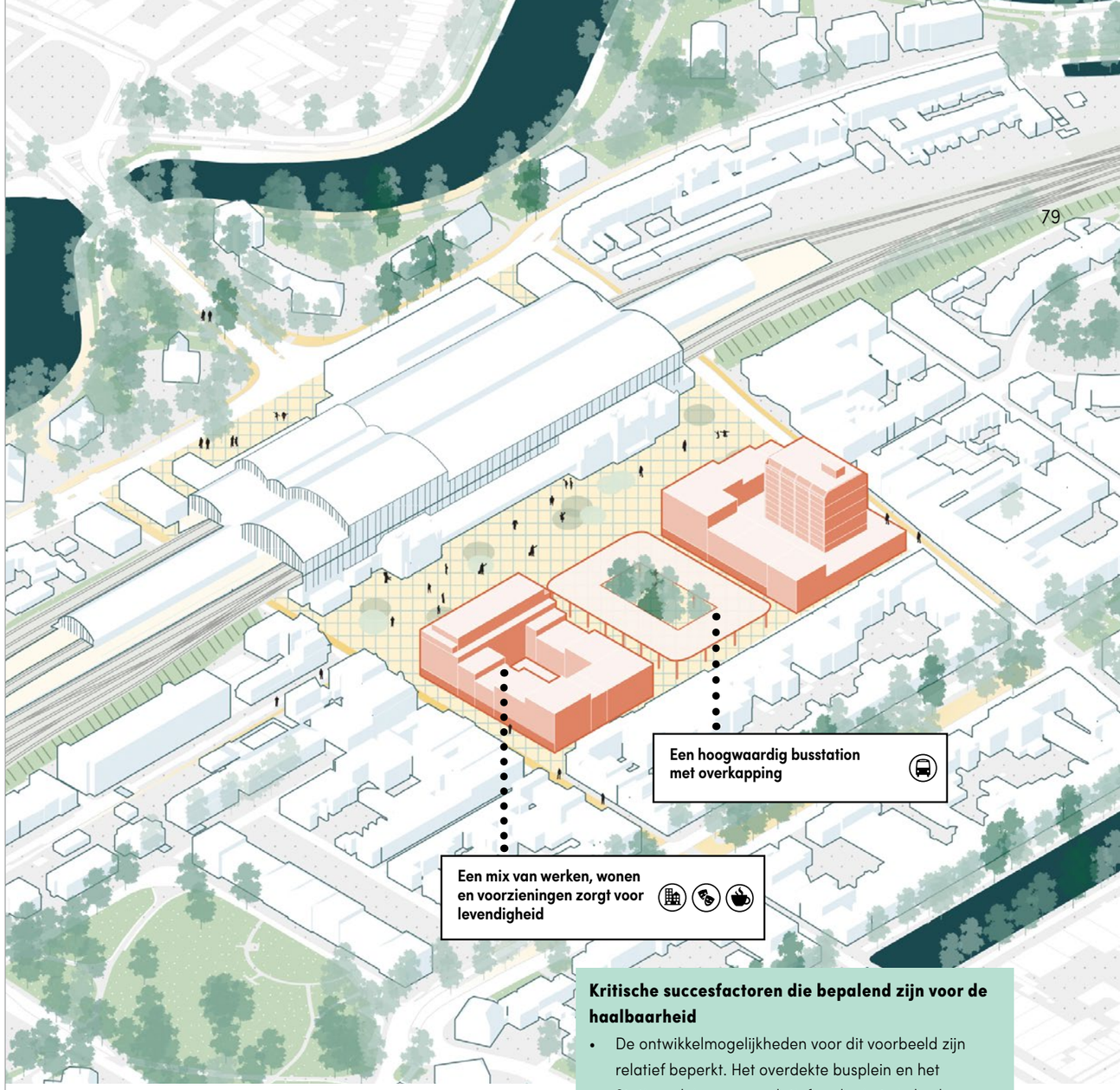
In dit voorbeeld wordt één groot bouwblok gemaakt voor alle verschillende functies. Het busstation, wonen, werken en voorzieningen worden gecombineerd in een bijzonder complex met een bijzondere architectuur. Het wordt een uitdaging om de samenwerking met alle betrokken partijen goed te organiseren, maar het is ook een kans om een bijzonder gebouw toe te voegen aan de stad. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. Aan de Lange Herenstraat wordt een fijne inrichting gemaakt door bijvoorbeeld woningen op de begane grond te realiseren. Een inspringende gevel of gebruik van verschillende materialen voorkomen dat het bouwblok er massaal en saai uitziet. Middenin het blok, op de begane grond, is het busstation. De bussen rijden dwars door het gebouw van Jansweg naar Kruisweg en rijden niet meer over het Stationsplein. Daardoor ontstaat aan de kant van het station een breed voetgangersplein met ruimte voor groen en terrassen en in de toekomst ruimte voor de tram. Ook in dit voorbeeld moeten we zorgen voor een flexibel gebouw zodat er andere functies kunnen komen als er straks mogelijk minder bussen nodig zijn.



Goede buren

In deze variant staat het busstation los van de bebouwing. Aan de zuidzijde van het Stationsplein, waar nu het Beresteyngebouw staat, kan een blok met kantoren en woningen komen. Tussen deze bebouwing en het stationsgebouw liggen nu de sporthal Beynes en het busstation. In de variant 'goede buren' komen op deze plek een overkapt busstation en ruimte voor een levendig plein met groen en terrassen en kleinschalige bebouwing. Het langwerpige plein voor het station wordt een voetgangersgebied. In de optie 'goede buren' zijn de publieke en private partijen ieder verantwoordelijk voor het eigen deel, maar moeten zij goed samenwerken om ervoor te zorgen dat het Stationsplein een prettige plek wordt voor reizigers en Haarlemmers.

1: Overdekt busplein tussen twee stadsblokken
Er is centraal op het Stationsplein een overkapt busstation ingetekend met aan weerszijden bouwblokken. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk. De bedoeling is de begane grond van de gebouwen zoveel mogelijk toegankelijk te maken door daar winkels, horeca en dienstverlenende functies te realiseren. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren. In dit voorbeeld rijden de bussen door de Lange Herenstraat en niet direct voor het stationsgebouw langs. Zo ontstaat een heel ruim voetgangersplein voor het stationsgebouw met veel ruimte voor groen, terrassen en plek om elkaar te ontmoeten. De consequentie is dat er in dit voorbeeld minder ruimte is om woningen en kantoren toe te voegen. Om hetzelfde ontwikkelvolume te realiseren betekent dat bij deze variant de bebouwing gemiddeld hoger zal zijn dan in andere varianten. Voor de tram is op het Stationsplein straks ook ruimte. Als er een tram komt zijn vermoedelijk minder bussen nodig. Het overkapte busstation kan gemakkelijk aangepast worden aan een nieuwe situatie of deels gaan functioneren als overdekte wachtruimte voor de tram. Er moet aandacht zijn voor een mooie architectuur van de kap en groen op het busstation. Ook moet er in dit voorbeeld veel aandacht zijn voor een veilige en bij voorkeur groene inrichting van de Lange Herenstraat. Een voordeel van een symmetrische plaatsing van busstation en bebouwing is dat straks de oostelijke en westelijke route naar de binnenstad even belangrijk en zichtbaar zijn.

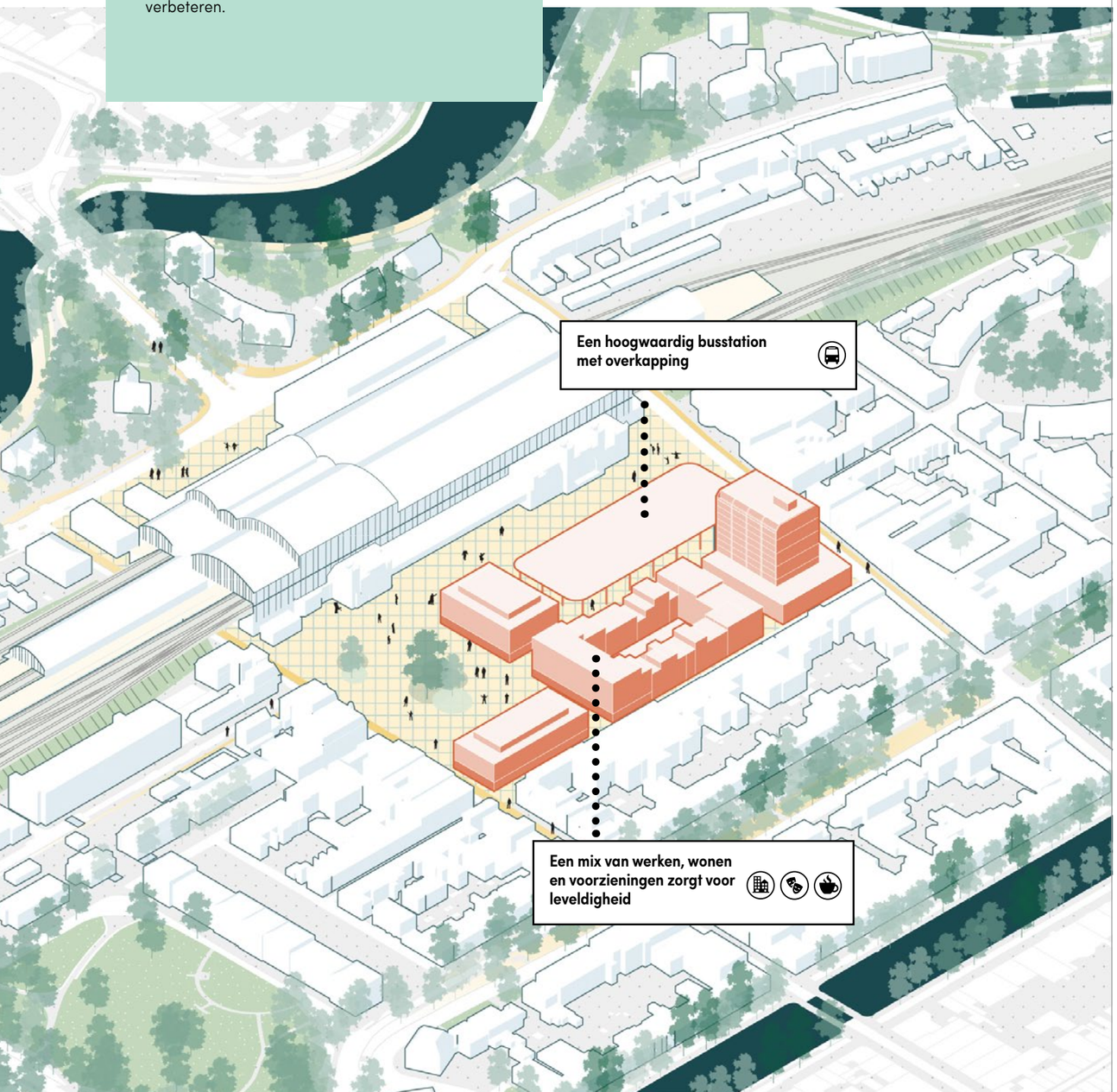


Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De ontwikkelmogelijkheden voor dit voorbeeld zijn relatief beperkt. Het overdekte busplein en het Stationsplein nemen relatief veel ruimte in beslag.
- In dit voorbeeld worden het busstation ontsloten via de Lange Herenstraat. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden.

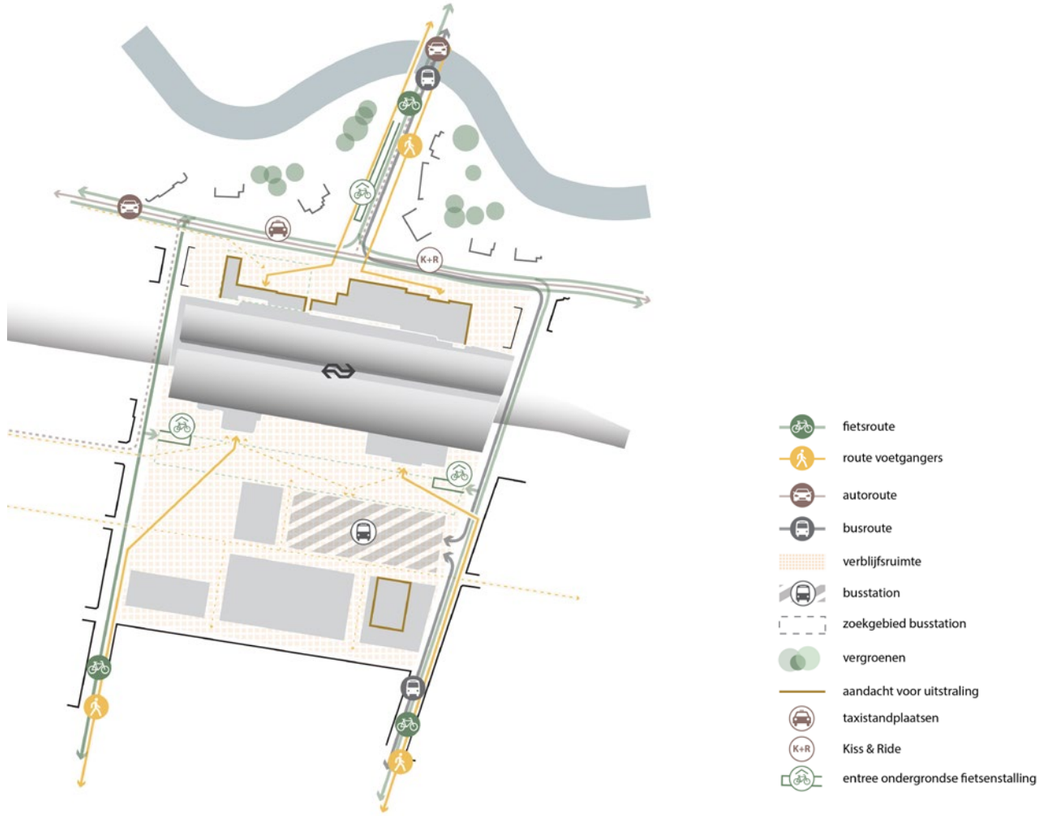
Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- De ontwikkelmogelijkheden voor dit voorbeeld zijn relatief beperkt. Het overdekte busplein en het Stationsplein nemen relatief veel ruimte in beslag.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via de Jansweg . De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.



2: Stationsplein aan de Kruisweg, overdekt busstation aan de Jansweg

Ook in dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. In dit voorbeeld is een overdekt busstation ingetekend aan de oostzijde van het Stationsplein en rijden de bussen via de Jansstraat. Dat betekent dat er veel aandacht moet zijn voor een veilige en prettige inrichting van de Jansstraat, ook voor fietsers en voetgangers. De Kruisweg manifesteert zich in dit voorbeeld als een rode loper gericht op langzaam verkeer. Er rijden geen bussen meer over het Stationsplein, dat geldt in ieder geval voor de westzijde, dat wordt voetgangersgebied. Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Als er een tram komt zijn vermoedelijk minder bussen nodig. Het overkapte busstation kan gemakkelijk aangepast worden aan een nieuwe situatie of deels gaan functioneren als overdekte wachtruimte voor de tram. Er moet aandacht zijn voor een mooie architectuur van de kap en groen op het busstation. We vinden het belangrijk dat bezoekers een goede indruk van Haarlem krijgen als ze het stationsgebouw uitstappen. Aan de westzijde van het plein is ruimte vrijgehouden.



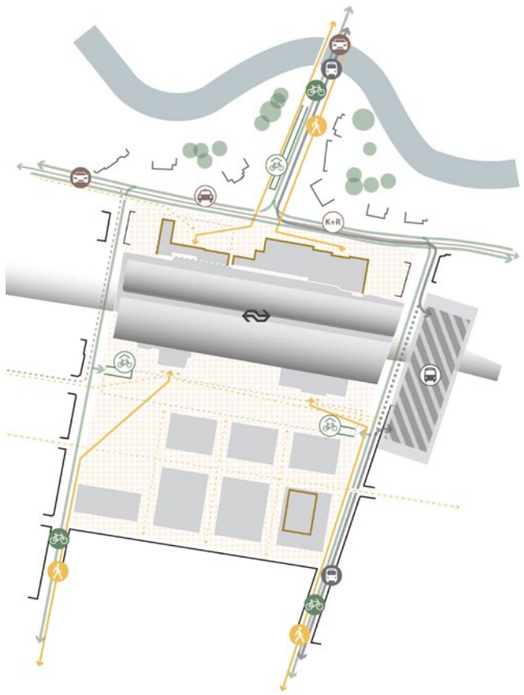
Goede vrienden

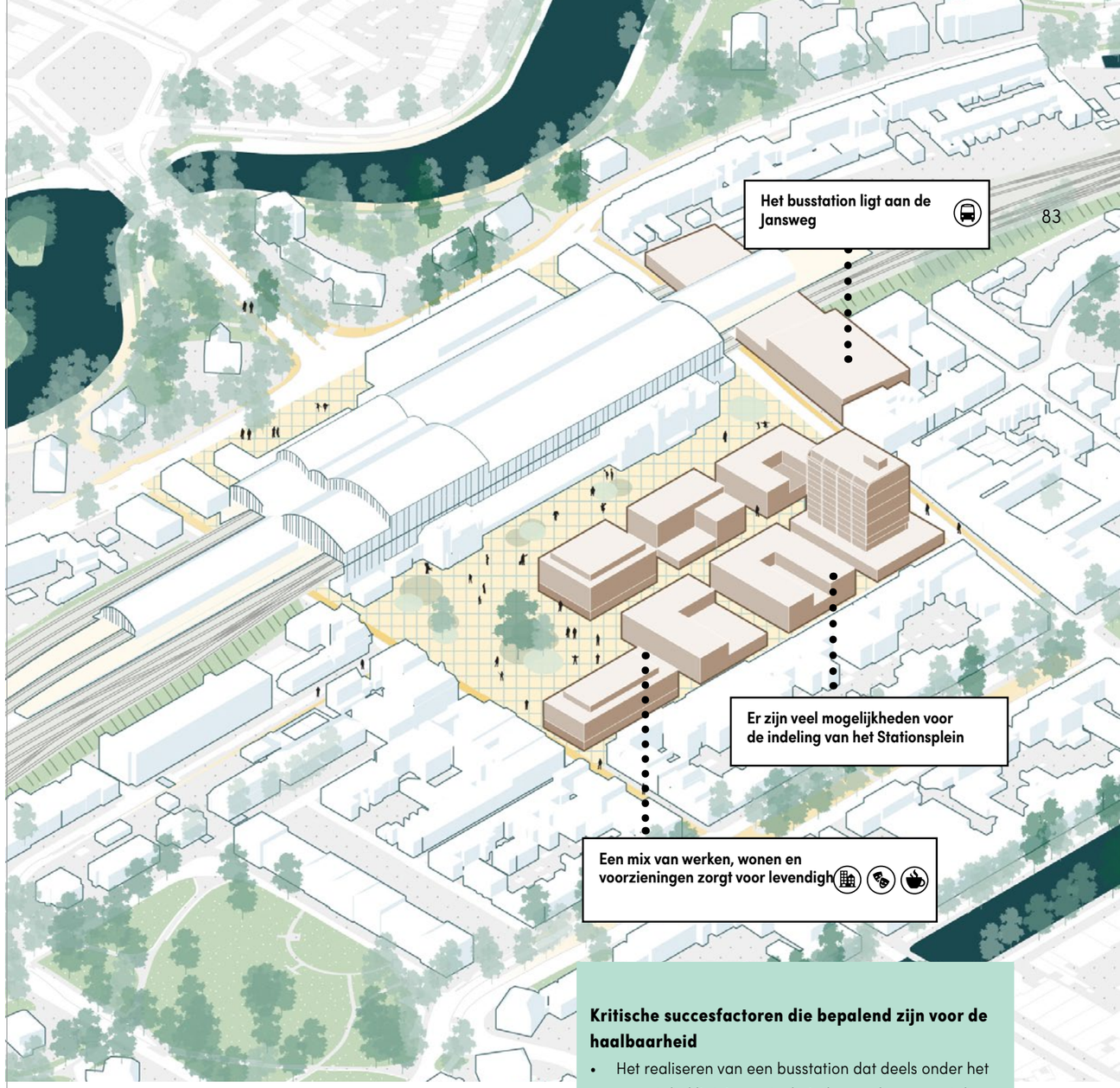
In deze variant wordt het busstation verplaatst naar de Jansweg, waar nu nog andere bebouwing staat, en gedeeltelijk onder het spoor. Zo komt er op het Stationsplein ruimte voor het toevoegen van bebouwing, maar ook voor een mooi Haarlems plein met verblijfskwaliteit door mooie architectuur, groen en gezellige terrassen. De bedoeling is dat het busstation deels overbouwd wordt, maar alleen een overkapping kan ook. De route van en naar het busstation is via de Jansweg. Het is belangrijk dat het busstation makkelijk te vinden en goed toegankelijk is, ook voor mensen die bijvoorbeeld slechtziend of slecht ter been zijn.

Het idee is dat er vanaf het busstation een directe en overdekte toegang naar de sporen en/of de stationshal is en een directe toegang tot een grote fietsenstalling. Er rijden in deze variant geen bussen meer over het Stationsplein, dat wordt een voetgangersgebied. In deze variant is de indeling van het Stationsplein vrij en kunnen uiteindelijk meer woningen en kantoren worden gebouwd. De gemeente en provincie vinden het interessant om de haalbaarheid van deze variant verder te onderzoeken. Er moet overlegd worden met de grondeigenaren en de technische mogelijkheden om onder het spoor te bouwen moeten verder worden uitgezocht.

1: Een stationsplein aan de Kruisweg

In dit voorbeeld worden verschillende bouwblokken gemaakt die aansluiten bij de maat van de binnenstad. Dat betekent een combinatie van bouwblokken in verschillende hoogtes, onder andere door het principe van ‘hoge laagbouw’ toe te passen. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk, zoals wonen aan de Lange Herenstraat en in de nieuwe binnenstraatjes tussen de blokken. De hogere bouwlagen zijn geschikt voor wonen en kantoren en misschien een restaurant met dakterras. Op de begane grond aan het Stationsplein komen levendige functies, zoals kleine winkels en horeca. Het busstation ligt aan de Jansweg. De bussen rijden niet meer over het Stationsplein, dat is een voetgangersgebied, net als de straatjes tussen de nieuwe bouwblokken.





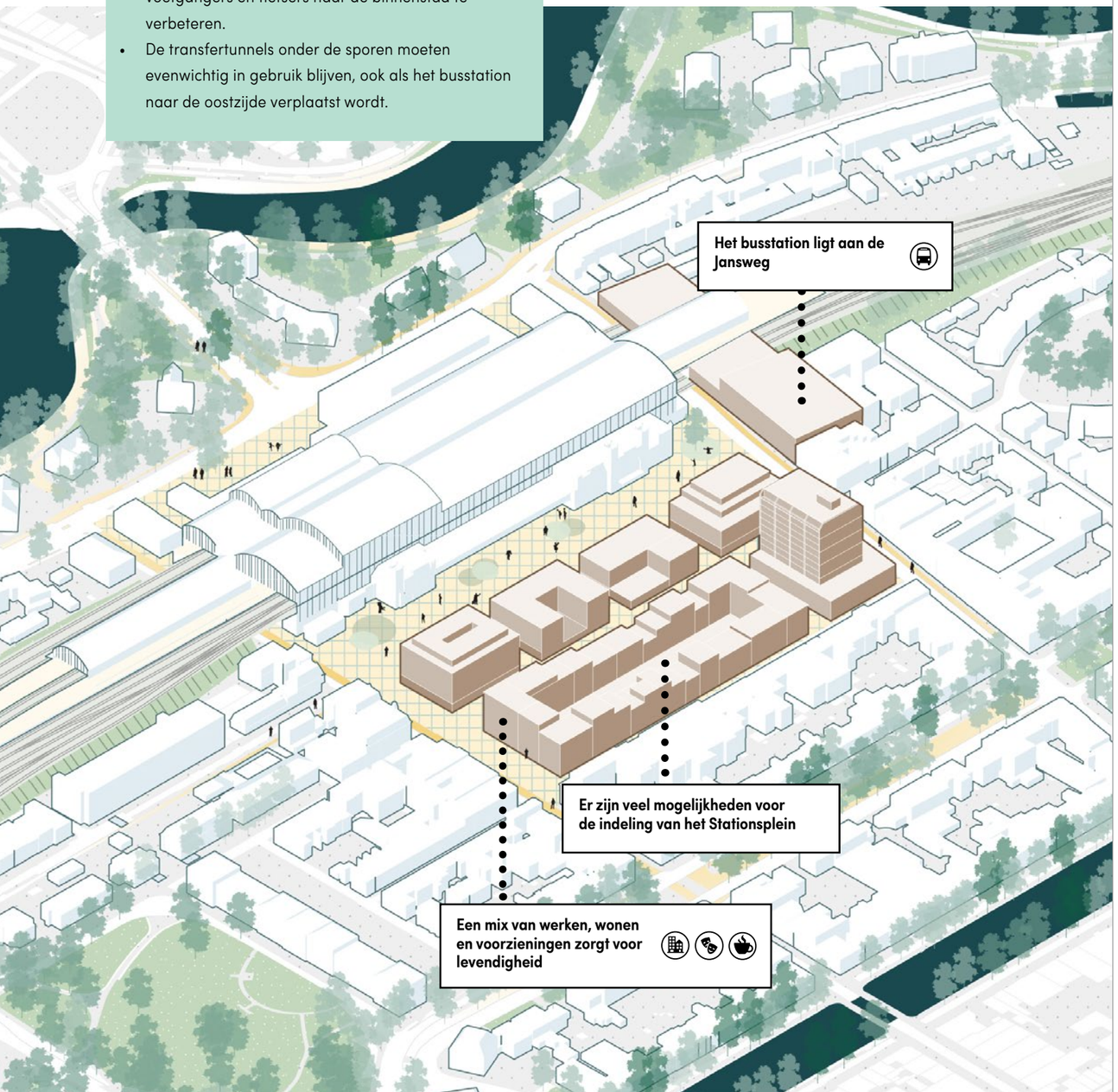
Voor de tram is op het Stationsplein straks wel ruimte. Een nadeel van de afstand tussen de toekomstige tramhaltes en het busstation is dat voorzieningen voor reizigers lastig gecombineerd kunnen worden. In dit voorbeeld is aan de westzijde van het plein ruimte vrijgehouden.

Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

- Het realiseren van een busstation dat deels onder het spoortalud ligt, is een technisch complex vraagstuk. Het moet voldoen aan strenge eisen omtrent veiligheid en comfort voor de reiziger. Ook is een rechtstreekse verbinding met de treinperrons en een ondergrondse fietsenstalling een voorwaarde.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via de Jansweg. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.
- De transfertunnels onder de sporen moeten evenwichtig in gebruik blijven, ook als het busstation naar de oostzijde verplaatst wordt.

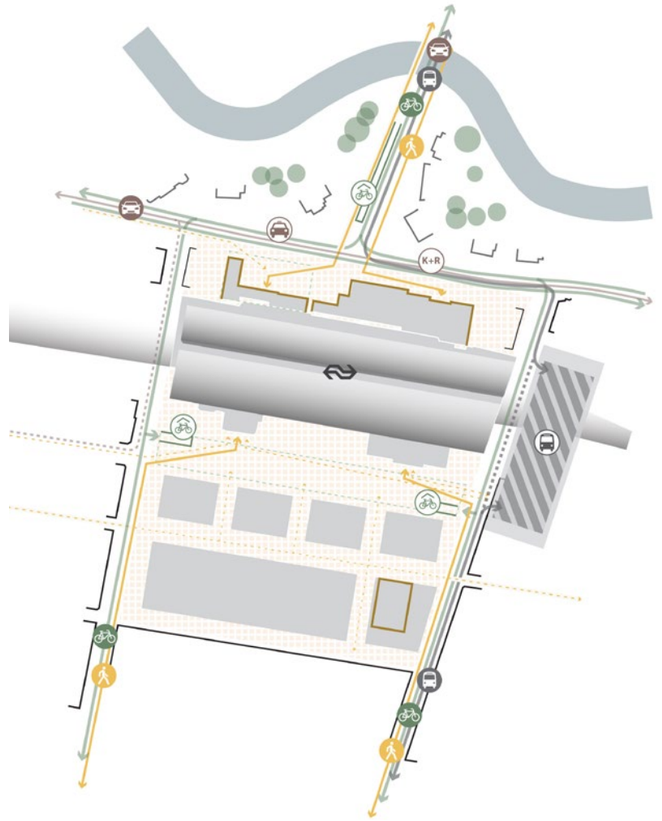
Kritische succesfactoren die bepalend zijn voor de haalbaarheid

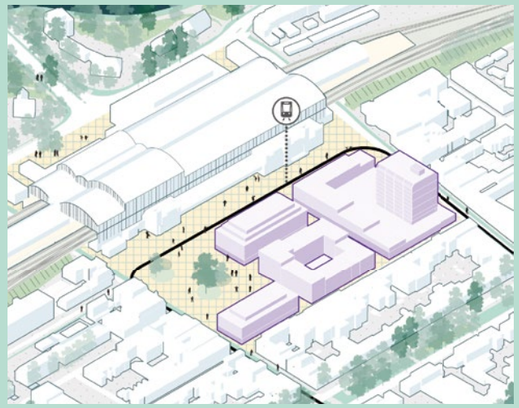
- Het realiseren van een busstation dat deels onder het spoortalud ligt is een technisch complex vraagstuk. Het moet voldoen aan strenge eisen omtrent veiligheid en comfort voor de reiziger. Ook is een rechtstreeks verbinding met de treinperrons en een ondergrondse fietsenstalling is een voorwaarde.
- In dit voorbeeld worden de bussen volledig ontsloten via Jansweg. De haalbaarheid moet nader onderzocht worden, mede in het licht van de ambitie om de kwaliteit van de Jansweg als verbinding voor voetgangers en fietsers naar de binnenstad te verbeteren.
- De transfertunnels onder de sporen moeten evenwichtig in gebruik blijven, ook als het busstation naar de oostzijde verplaatst wordt.

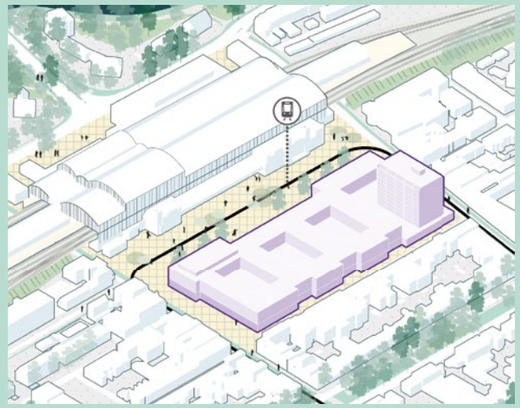


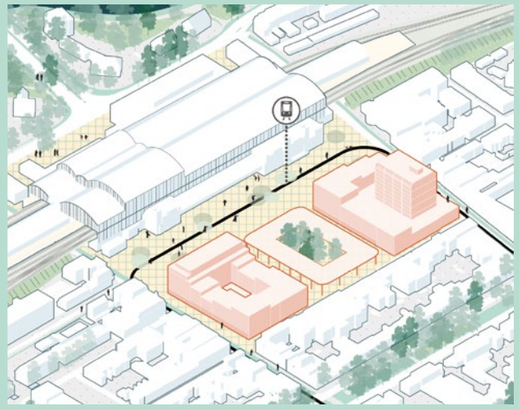
2. Oude stadsstructuur

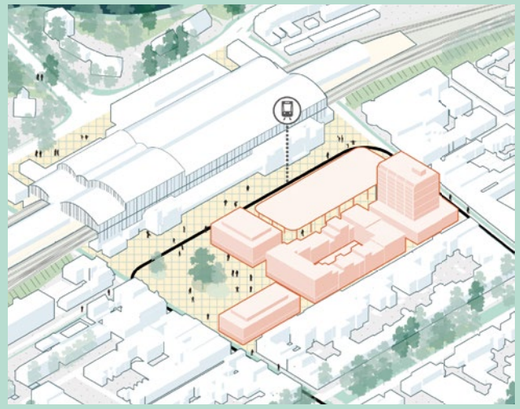
Voor de variant ‘goede vrienden’ zijn veel uitwerkingen mogelijk, omdat de bussen niet meer op het Stationsplein komen. Het ligt voor de hand verschillende bouwblokken te maken die aansluiten bij de maat van de binnenstad. In de bouwblokken zijn verschillende functies mogelijk. In dit voorbeeld wordt de oude 19e eeuwse stadsstructuur in ere hersteld en komt de oude Lange Molenstraat weer terug. Het Stationsplein wordt smaller maar houdt nog steeds de breedte van bijvoorbeeld de Botermarkt (en is in het voorbeeld ruim twee keer zo groot als de Botermarkt). Een argument om voor deze uitwerking te kiezen is dat veel extra woningen en werkruimte kunnen worden gebouwd. Zo ontstaat een hele nieuwe buurt tussen stationsgebouw en Lange Herenstraat.

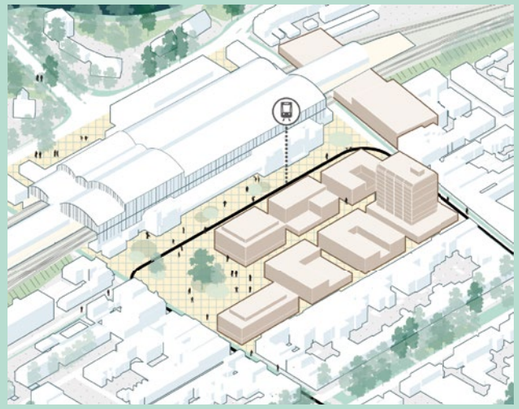


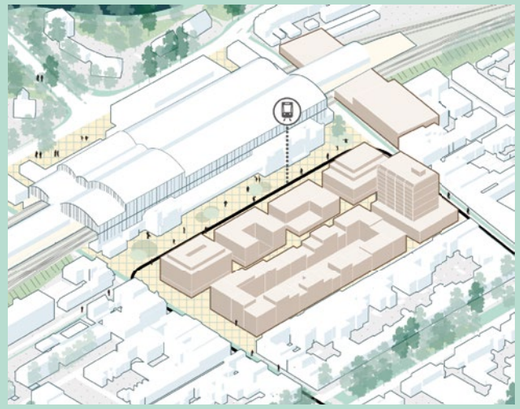












Voorbereid op een tram

In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. In alle voorbeelduitwerkingen is gezorgd dat de tram ruimtelijk inpasbaar is. Daarnaast betekent de komst van een tram dat er minder bussen zullen rijden. De oplossing die nu gekozen wordt voor het busstation in het stationsgebied, moet dus flexibel en transformeerbaar zijn voor het geval het aantal bussen in de toekomst gereduceerd wordt.

In het stationsgebied anticiperen we op de komst van een tram. Ruimtelijk gezien moet een tram in het stationsgebied inpasbaar zijn.

Deze visie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied, als belangrijke regionale mobiliteitsknoop en als aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek.

6. Perspectief op uitvoering

De realisatie van de ambities voor het stationsgebied gebeurt niet over één nacht ijs. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de uitvoerings- en ontwikkelstrategie, de specifieke uitwerkingen en tot slot de mogelijkheden voor dekking van de kosten, samenwerking en besluitvorming.

Deze integrale visie schetst een ambitieus, maar reëel toekomstperspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Als belangrijke regionale mobiliteitsknoop maar ook als aangename stedelijke ruimte en betekenisvolle plek. De visie ziet op de periode tot 2040 en is daarom nog globaal van karakter. Voordat er daadwerkelijk gebouwd kan worden, wordt de haalbaarheid van een aantal zaken nog uitgezocht en meer in detail uitgewerkt. Zoals de inpassing van het busvervoer, de ontwikkelpotentie van het Stationsplein en de inrichting van de N200. Het gaat hierbij om technische onderzoeken maar ook over strategische keuzes ten aanzien van financiering, fasering en benutting van (ontwikkel)ruimte. Ook moeten uitspraken worden gedaan over de samenwerking met grondeigenaren en belanghebbenden en over de wijze van participatie in het vervolgproces. Dit is van belang voor een haalbare ontwikkeling en voor de huidige eigenaren, gebruikers en omwonenden. De ontwikkelstrategie voor het gebied wordt in het vervolgproces verder uitgewerkt en er worden diverse programma's van eisen opgesteld. Hierin worden de beleidsmatige kaders, kwaliteitsdoelen en randvoorwaarden uitgewerkt voor partijen die ontwikkelen en investeren in het vastgoed, de openbare ruimte en in een nieuw busstation. Zo geven we handen en voeten aan de ambities en doelstellingen uit de visie en wordt de basis gelegd voor het omgevingsplan en het uitvoeringsproces.

Naar een uitvoerings- en ontwikkelstrategie

Een belangrijke keuze die voorligt na het vaststellen van de visie is het convergeren richting een voorkeursvariant voor de binnenstadszijde. Een keuze die samenhangt met de samenwerkingsvorm en de kritische succesfactoren die verder onderzocht moeten worden. Vastgoedontwikkeling en vernieuwing van de openbare ruimte gaan samen met het faciliteren van de reiziger en de mobiliteitsstromen in het gebied. De keuze voor een voorkeursvariant bepaalt in belangrijke mate de uitvoeringsstrategie voor vernieuwing van de binnenstadzijde. In alle gevallen geldt dat de 'winkel openblijft tijdens de verbouwing'. Voor de bolwerkzijde zijn de mogelijkheden om het autoverkeer te reduceren van belang. Uit onderzoek moet blijken welke inrichtingsmogelijkheden voor de openbare ruimte mogelijk zijn. De realisatie zal uiteindelijk in stappen plaatsvinden. Hieronder volgt een overzicht van maatregelen:

Maatregelen die al gestart zijn:

Rode Loper

1. Verdubbelen fietsenrekken aan de Jansweg, naast de sporthal

Bolwerk

2. Aanpassen verkeersregelinstallatie om de wachttijd voor fietsers te verkorten

Stationsplein

3. Onderzoek naar herroutering van bussen.
4. Locatie onderzoek voor OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid

Overige

5. Onderzoeksopzet voor schaalsprong ov

Maatregelen korte termijn, 2020-2021

Rode loper

1. Kleine ingreep in openbare buitenruimte t.b.v. verbeterenbereikbaarheidfietsenstallingenJansweg
2. Onderzoek naar (tijdelijk) benutten deel van de parkeergarageofkeldersvanhetBeijnescomplexvoor het stallen van fietsen.
3. Herinrichten openbare ruimte t.b.v. verbeteren fietsroute van het station, over de Kennemerbrug, naar de Schoterweg (opstarten in 2021, loopt door in 2022)
4. Planvorming uitbreiden ondergrondse fietsenstallingen (Stationsplein, Kennemerplein of onder de sporen)
5. Onderzoek optionele tunnelverbinding fietsenkelder met Frans Halsplein
6. Onderzoek langzaamverkeertunnel door het stationsgebouw van Kennemerplein naar Stationsplein

Bolwerk

7. Nader onderzoek verminderen autoverkeer op de N200 en verbeteren oversteekbaarheid Kennemerplein.

Stationsplein

8. OpstellenProgrammavanEisenvoorhetbusstation.
9. Nader onderzoek financiële en technische haalbaarheid drie varianten.
10. Nader uitwerken programmatische invulling stationsgebied/Stationsplein

Overige

11. Onderzoek en opstarten mogelijkheden voor placemaking op en rondom het Stationsplein.

Maatregelen middellange termijn, 2022-2025

Rode loper

1. Uitvoerenuitbreidingondergrondsefietsenstallingen
2. Optioneel uitvoeren fietstunnel

Bolwerk

3. Maatregelenzijnafhankelijkvannaderonderzoek

Stationsplein

4. Vaststellen voorkeursvariant Stationsplein
5. Opstellen SPvE en stedenbouwkundig plan stationsgebied/Stationsplein als basis voor omgevingsplan

Overige

6. Integrale Toekomstvisie Stationsgebied opnemen in omgevingsvisie

Maatregelen lange termijn, na 2025

Rode Loper

1. Onderzoek en verbeteren fiets- en wandelverbinding over de Jansweg (in combinatie met busverkeer).

Bolwerk

2. Mogelijk vernieuwen bebouwing tegen de noordzijde van het stationsgebouw

Stationsplein

3. Planvoorbereiding en uitvoering herontwikkeling Stationsplein en vastgoed; afhankelijk van te kiezen variant.

Overige

4. Mogelijk een tram

maatregelen die al gestart zijn | *korte termijn, 2020-2021* | *middellange termijn, 2022-2025* | *lange termijn, na 2025*

Terugkoppeling op de mobiliteitsopgaven

In deze visie worden naar aanleiding van mobiliteitsopgaven (toegelicht in hoofdstuk 1) de volgende voorstellen gedaan.

Meerhoogwaardige fietsenstallingen rondom het station:
In aanvulling op de huidige ondergrondse fietsenstalling aan de Kruisweg,

- wordt de ondergrondse fietsenstalling uitgebreid, en
- komt er een nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de noordzijde (ter vervanging van de fietsflat)

De fietsenstallingen krijgen een toegang aan de zuidoostzijde (Jansweg) en aan de noordzijde (Kennemerplein).

Betere fietsroute naar Haarlem Noord
De ambitie is om het aantal auto's op de N200 sterk te verminderen. Daarvoor zijn forse maatregelen buiten het stationsgebied nodig, die ook van invloed zijn op het verkeerssysteem van de stad als geheel en de bereikbaarheid van de regio. Door herinrichting kan vaker voorrang worden gegeven aan fietsers. Een fietstunnel vanaf het Frans Halsplein naar het station is een optie.

Betere fiets- en wandelroutes naar het centrum
Het is de ambitie om de Kruisweg en Jansweg in twee richtingen toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. De fietsenstallingen aan de Jansweg worden vanaf zowel de noord- als zuidzijde goed bereikbaar.

Nieuw busstation in Haarlem Nieuw-Zuid
Om de groei van het aantal reizigers op te vangen, zal een deel van de bussen worden omgeleid en wordt de OV knoop Haarlem Nieuw-Zuid gerealiseerd. De toekomstige herontwikkeling van het Beresteyngebouw wordt aangegrepen om ook het bestaande busstation efficiënter in te richten.

Nieuwe busroutes
Om de binnenstad en het Stationsplein niet verder te belasten en andere gebieden in de stad beter te ontsluiten, komen er nieuwe busroutes.

Schaalsprong openbaar vervoer
Voor de toekomstige mobiliteit in Haarlem is een betere openbaarvervoerverbinding tussen Haarlem en Schiphol en Amsterdam-Zuid onontbeerlijk. Bijvoorbeeld door de komst van een tram of lightrail. Dat staat ook in het OV-Toekomstbeeld van de MRA en de provincie Noord-Holland. We willen immers dat het aandeel reizigers dat met het openbaar vervoer reist (ten opzichte van de auto) ook na 2040 blijft groeien. Voor de korte termijn wordt ingezet op optimalisatie van het huidige HOV. Voor de lange termijn verkennen de gemeente, provincie, de vervoerregio Amsterdam en de vervoerbedrijven in MRA-verband de mogelijkheden van verschillende vormen van vervoer, waaronder een tram of lightrail. Ook in relatie tot kosten en financiering. Dat betekent dat we een ruimtereservering voor trambaan en halteplaatsen opnemen in de visie. De mogelijke tracés, reistijden, vervoerswaarde, fysieke inpassing, kosten, ontwikkelpotentieel langs de lijn en mogelijke fasering worden onderzocht.

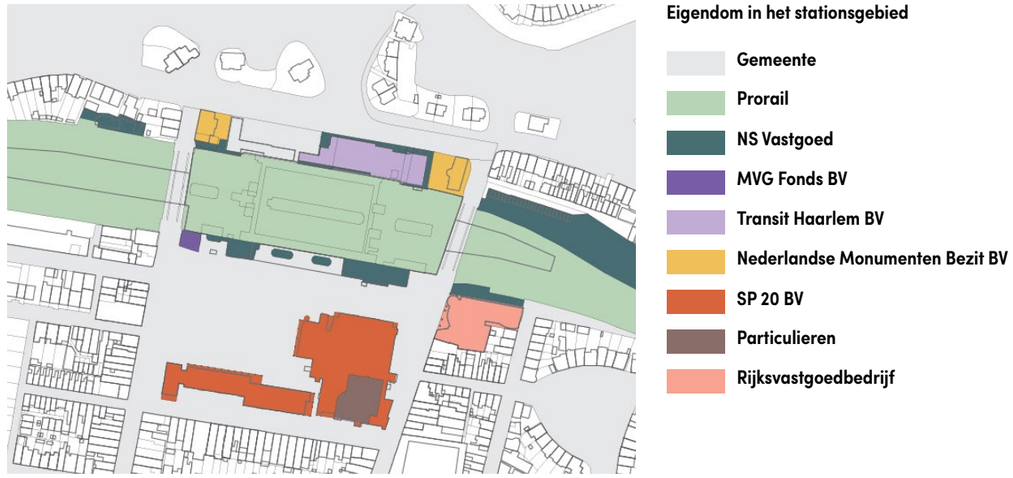
Specifieke uitwerkingen

Verschillende samenwerkingsvormen mogelijk
In de visie worden voor de binnenstadszijde verschillende varianten geschetst op basis van de samenwerkingsvorm:

'Goed huwelijk' gaat uit van verregaande publiek-private samenwerking. Er is een (gedeeltelijke) herziening van grondposities nodig om deze variant te realiseren. Zowel in de planvorming, uitvoering als in het beheer werken publieke en private partijen intensief samen. Primair omdat de (publieke) gebouwde busvoorziening wordt geïntegreerd met (private) vastgoedontwikkeling.

Bij de variant 'goede buren' is de samenwerkingsvorm lichter. Er is voor het deel van de Beyneshal een herziening van de grondposities nodig. Dit perceel wordt ingezet om de nieuwe busvoorziening te realiseren. Het aangrenzende vastgoed, inclusief het Beresteijncomplex en ontwikkelingen op het huidige busplein, kan privaat ontwikkeld worden. Vooraf worden gezamenlijk randvoorwaarden vastgesteld. In beheer staan de busvoorziening en vastgoed los van elkaar.

In de variant 'goede vrienden' is het randvoorwaardelijk dat de kavels aan de oostzijde (deel van het spoortalud en het huidige UWV-pand) verworven worden om de busvoorziening te realiseren. Er ontstaat op deze manier een helder onderscheid tussen de publieke kant van de ontwikkeling, gericht op het realiseren van de busvoorziening, en een private kant, gericht op vastgoedontwikkeling. De ontwikkeling van de bebouwing aan het Stationsplein kan binnen de huidige eigendomsgrenzen plaatsvinden. Daarvoor is een herziening van grondposities niet noodzakelijk. In het beheer staat vastgoed en de busvoorziening los van elkaar.



Inpassing busstation en ontwikkelpotentie Stationsplein concreet uitwerken
Het niet verder uitbreiden van het busstation draagt bij aan de ontwikkelpotentie van het Stationsplein. Door het busstation te bebouwen (goed huwelijk), efficiënter in te richten (goede buren) of elders te situeren (goede vrienden), wordt de gebruikswaarde van het Stationsplein substantieel verbeterd. Met deze visie zijn de kansen voor verbetering en verdichting onderzocht en is een integrale afweging omtrent mobiliteit (place to go) en programma (place to be) gemaakt.

Volgende stappen richting daadwerkelijke ontwikkeling zijn:
- Samen met concessieverleners en vervoerders opstellen van een Programma van Eisen voor het nieuwe busstation. Dat is inclusief de plek die nodig is voor de bussen die NS inzet voor vervangend vervoer en inclusief een onderzoek naar de aan- en afrijroutes.
- Samen met de vastgoedeigenaren nader onderzoeken van de financiële en technische haalbaarheid van de drie varianten en gezamenlijk keuzes maken voor verdere uitwerking en fasering.
- In samenspraak met vastgoedeigenaren en Haarlemmers/Haarlemse ondernemers nader uitwerken van de programmatische invulling voor de herontwikkelingsopgave op het stationsgebied/Stationsplein.
- In samenspraak met vastgoedeigenaren en Haarlemmers/Haarlemse ondernemers worden, voor de korte termijn, de mogelijkheden onderzocht voor placemaking op en rondom het Stationsplein. Placemaking legt verbinding tussen openbare ruimtes en haar gebruikers, met als doel om met relatief beperkte middelen het gebied aantrekkelijker en leefbaarder te maken.

Keuze maken inrichting Kennemerplein/Bolwerk
Ingrepen op het Kennemerplein én op de N200 buiten het stationsgebied moeten ertoe leiden dat het Kennemerplein beter oversteekbaar is voor voetgangers en fietsers. De geringe ruimte in combinatie met het vele kruisende autoverkeer, beperken de mogelijkheden voor een herinrichting. Het ontmoedigen van doorgaand oostwest autoverkeer, het combineren van ruimte voor fietsers en voetgangers, ander materiaalgebruik en een groenere inrichting kunnen bijdragen aan een aantrekkelijke openbare ruimte. De aanpassingen kunnen stapsgewijs worden ingevoerd en zijn afhankelijk van hun effecten op de doorstroming en intensiteit van het verkeer elders. Een fietstunnel onder het Kennemerplein is een oplossing die op middellange termijn al doorgevoerd kan worden. Een voorstel daarvoor, in brede context en als onderdeel van de N200 discussie, zal in 2021 worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Afhankelijk van de plannen van de eigenaar kan, op de lange termijn, gedacht worden aan herontwikkeling van het bestaande pand aan de noordzijde tegen het station.

Uitbreiden fietsenstalling
Er zijn drie mogelijke locaties in beeld; uitbreiden van de bestaande ondergrondse stalling, onder het Kennemerplein en onder de sporen. De keuze voor een voorkeurslocatie wordt in het vervolg op deze visie bepaald op basis van veiligheid van de aanrijroutes, de technische haalbaarheid en de financiële haalbaarheid ten aanzien van realisatiekosten en exploitatie.

Investeringen, samenwerking en besluitvorming

Financiële strategie
De ontwikkelingen binnen het stationsgebied zullen aanzienlijke investeringen vragen. Daarnaast hebben voorgestelde ingrepen kwalitatieve effecten die verder reiken dan het stationsgebied alleen. Het gaat hier om bijvoorbeeld de herroutering van bussen, de ontwikkeling van nieuwe bushubs, de ingrepen op het Kennemerplein en een mogelijke toekomstige tram. Nu de visie is vrijgegeven voor inspraak wordt een ontwikkelstrategie voor de middellange en lange termijn verder uitgewerkt. Het organiseren van adequate dekking voor de noodzakelijke investeringen is een cruciaal onderdeel in de ontwikkelstrategie. Voor grote ingrepen wordt ingezet op co-financiering door andere overheden en marktpartijen. Daartoe is overleg tussen gemeente en provincie, de MRA en het Rijk reeds gestart. Aanvullende mogelijkheden om de investeringen te bekostigen zijn: gronduitgifte door de gemeente; het verhalen van kosten op grondeigenaren middels anterieure overeenkomsten, fondsvorming etcetera. Ook met de concessiehouders voor het busvervoer, provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam, worden afspraken gemaakt over de bekostiging.

Bouwsteen voor omgevingsvisie en omgevingsplan
De visie is straks een bouwsteen voor de omgevingsvisie en het omgevingsplan. Omdat de visie niet past binnen de vigerende regels moet het bestemmingsplan worden aangepast. Vanaf 1 januari 2022 heet dat omgevingsplan. Er kan een omgevingsplan worden opgesteld op het moment dat er overeenstemming is met de belanghebbenden over de te kiezen variant voor het Stationsplein. De visie wordt eerst opgenomen in de omgevingsvisie.

Samenwerking en besluitvorming
Voor het opstellen van de visie is door gemeente en de provincie intensief samengewerkt met belanghebbende partijen. Het doel is de visie ter besluitvorming voor te leggen aan het College van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Haarlem, en tevens ter besluitvorming aan te bieden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland. Om tot vaststelling van deze visie komen, wordt nog een traject doorlopen. Als eerste dient het College van B&W de visie vrij te geven voor de inspraakprocedure. Daarna zal de visie voorgelegd worden aan de commissie Ontwikkeling van de gemeenteraad. Na behandeling in de commissie zal de visie in procedure worden gebracht voor de inspraakperiode van 6 weken. In deze periode wordt aan geïnteresseerden, Haarlemmers en reizigers de mogelijkheid geboden zich digitaal te informeren over de concept visie. Na inspraak worden de ingediende zienswijzen beantwoord en gebundeld in een Nota van Beantwoording. Indien nodig, zal de visie naar aanleiding van de zienswijzen bijgesteld worden. Beide documenten (de integrale visie en de Nota van Beantwoording) worden vervolgens via het College van B&W in procedure gebracht naar de commissie Ontwikkeling met als doel om de visie te laten vaststellen door de gemeenteraad. De definitieve visie zal ook ter besluitvorming worden aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten. Dit alles geeft de visie bestuurlijke status en formeel rechtskracht als basis voor het omgevingsplan en de uitwerking van een uitvoeringsstrategie. Daarnaast dient de visie als basis voor het zoeken naar aanvullende financiering bij regio en Rijk. Na het vaststellen van de visie breekt een nieuwe fase aan in het proces.

Colofon

Tekst, afbeeldingen en vormgeving in deze visie zijn samengesteld door Urhahn | stedenbouw & strategie, Amsterdam. Enkele referentiefoto's zijn gevonden op internet. Deze visie is niet voor commercieel gebruik. Mocht er toch bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de gemeente Haarlem.

APPM Management Consultants
Juliette van Baar, Erik van der Kooij, Paul Steeneken
Goudappel Coffeng
Aart de Koning, Freek Lier, Ellen van der Werff
Urhahn | stedenbouw & strategie
Sjoerd Feenstra, Lieke Robben, Georgia Ion

Deze visie is gemaakt door en met hulp van de volgende mensen en organisaties:

De projectgroep
gemeente Haarlem
Ricsi van Beek, Ruud Boetekees, Martijn Dekker, Debby Houtgraaf, Emma Huiberts, Wendy Dieben (projectleider),

provincie Noord-Holland
Wendy Dallinga, Anouk Distelbrink, Jan Wijkhuizen, Jelle Hengstmengel (projectleider)

De stakeholdersgroep
gemeente Haarlem
Karin Bodewes, Silvana Cornelius, Nadya Ensing, Ingrid Hamer, Kasper Janssen, Marson Jesus, Christien Jordaan, Aletta Koster, Marijn Leijten, Willem Hein Schenk, Joeri Stork, Belinde Vermeulen

provincie Noord-Holland
Dick Jacobs, Jan-Albert de Leur, Martijn Lelieveld, Maaike Alles

NS
Remco Aates, Niels Herber, Daan Klaasse

Bureau Spoorbouwmeester
Miguel Loos

ProRail
Luna Heringa, Folkert Piersma, Marije Wijga

Vervoerregio Amsterdam
Clive Ceder

Connexxion
Remmelt Jan Oosting

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)
Bas Schimmel (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Anne Blankert (gemeente Amsterdam)

De klankbordgroep
wijkraad Binnenstad Bus-Kruit Fietsersbond Centrum managementgroep oogvereniging Retina Rover afgevaardigden voormalige wijkraad Frans-Hals

De digitale klankbordgroep
Bijna 600 betrokken Haarlemmers en reizigers namen deel aan de digitale klankbordgroep. Zij bezochten workshops, vulden enquêtes in, discussieerden mee op het digitale forum en stelden goede vragen. Waarvoor veel dank!

Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Verkenning mogelijke locaties

29 september 2020
006379.20200619.R1.04

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

URHAHN
URBAN DESIGN & STRATEGY

Analysedocument OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Voor u ligt het analysedocument voor het beoogde nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit document is tot stand gekomen op basis van beleidsdocumenten en input van stakeholders, in opdracht van de gemeente Haarlem en de Provincie Noord-Holland.

Het document bevat:

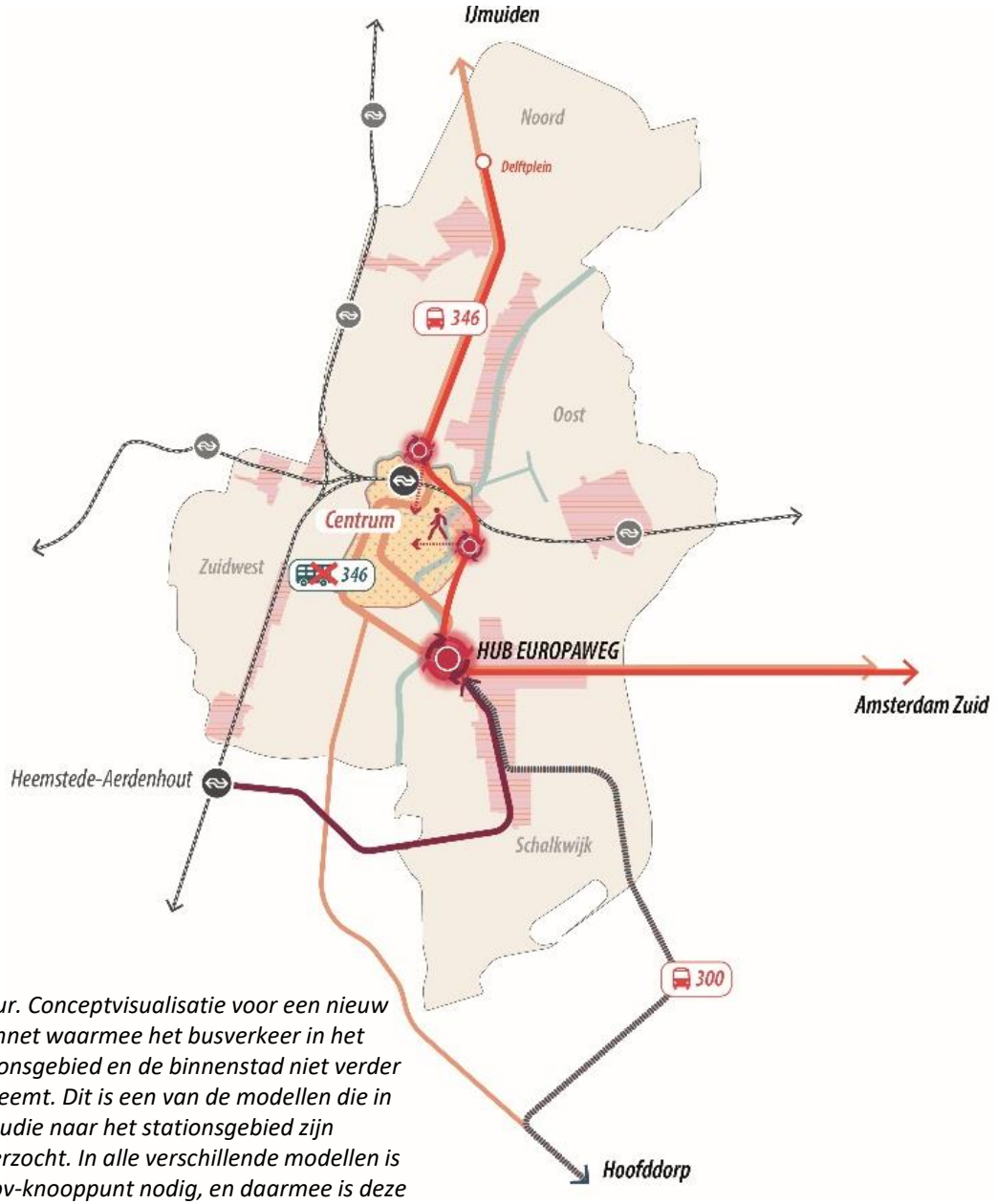
Samenvatting	P. 3
1. Aanleiding en doel	p.10
2. Context OV-knoop en omgeving	p.11
3. Analyse OV-knooppunt	p.15
4. Verkenning alternatieve ontwikkeling OV-knooppunt	p.18
5. Conclusie en advies	p.37
Bijlages	p.41

Deze locatie is een van de pilots van het landelijke werkspoor ‘Ketens en Knopen’.
De inhoudsopgave is zodanig gekozen dat deze zo goed mogelijk aansluit op de andere studies.

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

URHAHN
STEDENBOUW & STRATEGIE

Samenvatting



Figuur. Conceptvisualisatie voor een nieuw lijnennet waarmee het busverkeer in het stationsgebied en de binnenstad niet verder toeneemt. Dit is een van de modellen die in de studie naar het stationsgebied zijn onderzocht. In alle verschillende modellen is het ov-knooppunt nodig, en daarmee is deze als no regret bestempeld.

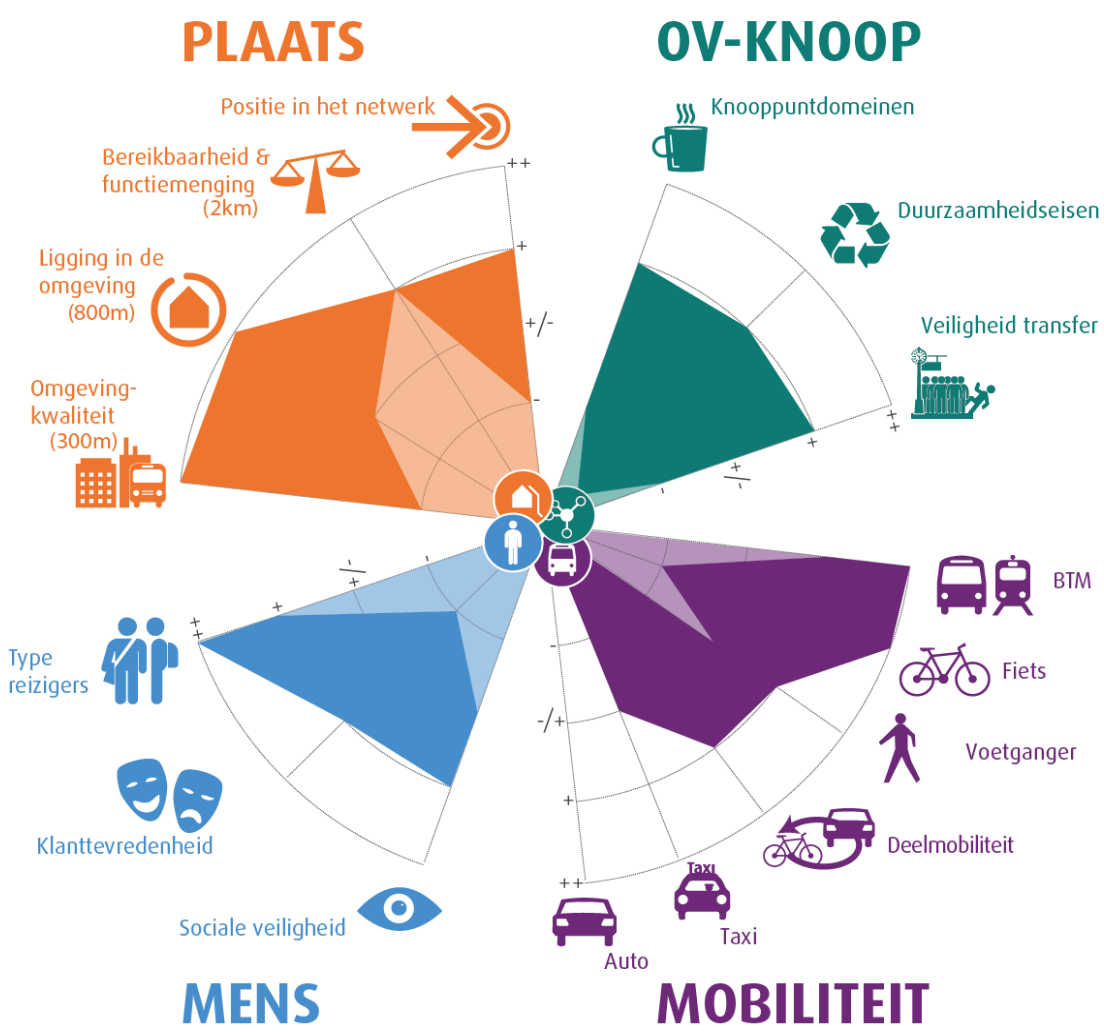
Samenvatting: Aanleiding en doel

Het busverkeer en het aantal busreizigers in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard, naar verwachting met 2% per jaar. Bij de herinrichting van het stationsgebied van Haarlem is besloten om de groei van bussen naar het stationsgebied, en daarmee de overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet verder te laten toenemen[1]. Ook is het ontlasten van het spoor tussen Haarlem - Sloterdijk een reden om de groei van het busvervoer op een alternatieve manier op te vangen. Uit studie naar het stationsgebied is gebleken dat een knooppunt in de omgeving van de Europaweg/Schipholweg als een 'no-regret'-maatregel en als essentiële bouwsteen voor een visie op het stationsgebied van Haarlem wordt beschouwd. Dit nieuwe knooppunt kan ook reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter bedienen[1]. In lijn met de studie naar het stationsgebied en de visie Europaweg wordt voor de locatie van dit nieuwe knooppunt in de omgeving van de Schipholweg en Europaweg gezocht.

Het uiteindelijke doel van deze studie is om benodigde ruimtebeslag, stedelijke inpassing, mogelijkheden en kansen te bepalen en uiteindelijk te komen tot één (of meerdere) voorkeursvariant(en) voor dit nieuwe knooppunt.

[1] Raadstuk Startnotitie Integrale Toekomstvisie 2020-2040 Stationsgebied (5 november 2019)

Figuur. Busstation Haarlem



Figuur. Voor elk thema is een score (van - - tot + +) ingevuld. In bovenstaand figuur is zowel de huidige situatie (licht gekleurd) en het gewenste ambitieniveau voor het knooppunt in 2040 (donker gekleurd) gevisualiseerd. Het verschil tussen de huidige score en het gewenste ambitieniveau vorm de zogenaamde gap. Hoe groter de gap, hoe meer inspanning nodig is om deze te overbruggen.
- - : niet aanwezig/ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig/onvoldoende score/lager dan referentie-busstations
+/- : aanwezig/voldoende score/vergelijkbaar met referentie-busstations
+ : ruim aanwezig/hoge score/hoger dan referentie-busstations
++ : zeer ruim aanwezig/zeer hoge score => voorbeeldknooppunt op dit thema

Samenvatting: Hoog ambitieniveau voor het nieuwe knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

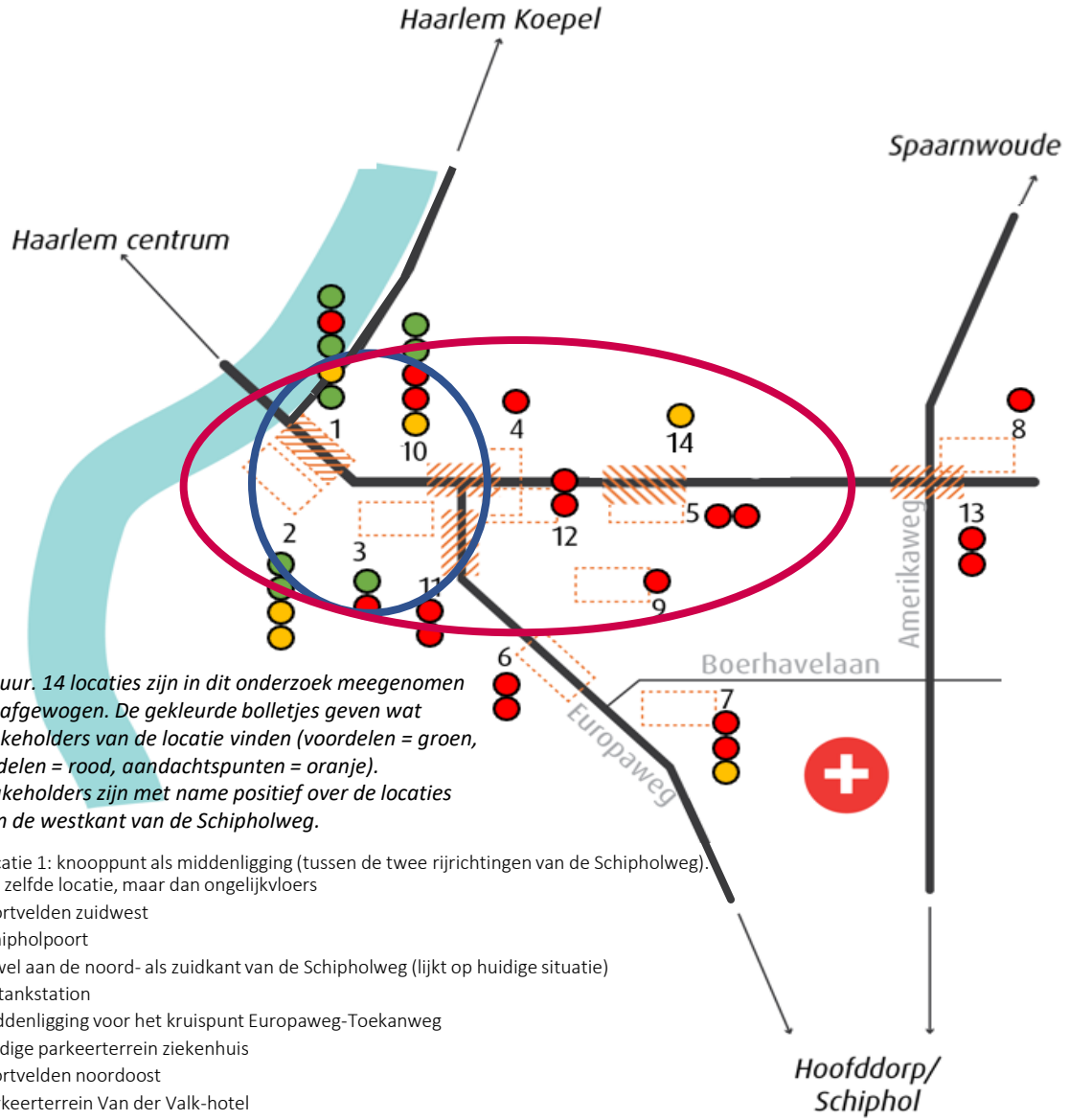
Het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid wordt vanuit een breed rijksprogramma onderzocht, aan de hand van een Handelingsperspectief voor OV-knooppunten van de toekomst. Het figuur links toont per thema de huidige situatie (licht gekleurd) en het gewenste ambitieniveau voor het knooppunt in 2040 (donker gekleurd). Dit ambitieniveau is bepaald op basis van beleidsdocumenten, inschattingen van experts en met input van stakeholders. In hoofdstuk 3 wordt dit verder toegelicht.

Wat opvalt is de **lage score** van de **huidige situatie**. Op de bestaande bushaltes is reisinformatie aanwezig, maar **het ontbreekt aan voorzieningen** zoals een **koffietentje** of **deelmobiliteit**. Er zijn **fietsenstallingen**, maar deze zijn vaak **vol**. De beoogde locatie in de stad is heel gunstig: binnen 2km zijn belangrijkste bestemmingen, maar de kwaliteit van de directe omgeving krijgt een lage score. Het is vooral **functioneel ingerichte ruimte**, met **weinig verbinding** tussen de omgeving en het OV-systeem.

Voor de **toekomstige situatie** is de lat in deze studie hoog gelegd, in overleg tussen de ambtenaren, adviseurs en stakeholders. Dit betreft o.a. de **omgevingskwaliteit**, dat **alle type reizigers** het knooppunt moeten kunnen gebruiken, dat de bus maximale ruimte krijgt, en er ook maximaal rekening wordt gehouden met de fiets als voor- en natransport. Dat betekent dat de knoop op die thema's tot de beste OV-knopen van Nederland behoort en de binnenstad ook kan ontlasten. Echt goede voorbeelden van goede busknooppunten in Nederland zijn namelijk schaars.

De auto vervult op dit moment geen rol en de ambitie is om dit zo te houden. Om twee redenen is een P+R op deze locatie niet wenselijk. De visie van Haarlem is dat binnenstedelijke verplaatsingen zoveel mogelijk met de fiets, het OV of lopend komen. Een herkomst-P+R op deze locatie past niet in dit beleid. Daarnaast kan de ruimte beter worden gebruikt voor meer programma of ruimtelijke kwaliteit. Een bestemmings-P+R zou wel kunnen, maar dan verder van het centrum vandaan om de Schipholweg te ontlasten.

In een tweetal zeer constructieve, diepgaande en plezierige sessies is de input bij stakeholders opgehaald en meegenomen. Stakeholders hebben het ambitieniveau voor het knooppunt nog sterker aangezet dan vooraf door de adviseurs en de kernteamleden was voorgesteld. Stakeholders benadrukken dat het een goed bereikbaar knooppunt met hoge verblijfskwaliteit moet zijn, dat een integraal onderdeel is van de omgeving. Meer informatie over de betrokken stakeholders en de bijeenkomsten is te vinden in hoofdstuk 2 en in de separate verslagen.



Figuur. 14 locaties zijn in dit onderzoek meegenomen en afgewogen. De gekleurde bolletjes geven wat stakeholders van de locatie vinden (voordelen = groen, nadelen = rood, aandachtspunten = oranje). Stakeholders zijn met name positief over de locaties aan de westkant van de Schipholweg.

1. Locatie 1: knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Schipholweg). 1B: zelfde locatie, maar dan ongelijkvloers
2. sportvelden zuidwest
3. Schipholpoort
4. zowel aan de noord- als zuidkant van de Schipholweg (lijkt op huidige situatie)
5. bij tankstation
6. middenligging voor het kruispunt Europaweg-Toekanweg
7. huidige parkeerterrein ziekenhuis
8. sportvelden noordoost
9. parkeerterrein Van der Valk-hotel
10. ongelijkvloerse oplossing kruispunt Europaweg-Schipholweg
11. knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Europaweg). Locatie 11b: zelfde ligging als 11, maar dan ongelijkvloers
12. RWS-gebouw
13. Ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van Amerikaweg-Schipholweg
14. nieuwe ongelijkvloerse locatie op kruispunt Schipholweg-Merovingenstraat.

Samenvatting: Van 14 denkbare naar 3 kansrijke locaties

Het figuur links toont de verschillende denkbare locaties die in dit onderzoek onderzocht zijn. Deze locaties zijn onder andere opgehaald in interviews en verschillende stakeholdersessies. De voorkeursgebieden van de stakeholders zijn omcirkeld (roze: voorkeursgebied kerngroep, blauw: voorkeurgebied participatiegroep).

Alle locaties zijn kwalitatief getoetst, aan de hand van een afweegkader. Dit afweegkader bestaat uit verschillend criteria met betrekking tot mobiliteit, ruimte en realisatie en faseerbaarheid. De toets van alle locaties is opgenomen in bijlage II.

Op basis van deze toets en de voorkeurslocaties van stakeholders, is in overleg met de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland gekozen om drie mogelijke locaties verder uit te werken. Deze locaties zijn gekozen vanwege de gunstige ligging voor het busverkeer en de positieve ruimtelijke inpassing. De uitwerking van deze drie varianten kan worden gezien als principe-oplossingen. De uitwerking bestaat uit visualisaties om te laten zien hoe het knooppunt op die locatie zou kunnen functioneren. Het doel is om de verschillende oplossingsmogelijkheden te verkennen waar in vervolgonderzoek verder mee gewerkt kan worden. De visualisaties zijn dus ook geen vaststaande oplossingen of ontwerpen.

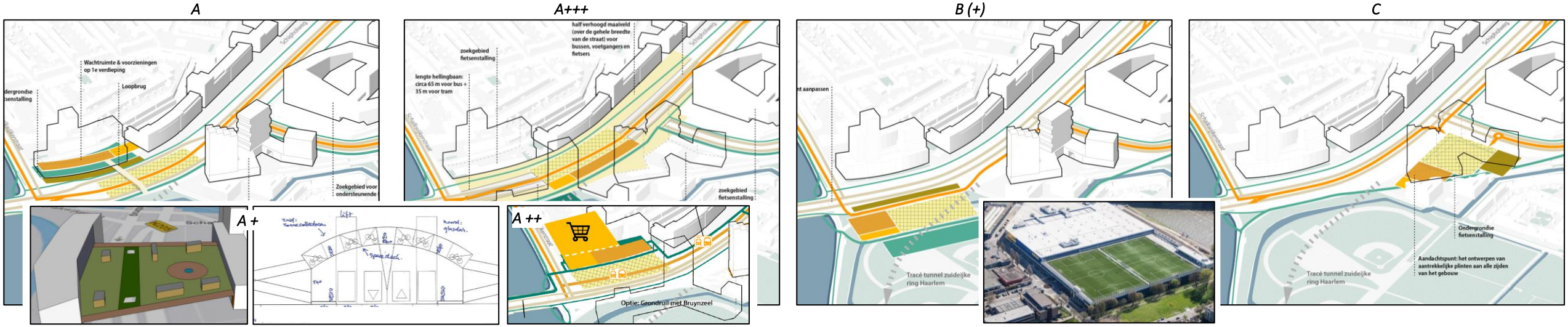
A. Knooppunt op de Schipholweg, ten westen of oosten van Europaweg;

B. Knooppunt aan de zuidkant van de Schipholweg, ter hoogte van de sportvelden langs het Spaarne;

C. Knooppunt in een gebouw ter hoogte van het kruispunt Europaweg-Schipholweg (Schipholpoort).

De stakeholders kunnen zich vinden in deze selectie. Als aandachtspunt geven zij mee dat het belangrijk is om een toekomstvisie te hebben, waaruit op stadsniveau een duidelijke hiërarchie met duidelijke functies voor de verschillende knooppunten opgenomen is. Daarnaast is in deze studie uitgegaan van locaties waarbij de tram niet onmogelijk wordt gemaakt. Sommige stakeholders stellen een andere insteek voor: de tram is onmisbaar en moet daarom als uitgangspunt worden genomen.

Samenvatting: Drie locaties met voor-, nadelen en aandachtspunten (1/2)



- Voor elke locatie (A, B, C) zijn verschillende ambitieniveaus gevisualiseerd, die ook als faseringsstappen na elkaar kunnen worden gerealiseerd.
- Op alle locaties zijn voor- en nadelen. Ook hebben alle locaties aandachtspunten die in meer detail onderzocht moeten worden, met name op het gebied van verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid.

A. Knooppunt ligt op de Schipholweg, waarbij verschillende oplossingen nog mogelijk zijn:
   - Functies voor de bussen in middenligging, met ondersteunende functies in de omgeving (A);
   - Functies voor de bussen in middenligging, waarbij de ondersteunende functies op +1 gepositioneerd zijn (A+);
   - Compact knooppunt ten noorden van de Schipholweg (A++);
   - Verhoogd Knooppunt, inclusief alle functies, waarbij auto's gescheiden worden en onder het knooppunt door rijden (A+++).

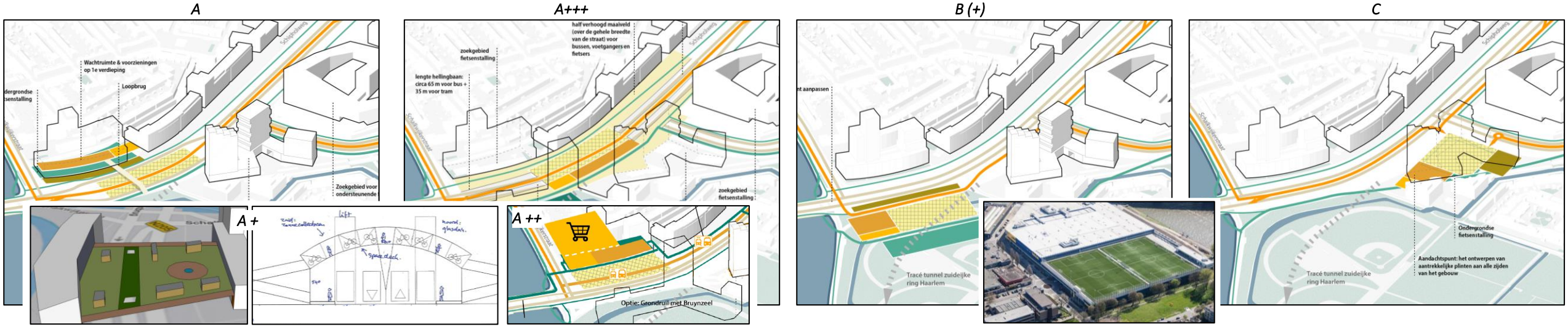
Deze locatie is gunstig vanwege goede aantakking op langzaam verkeer, realisatie van een tram en voor de ontwikkelpotentie van het gebied. Bereikbaarheid van het knooppunt zelf is een groot aandachtspunt; het realiseren van een ongelijkvloers knooppunt is hier een oplossing voor.

Op de volgende pagina zijn locaties B en C toegelicht.

Legenda visualisaties

- manouvreer- & opstelruimte bussen (4000 m²)
- wachtruimten reizigers (1200 m²) & voorzieningen buschauffeurs (300 m²)
- voorzieningen & winkels (500 m²)
- fietsenstalling (3750 m²)
- parkeren, taxi, laden en lossen & deelmobiliteit (1300 m²)
- busbaan
- autoroute
- fietsroute

Samenvatting: Drie locaties met voor-, nadelen en aandachtspunten (2/2)



B. Knooppunt aan de zuidkant van de Schipholweg, ter hoogte van de sportvelden langs het Spaarne;
Langzaam verkeer kan hier relatief goed aansluiten op het knooppunt. Doorstroming is hier een belangrijk aandachtspunt.

C. Knooppunt in een gebouw ter hoogte van het kruispunt Europaweg-Schipholweg (Schipholpoort);
Mogelijkheid om een compact knooppunt te realiseren, waarop langzaam verkeer goed aansluit en waarbij hoogstedelijke integratie met het omgeving mogelijk is. Aandachtspunt voor deze locatie is de mogelijk beperktere uitstraling en sociale veiligheid als gevolg van de inpandige oplossingsrichting. Doordat het knooppunt in het gebouw geplaatst is, is deze oplossingsrichting ook minder robuust; de mogelijkheid om uit te breiden is beperkter.

- Voor locaties C en A++ en in iets mindere mate voor locatie A/A+/A+++ geldt dat ze niet zonder samenspraak met de ontwikkelaars van de naastgelegen gebouwen doorontwikkeld kunnen worden. Flexibiliteit versus realiseerbaarheid speelt hierbij een rol.
- Op basis van huidige inzichten zijn kosten niet maatgevend, omdat dit voor alle locaties min of meer hetzelfde zijn. Alleen locatie A+++ is fors duurder, vanwege de ongelijkvloerse oplossingsrichting. In uitwerking kunnen kosten echter wel verder uit elkaar komen te liggen, bijvoorbeeld doordat hele zware infrastructuur-aanpassingen noodzakelijk blijken te zijn.

Stakeholders geven aan dat locaties A en B zondermeer moeten worden uitgewerkt, ook al zijn er aandachtspunten bij en is men nog verdeeld over de uitwerking. Over locatie C vinden meerdere stakeholders dat deze niet kansrijk is, met name vanwege de krappe inpassing in de omgeving en beperkte aantrekkelijkheid en sociale veiligheid.

In het algemeen geven stakeholders ook mee dat afhankelijk zijn van andere stakeholders een risico kan zijn en de voortgang van het project kan beïnvloeden. Naast risico's, ontstaan er echter ook juist kansen, zoals een integrale oplossing.

Samenvatting: Vervolgstappen: uiteindelijk komen tot een voorkeurslocatie

Op basis van hetgeen onderzocht en opgehaald is, zijn dit de vervolgstappen om uiteindelijk te komen tot een voorkeurslocatie.

Stap 1: Komen tot voorkeurslocatie(s)

Uit dit onderzoek zijn verschillende potentiële locaties naar voren gekomen. Deze locaties zijn uitgewerkt in verschillende principe-oplossingen. De eerste stap voor het vervolgproces is het kiezen van één of meerdere locaties om vervolgens verder uit te werken.

Stap 2: Verdere uitwerking

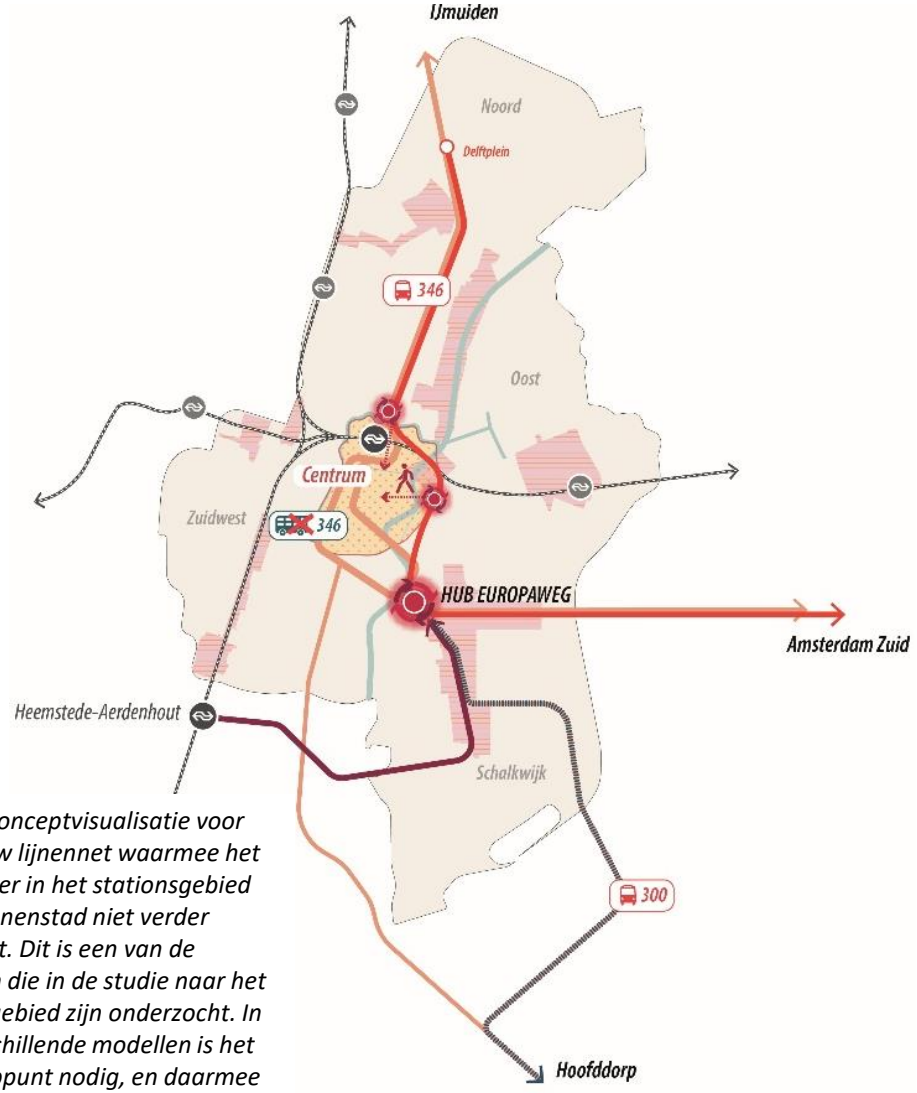
Stap 2 is om de gekozen locatie(s) verder uit te werken en extra beslisinformatie te vergaren. Hiervoor zijn drie parallelle trajecten nodig:

1. Studie naar toekomstig lijnennet;
2. Verdieping van locaties;
    - Haalbaarheid, zowel verkeerskundig als samenwerking met diverse ontwikkelaars;
    - Fasering, zowel fysiek (in welke stappen kom je tot een volledig knooppunt en in hoeverre zijn deze no-regret?) als in tijd (wanneer worden welke stappen gezet?);
3. Ruimtelijke visie voor Schipholweg/Europaweg.

De studie naar het toekomstig lijnennet is belangrijk. De uitkomst van deze studie is belangrijk om definitieve keuzes te maken voor de uitwerking van het knooppunt. Hierbij gaat het om zowel gedetailleerde verkeerskundige als ruimtelijke inpasbaarheid. De ruimtelijke inpasbaarheid zal samen met de desbetreffende ontwikkelaar opgepakt moeten worden. De drie detailuitwerkingen kunnen parallel gedaan worden. Voordeel hiervan is dat op deze manier meer beslisinformatie naar voren komt en er gelijk een geïntegreerde afweging gemaakt kan worden voor een bepaalde locatie.

De stakeholders geven aan dit logische vervolgstappen te vinden. Als aandachtspunt is er is veelvuldig aangegeven dat de vormgeving van het toekomstige lijnennet heel belangrijk is om het knooppunt goed vorm te kunnen geven. Verschillende stakeholders geven aan graag betrokken te worden bij deze uitwerking van het lijnennet en het knooppunt.

1. Aanleiding en doel



Figuur. Conceptvisualisatie voor een nieuw lijnennet waarmee het busverkeer in het stationsgebied en de binnenstad niet verder toeneemt. Dit is een van de modellen die in de studie naar het stationsgebied zijn onderzocht. In alle verschillende modellen is het ov-knooppunt nodig, en daarmee is deze als no regret bestempeld.

Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard met 2%[1] per jaar. Er wordt gewerkt aan de herinrichting van het stationsgebied van Haarlem. Ontlasten van het busstation bij station Haarlem, de overlast van het busverkeer in de binnenstad niet verder laten toenemen en het ontlasten van het traject Haarlem - Sloterdijk zijn redenen om de groei van het busvervoer op een alternatieve manier op te vangen. Uit studie naar het stationsgebied is gebleken dat een knooppunt in de omgeving van de Europaweg/Schipholweg als een 'no-regret'-maatregel en als essentiële bouwsteen voor een visie op het stationsgebied van Haarlem wordt beschouwd. Dit nieuwe busstation kan ook reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter bedienen. In lijn met de studie naar het stationsgebied en de visie Europaweg wordt voor de locatie van dit nieuwe knooppunt in de omgeving van de Schipholweg en Europaweg gezocht. Er zijn een aantal redenen waarom deze locatie geschikt is voor een knooppunt:

- Op deze plek komen verschillende belangrijke openbaar vervoersstromen bij elkaar; de Zuidtangent uit Hoofddorp en de busbundels richting Amsterdam(-Zuid);
- Dichtbij binnenstad Haarlem en daarom geschikt om bussen af te vangen; bussen hoeven niet meer de binnenstad in en reizigers stappen op fiets-/loopafstand van de binnenstad uit;
- Deze locatie vormt de toegangspoort tussen Schalkwijk en het centrum. Ontwikkelingen in omgeving, zowel rond het knooppunt als in Schalkwijk, geven kansen om middels dit knooppunt een ruimtelijke kwaliteitsslag te geven en Schalkwijk beter aan de stad te verbinden.

Het doel van het onderzoek in deze fase is om de ambitie voor het knooppunt te bepalen en verschillende mogelijke locaties in kaart te brengen. Waarbij zowel mobiliteits- als ruimtelijke aspecten meegenomen worden. Voor de integrale afweging worden kaders meegegeven door een werkgroep die een strategische doorkijk maakt voor de locatie als een hoogstedelijk onderdeel van de stad. De komst van een goed functionerend ov-knooppunt biedt kansen voor een nieuw stedelijk knooppunt terwijl een aantrekkelijk stedelijk knooppunt de kansen voor een goed functionerende ov-knoop verhoogd.

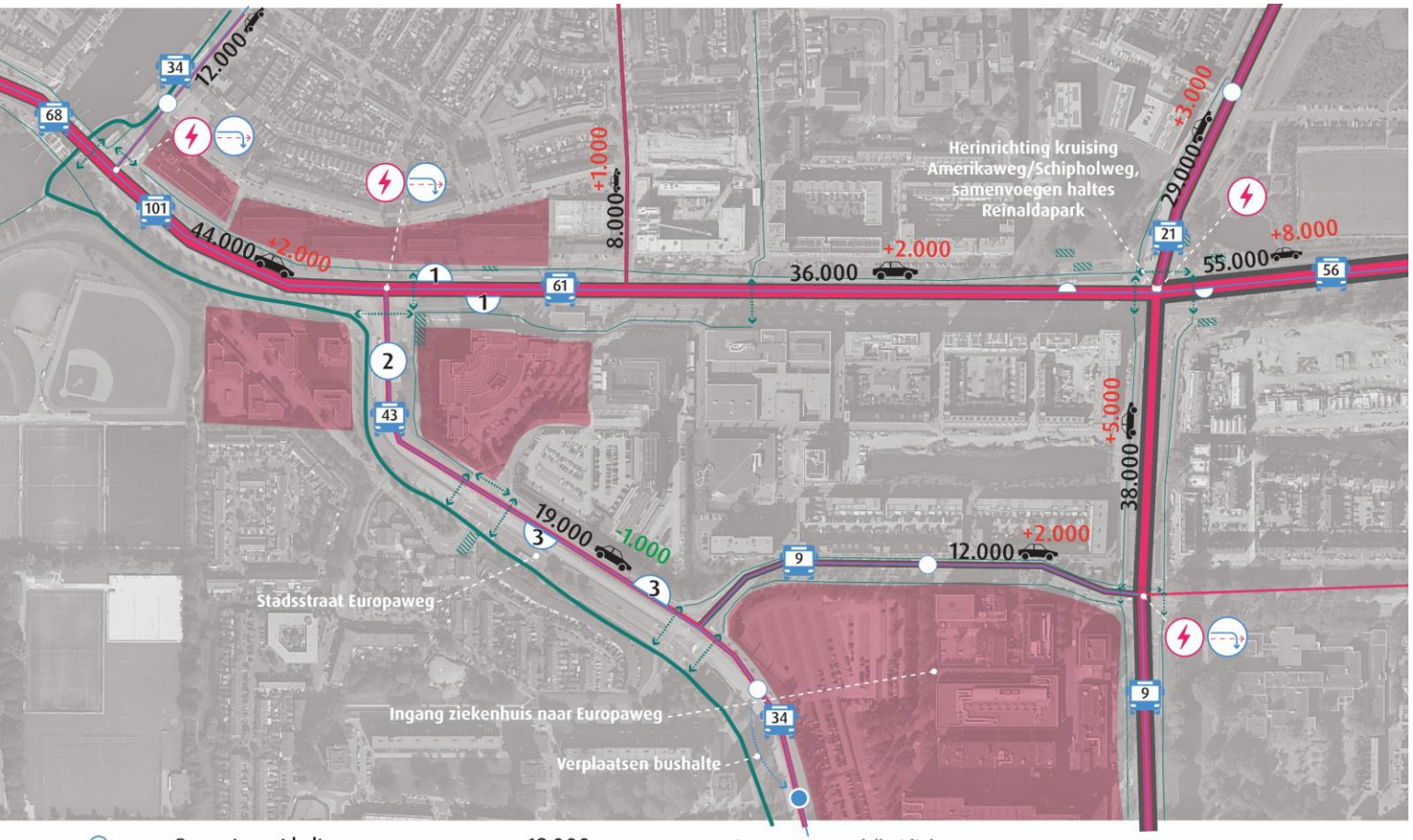
Het uiteindelijke doel van de studie is om benodigde ruimtebeslag, stedelijke inpassing, mogelijkheden en kansen te bepalen en uiteindelijk te komen tot één (of meerdere) voorkeursvariant(en) voor dit nieuwe knooppunt.

[1] *Studie stationsgebied Haarlem – probleemanalyse, 2019.*

2. Context OV-knooppunt en omgeving

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie beschreven, waarbij zowel ingegaan wordt op het knooppunt zelf als de omgeving van het knooppunt. Ook toekomstige ontwikkelingen in het gebied worden genoemd in een opgavekaart.

Beschrijving huidige situatie



Het figuur links toont een afbeelding van de huidige situatie van het knooppunt.

Er zijn nu drie bushaltes die direct meegenomen worden in de scope van dit onderzoek:

1. Schipholweg/Europaweg; voor lijnen van/naar Amsterdam Zuid;
2. Europaweg/Schipholweg; voor lijnen 3 en 73 van/naar Schalkwijk;
3. Europaweg; voor de R-Net lijn 300 van/naar Schiphol.

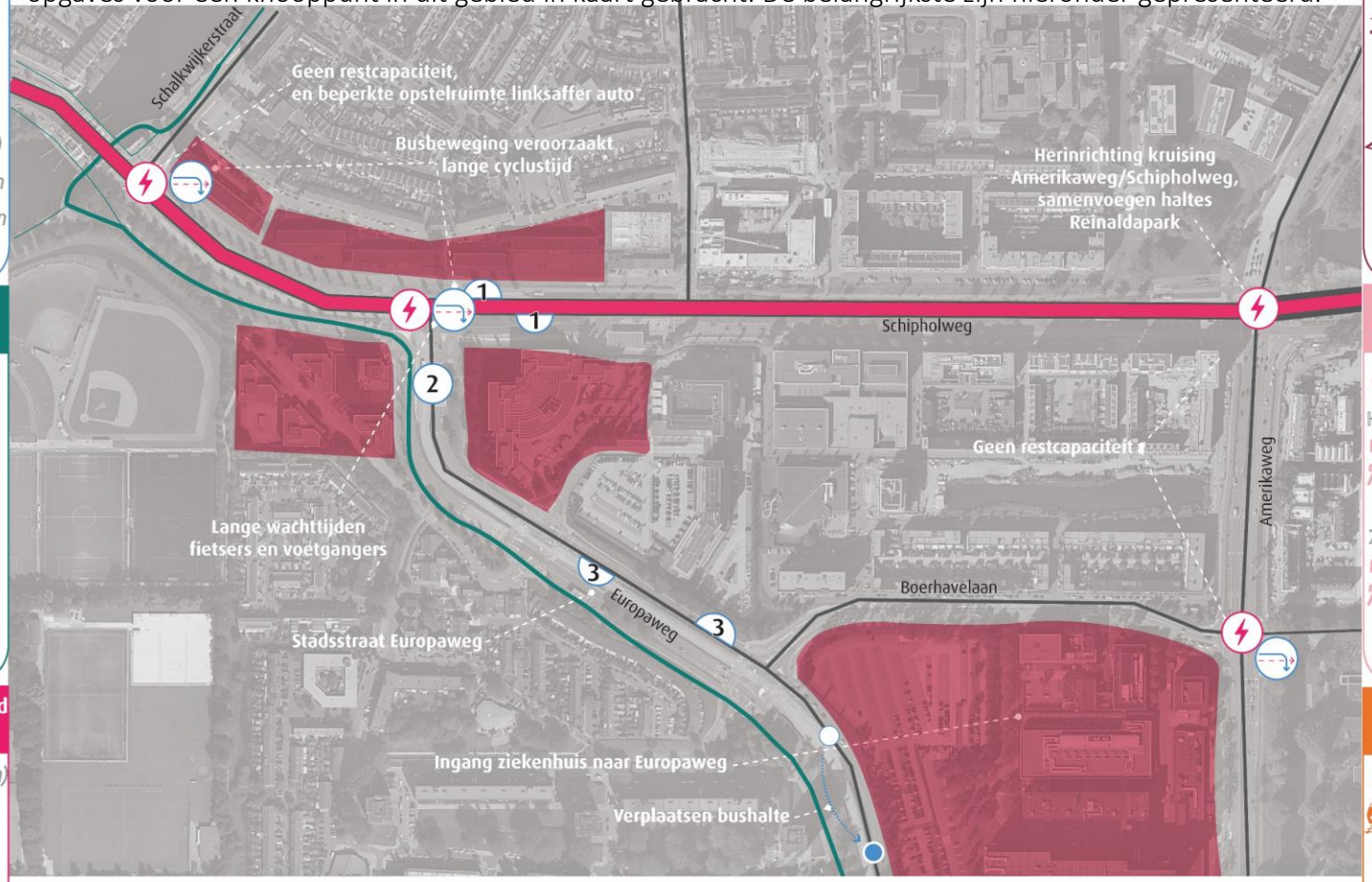
In totaal halteren ca 100 bussen per uur op één van de drie bushaltes. In de ochtendspits (8-9 uur) stappen 530 reizigers in/uit.

Andere kenmerken van het gebied zijn hieronder beschreven.

- De Schipholweg (N205) is een belangrijke invalsweg voor Haarlem en wordt drukker. De kruispunten op de Schipholweg zijn overbelast (cyclustijden ≥120 sec), blijkt uit gegevens gemeente Haarlem (2019). Op de kruispunten zorgen afslaande bussen ook voor extra cyclustijden. Dit wordt met de groei van het aantal bussen meer.
- Er is besloten dat de Europaweg wordt omgebouwd tot stadsstraat, waarbij twee rotondes worden ingepast. Daarbij krijgt de bus prioriteit.
- Het regionaal ononderbroken fietsnetwerk loopt van de Europaweg via de Schipholweg naar de Schalkwijkerstraat, volgend uit de SOR. Lokaal fietsverkeer komt veelal vanuit Haarlem over de Buitenrustbrug. Er zijn veel gelijkvloerse oversteken die extra cyclustijd opleveren. In totaal zijn er bij de drie bushaltes 230 stallingsplekken, terwijl er ca 315 fietsen geparkeerd staan.
- Binnen 800 meter van het knooppunt wonen ca 12.500 inwoners en zijn er ca 7.000 arbeidsplaatsen. Grote ontwikkellocaties in het gebied zijn: Schipholpoort, Rijkswaterstaat, Ziekenhuis, Noordzijde Schipholweg.

Opgavekaart

Uit het handelingsperspectief blijkt dat een knooppunt rond de Schipholweg/Europaweg nodig is om de groei van het busverkeer op te kunnen vangen. Op basis van het handelingsperspectief (huidig en ambitie) zijn de opgaves voor een knooppunt in dit gebied in kaart gebracht. De belangrijkste zijn hieronder gepresenteerd.



Efficiënte exploitatie van het ov tot stand brengen

- 101 Bussen per uur in de spits (huidig)
- 140-150 Verwachte bussen in de spits (2040)
- 87 -100% Doorgaand
- 0-13% Eindigend
- 530 Huidig aantal in-/uitstappers (8-9 uur)
- 1350-1600 Verwacht aantal in-/uitstappers (8-9 uur)
- 15-16 Perrons (incl laden) bij 50% groei bussen
- 18-21 Perrons (incl laden) bij 100% groei bussen
- Efficiënte aan-/afrijroutes creëren

Goede first-/last-mile-oplossingen

- 230 Huidige gebouwde stallingsplekken
- 315 Gestalde fietsen nu
- 500-2500 Verwachte stallingsbehoefte in 2040
- Goede aansluiting fiets-/voetpaden in alle windrichtingen creëren
- Geen P+R-plekken nu
  Geen P+R-plekken gewenst in 2040
- Ruimte voor deelmobiliteit waaronder deelfietsen

Goede bereikbaarheid doorgaand verkeer

- 44.000 Auto's per dag (Schipholweg - 2 richtingen)
- +2.000 Groei auto's verwacht tot 2040
- 19.000 Auto's per dag (Europaweg - 2 richtingen)
- -1.000 Afname auto's verwacht tot 2040
- Knelpunt restcapaciteit

Hoogwaardige entree voor Haarlem

- Verbinding Schalkwijk - Haarlem
- Ambassadeursplek voor het OV
- Aandacht voor hittestress & wateroverlast
- Uitstraling, leefbaarheid en sociale veiligheid van het gebied

Ontwikkelruimte

- Toevoegen stedelijk programma

Huidig	binnen 300/800/2000m
Inwoners	1.200/+11.300/+15.000
Arbeidsplaatsen	1.400/+5.700/+7.800
Voorzieningen	-

2040	
Inwoners	+ 24% (binnen ca 800m)
Arbeidsplaatsen	+ 6% (binnen ca 800m)

Governance & fasering

- Samenwerking tussen stakeholders
- Bijdrage aan landelijke en regionale doel-stellingen

Fasering

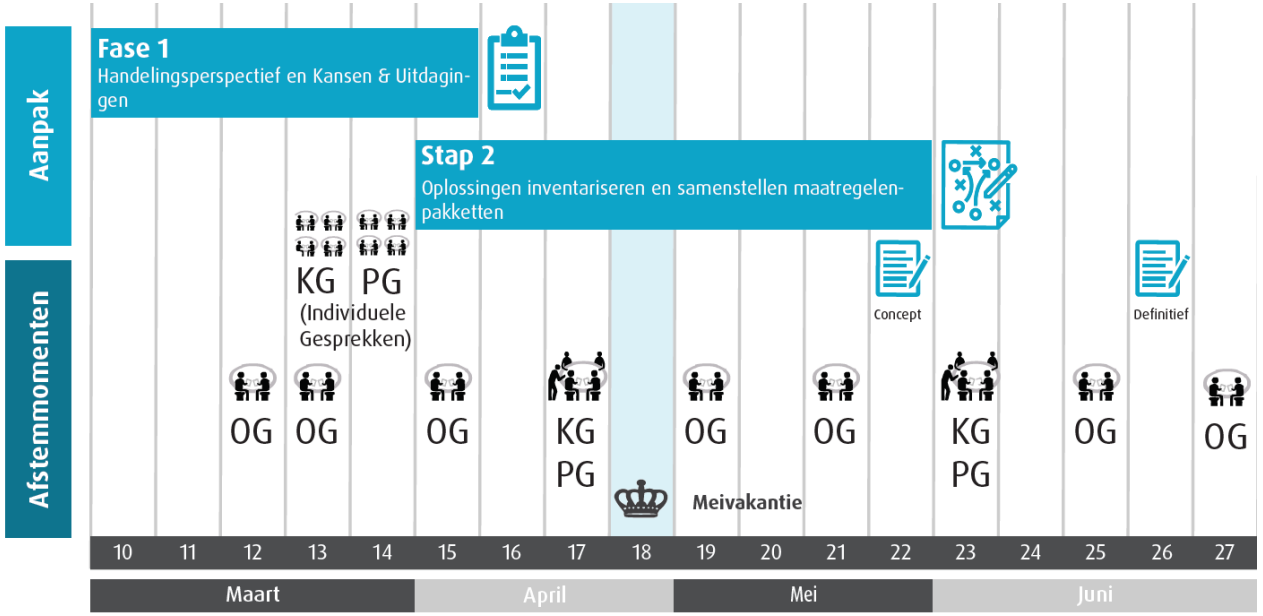
- 110 Verwachte bussen in de spits (2025)
- 12-13 Benodigde perrons (2025)
- 300-400 Verwachte stallingsbehoefte (2025)
- 120 Verwachte bussen in de spits (2030)
- 12-14 Benodigde perrons (2030)
- 350-750 Verwachte stallingsbehoefte (2030)
- Mogelijkheid om te vertrammen

- Busroute met halte
- Nieuwe bushalte
- Hoofdnetwerk fiets
- Herontwikkelingslocaties
- busrichting levert extra cyclustijd op
- knelpunt restcapaciteit kruispunt

Samenwerking stakeholders

Stakeholders

- Gemeente Haarlem
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- College van Rijksadviseurs
- NS en ProRail
- Connexxion
- Samen bouwen aan bereikbaarheid
- Greystar
- Being Development
- New Cheese
- Hbb groep
- Van der Valk
- Rover
- Fietsersbond
- Bomenwachters
- Wijkraad Europawijk
- Wijkraad Boerhaavewijk
- Wijkraad Slachthuisbuurt
- Wijkraad welgelegen
- Wijkraad Rozenprieel
- Buskruit



Figuur. Het doorlopen proces

Dit document is tot stand gekomen in samenwerking met een brede groep stakeholders.

Op een drietal momenten is hun input opgehaald:

1. In een belronde in maart, waar we hebben gevraagd naar de verwachtingen per partij.
2. Een brede sessie dd. 20 april, waar de volgende onderwerpen op de agenda stonden
    1. Analyse huidige situatie
    2. Gewenste ambitieniveau
    3. Toetsingskader
    4. Voorkeurslocaties
3. Een brede sessie dd. 3 juni, waar de volgende onderwerpen op de agenda stonden:
    1. Hoe we tot een keuze voor 4 locaties zijn gekomen om verder uit te werken
    2. De uitwerking van de drie locaties
    3. Het vervolgproces

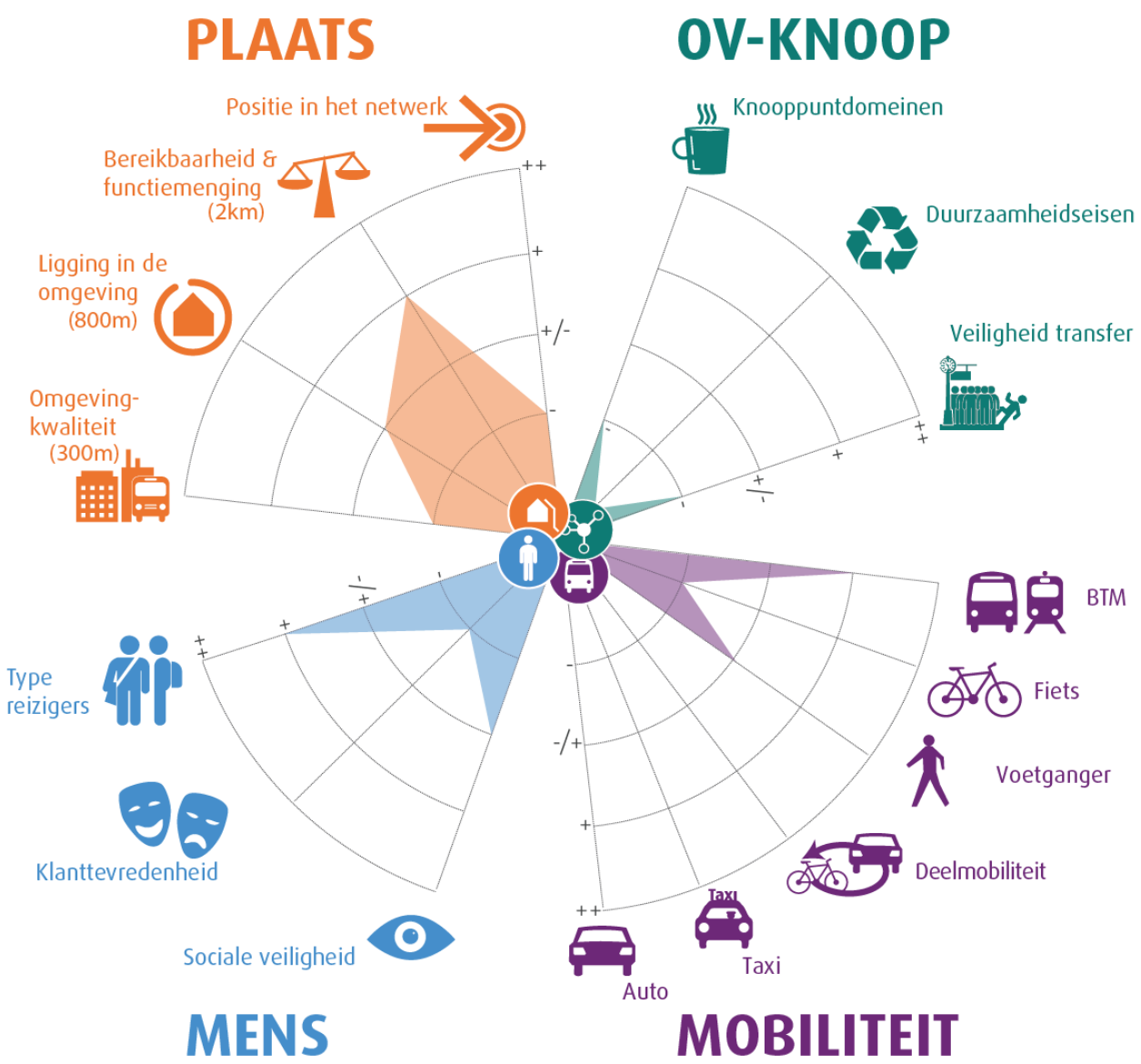
De sessies voorliepen erg voorspoedig. De deelnemers gaven aan dat ze hun opmerkingen goed kwijt konden. In dit document zijn de opmerkingen van de stakeholders meegenomen in de beschrijving van de huidige situatie en het gewenste ambitieniveau. In de separate verslagen zijn de opmerkingen en voorkeuren van de stakeholders opgenomen.

3. Analyse knooppunt

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige opgaven o.b.v. het handelingsperspectief. Het betreft een samenvatting: het uitgebreide handelingsperspectief is in het separate document ‘Handelingsperspectief Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid’ opgenomen. Het bevat de volgende elementen:

- *Plaats*
- *Knoop*
- *Mobiliteit*
- *Mens*

Beoordeling huidige situatie



Het figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de bushaltes. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig/ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig/onvoldoende score/lager dan referentie-busstations
+/- : aanwezig/voldoende score/vergelijkbaar met referentie-busstations
+ : ruim aanwezig/hoge score/hoger dan referentie-busstations
++ : zeer ruim aanwezig/zeer hoge score => voorbeeldknooppunt op dit thema

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema. De situatie is beoordeeld als een busstation, vandaar dat de scores van de huidige situatie doorgaans laag liggen. Om deze score te bepalen is ook gekeken naar verschillende referentiebusstations (zie separate bijlage handelingsperspectief).

Plaats

- Qua positie in het netwerk functioneren de bestaande haltes vooral als haltes, en maar beperkt als overstappunt. Voor een knooppunt is dit een onvoldoende score
- Qua positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging is de locatie heel gunstig. Binnen 2 km liggen de binnenstad, winkelcentrum Schalkwijk en zijn verschillende woonwijken in Haarlem te bereiken. Qua dichtheid binnen 2 km scoort deze locatie goed in vergelijking met de verschillende onderzochte referentiebusstations.
- De ligging in de omgeving van de bushaltes scoort voldoende. Er zijn interessante functies te vinden binnen 800 m, namelijk een ziekenhuis, een hotel, sportfuncties, kantoren en woonfuncties. Qua dichtheid binnen 800 m scoort deze locatie vergelijkbaar met referentie-busstations, vandaar voldoende.
- De kwaliteit van de direct omgeving is laag: dichtheden zijn lager dan referentie-busstations en de relatie tussen de omliggende gebouwen en de haltes is beperkt. Daarnaast leidt het gebrek aan publieke functies er voor dat de verblijfskwaliteit laag is en de plek meer een stroomkarakter heeft.

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- Het knooppuntdomein scoort onvoldoende voor een busstation. Voor een bushalte zijn de faciliteiten op orde: er zijn overdekte wachtruimtes en dynamische reisinformatie. In vergelijking tot het referentie-busstation is het aantal voorzieningen zeer laag: er kan geen koffie of een broodje worden gehaald, er zijn geen OV-chipkaart automaten etc.
- Er zijn geen elementen op het gebied van duurzaamheid aanwezig. Denk aan zonnepanelen of mogelijkheden om elektrische bussen te laden.
- De veiligheid van de transfer scoort onvoldoende. Uit de interviews is naar voren gekomen dat de haltes bij drukte erg smal zijn.

Figuur. De bestaande haltes bevatten de benodigde voorzieningen voor bushaltes, maar de relatie met de omgeving is beperkt.

Mens

- Er is beperkt data over de type gebruikers, maar de inschatting is dat de bushaltes goed scoren op dit aspect. Dat wil zeggen: er zijn veel verschillende doelgroepen die van de haltes gebruik maken, bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers naar Schiphol. Zoals je ook op een knooppunt verwacht, maken er dus verschillende typen reizigers gebruik van.
- Op het gebied van klanttevredenheid is geen data beschikbaar. De inschatting is dat de haltes onvoldoende scoren wanneer ze worden beoordeeld als busstation. Dit gezien het gebrek aan voorzieningen en kwaliteit van de directe omgeving (veel infrastructuur, weinig programma).
- Uit de interviews is naar voren gekomen dat de sociale veiligheid onvoldoende is op de bushaltes. Op de locatie vinden relatief veel incidenten plaats, zoals verbale agressie en lastigvallen van personeel/reizigers. Er is echter geen objectieve informatie beschikbaar over de beleving van reizigers op dit punt (geen enquêtes bijvoorbeeld). Er lijkt qua ontwerp geen probleem te zijn met de sociale veiligheid: er is ruim zicht, en er zijn geen onoverzichtelijke hoekjes. Alles overziend wordt dit aspect voldoende beoordeeld.

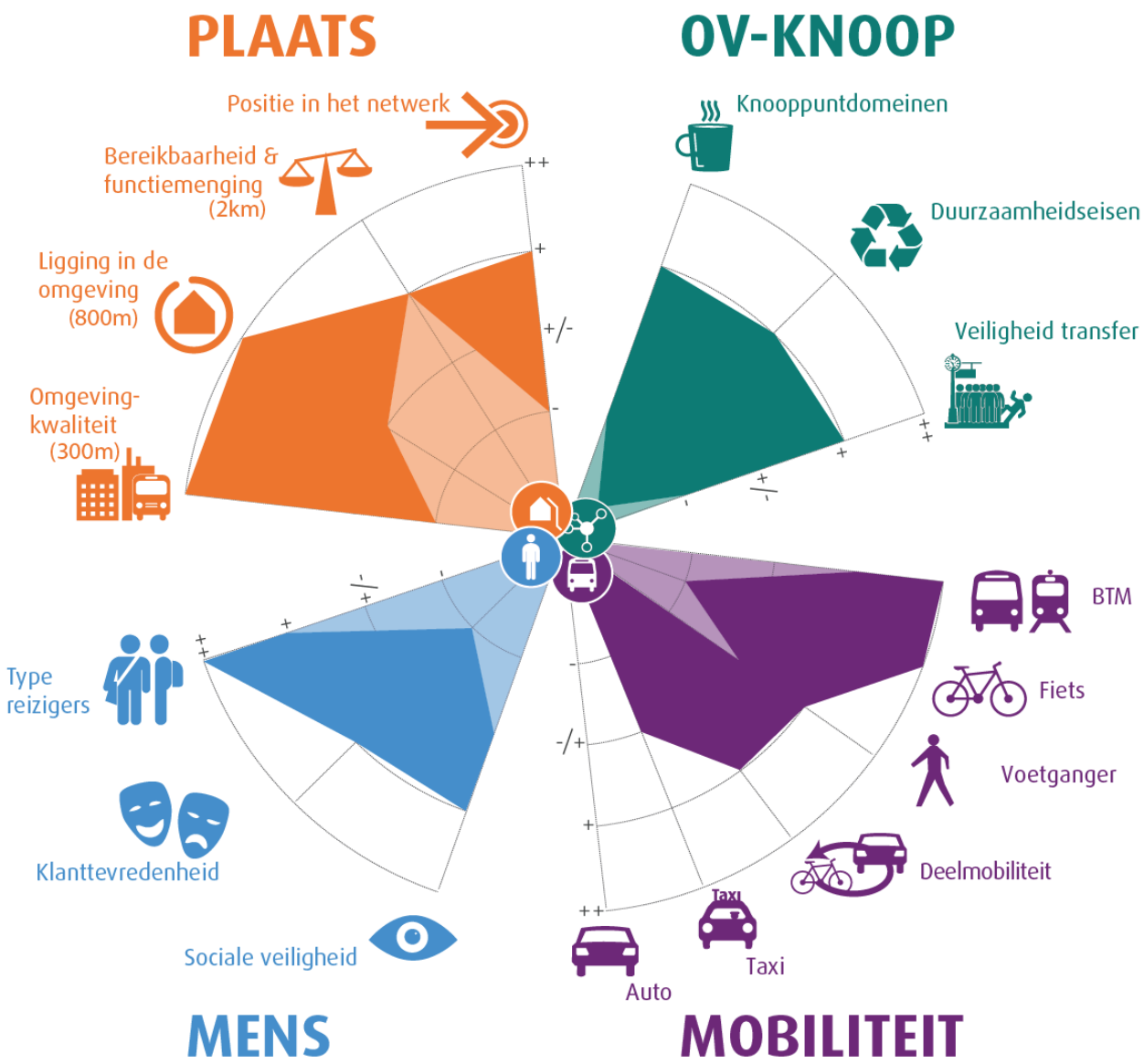
Mobiliteit

- De score op het gebied van BTM is hoog in de huidige situatie. Dit komt door het grote aantal bussen dat de haltes in de huidige situatie aandoet (circa 100 in een spitsuur).
- Fiets scoort onvoldoende, er zijn in de huidige situatie circa 230 fietsenstallingen aanwezig, maar deze zijn overvol. De kwaliteit van fietsroutes is voldoende: er zijn heldere oversteken, maar wel met verkeerslichten. Daarnaast lijkt de breedte van het fietspad langs de Schipholweg onvoldoende.
- Faciliteiten voor voetgangers scoren voldoende. Er zijn heldere voetgangersoversteken aanwezig, echter met verkeerslichten waardoor voetgangers regelmatig moeten wachten om bij de bushaltes te komen.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem.
- Er zijn geen faciliteiten voor taxi's aanwezig. Als je wilt overstapen van taxi op bus moet de taxi op behoorlijke afstand van de halte parkeren.
- Er is geen deelmobiliteit aanwezig.

4. Verkenning alternatieven ontwikkeling OV-knooppunt

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beoogde ambitieniveau, welke samen met stakeholders is bepaald. Uit dit ambitieniveau volgt een programma van eisen. Op basis van dit programma van eisen en het ambitieniveau zijn een 14-tal locaties getoetst, (zie bijlage I&II). Hieruit zijn een 3-tal locaties geselecteerd om verder uit te werken, welke in dit hoofdstuk zijn gevisualiseerd.

Ambitieniveau knooppunt



Het figuur links toont het **gewenste ambitieniveau** per thema voor het knooppunt in 2040. Dit ambitieniveau is bepaald op basis van beleidsdocumenten, inschattingen van experts en met input van stakeholders. De legenda is gelijk aan de legenda op pagina 16.

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema in dit document. Op de meeste thema's is de ambitie om **minimaal goed** te scoren. Op een aantal thema's is een **zeer goede score** wenselijk. Dit betreft de omgevingskwaliteit, ligging in de omgeving, type reizigers en BTM en fiets. Dat betekent dat de knoop op die thema's tot de beste ov-knopen van Nederland behoort. In bijlage VII is een analyse opgenomen naar de te verwachten innovatieve mobiliteitsontwikkelingen voor het OV-systeem tot 2040

Het verschil tussen de huidige score en het gewenste ambitieniveau vormt de zogenaamde **gap**. Hoe groter de gap, hoe meer inspanning nodig is om deze te overbruggen.

Plaats

- De ambitie is om de positie in het netwerk te verhogen. Dit houdt in dat het knooppunt echt als knooppunt gaat functioneren met overstapfunctie.
- De positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging op grotere afstand (2 km) is al goed. We zien geen aanleiding deze verder te willen verbeteren: de inspanningen moeten vooral in de omgeving van het knooppunt worden gepleegd, omdat daar de opgave ligt.
- De ambitie is om de ligging in de omgeving van het knooppunt flink te verbeteren. Denk aan het toevoegen van woningen en voorzieningen en het zorgen voor goede verbindingen (verkeerskundig, maar ook in ruimtelijk ontwerp) tussen het knooppunt en haar omgeving. De knoop moet zo echt een integraal onderdeel worden van de omgeving.
- De huidige kwaliteit van de direct omgeving is laag. De ambitie is om goed zeer goed te maken, waarbij de verblijfskwaliteit sterk verbeterd wordt, waarmee het knooppunt een voorbeeld wordt in Nederland. Gezien de aanwezigheid van de vele weg-infrastructuur is dit een grote uitdaging.

Ambitieniveau knooppunt

OV-knoop

- Het doel is om tot een hoogwaardig knooppuntdomein te komen, met voorzieningen zoals een winkeltje voor koffie of een broodje, er zijn OV-chipkaartautomaten, pakketdiensten en een supermarkt-to-go, waar de verblijfskwaliteit hoog is. Het knooppunt gaat daarmee een voorbeeldfunctie vervullen in Nederland. Van de referentiestations zijn alleen de plannen voor busstation Zuidplein hiermee te vergelijken. Dit is echter ook een metrostation.
- De ambitie is om het knooppunt op hoog niveau te brengen qua duurzaamheid. Dit betekent dat bussen er kunnen laden (de eindigende bussen) en met zonnepanelen het knooppunt in haar eigen stroomvoorziening voorziet. We gaan niet voor de maximale ambitie, dan zouden er nog meer laadfaciliteiten voor bussen moeten zijn, wat ook weer meer ruimte kost.
- De veiligheid van de transfer willen we op hoog niveau hebben, vergelijkbaar met andere busstations zoals Amstelveen. Sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van dit busstation is echter een aandachtspunt.

Figuur. Op busstation Amstelveen zijn fietsenstallingen, voorzieningen en droge wachtruimtes beschikbaar. De transferveiligheid is hier goed met een middenperron. De sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van het busstation is echter een aandachtspunt.

Mens

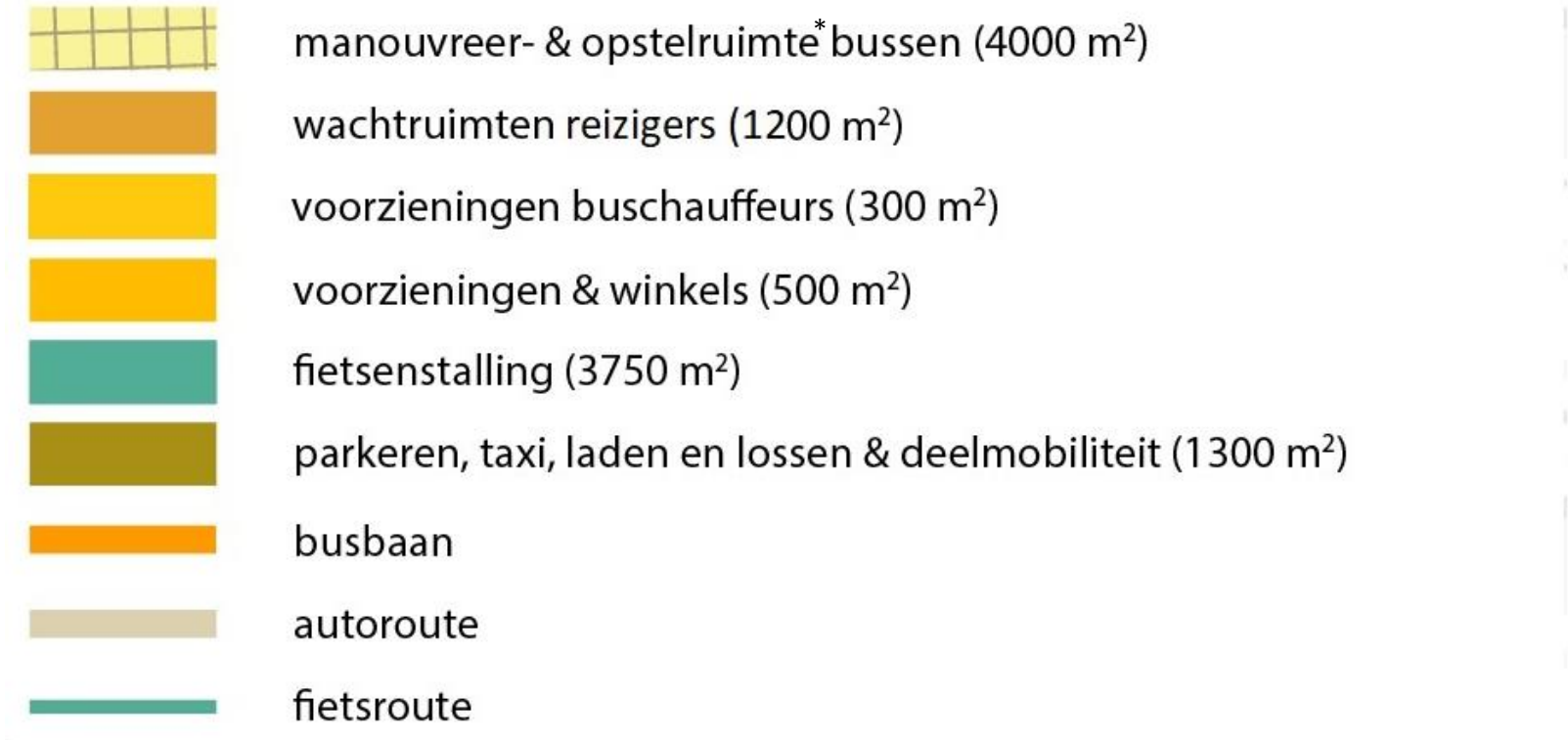
- Qua hoeveelheid verschillende type gebruikers zal het knooppunt een voorbeeldfunctie voor Nederland vervullen. Het wordt een mix van bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers, bezoekers aan de binnenstad van Haarlem, dagjesmensen richting de kust.
- We ambiëren een hoge score op sociale veiligheid en klanttevredenheid.

Mobiliteit

- De score op het gebied van BTM is al hoog in de huidige situatie, maar de ambitie is om naar ca 150 bussen per (spits)uur te groeien in 2040. Daarmee wordt dit knooppunt een van de drukste van Nederland: van de verschillende bekeken referentiestations verwerkt alleen Rotterdam Zuidplein meer bussen (op dit moment 180 per spitsuur).
- Qua fietsenstallingen moet het knooppunt state of the art zijn. De ambitie is immers om reizigers te verleiden naar dit knooppunt te fietsen, waardoor station Haarlem wordt ontlast. De berekeningen (zie bijlage I) geven aan dat er maar liefst 2.000 – 2.500 fietsenstallingen nodig zijn. Dat is veel meer dan in de referentiebusstations. Bij deze hoge ambitie hoort ook goed bereikbare, overdekte en/of bewaakte stallingen.
- We ambiëren een hoge score op faciliteiten voor voetgangers. Toegankelijkheid van/naar/op het knooppunt is hierbij van belang.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem en de ambitie is om dit zo te houden. Een P+R zou kostbare ruimte vragen, die we liever inzetten voor meer programma of ruimtelijke kwaliteit. De ambitie van Haarlem is om inwoners en bezoekers zo veel mogelijk met de fiets/het OV te laten reizen. Een herkomst P+R past niet in dit beleid. Een bestemmings-P+R zou wel kunnen, maar dan verder van het centrum vandaan om de Schipholweg te ontlasten.
- Er zijn geen faciliteiten voor K&R/taxi's, maar dat ambiëren we wel voor het knooppunt.
- De ambitie is om deelmobiliteit aan te bieden op deze plek. Op deze manier kunnen bezoekers een fiets lenen en daarmee bijvoorbeeld de binnenstad bezoeken of kunnen werknemers met een deelauto naar hun werk.

Programma van Eisen

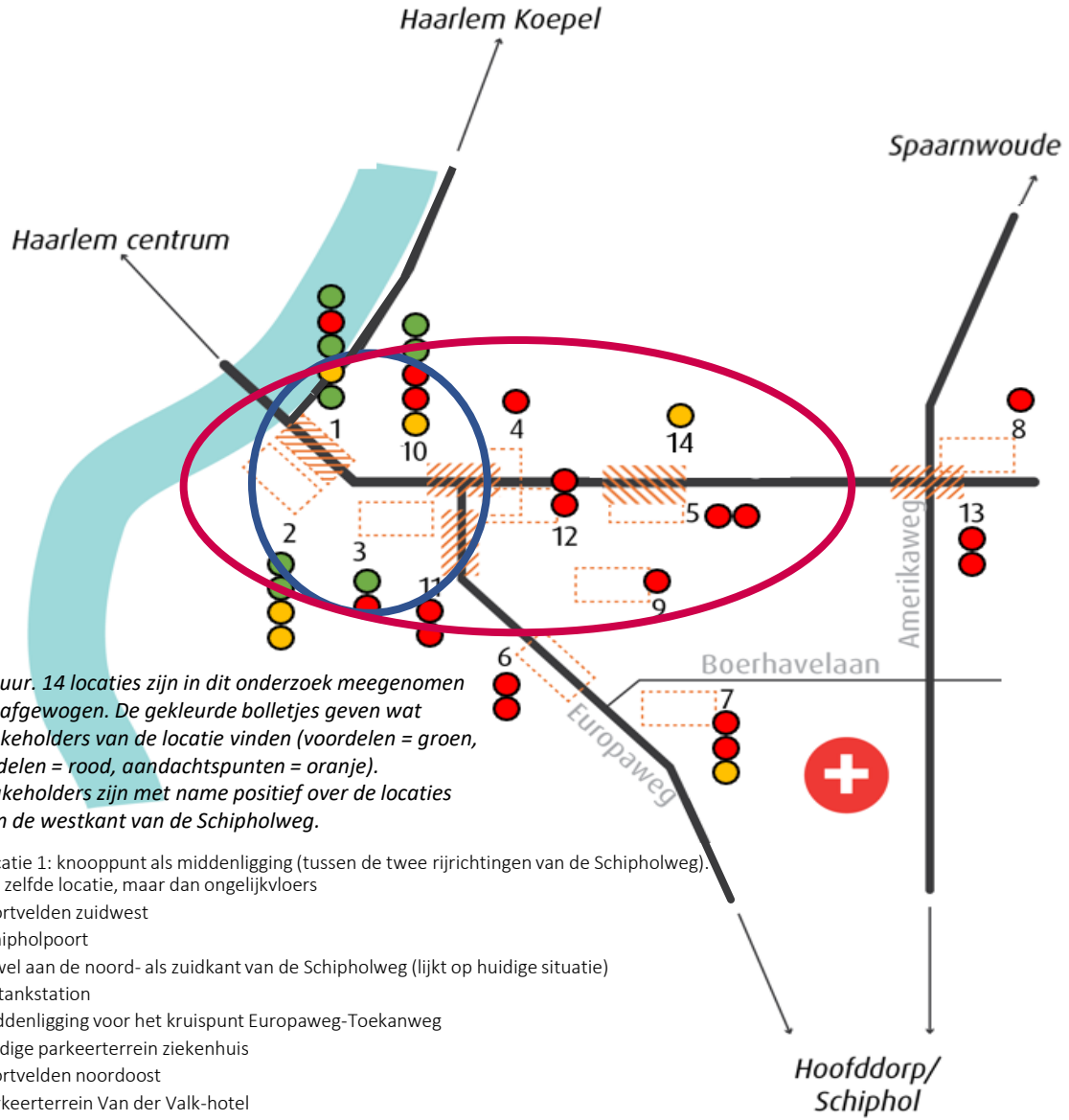
Op basis van het handelingsperspectief en de ambities die daarin opgenomen zijn, is een programma van eisen gemaakt. In onderstaande figuur is te zien dat de totale vraag naar ruimte opgesplitst is in vijf deeloppervlaktes. In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen.



Toeleidende routes /infrastructuur voor de verschillende modaliteiten is per model separaat ingetekend. Deze toeleidende infrastructuur is daarom niet opgenomen in de bepaalde oppervlaktes, omdat het anders dubbel wordt geteld. Dit is afhankelijk van de layout van het busstation en de locatie van het knooppunt. In bijlage I wordt het PvE in meer detail toegelicht. Daar is voor elk onderdeel toegelicht wat wel/niet meegenomen in de oppervlaktevraag.

*Opstelruimte; inclusief ruimte voor elektrisch laden van bussen

Mogelijke locaties



Figuur. 14 locaties zijn in dit onderzoek meegenomen en afgewogen. De gekleurde bolletjes geven wat stakeholders van de locatie vinden (voordelen = groen, nadelen = rood, aandachtspunten = oranje). Stakeholders zijn met name positief over de locaties aan de westkant van de Schipholweg.

1. Locatie 1: knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Schipholweg). 1B: zelfde locatie, maar dan ongelijkvloers
2. sportvelden zuidwest
3. Schipholpoort
4. zowel aan de noord- als zuidkant van de Schipholweg (lijkt op huidige situatie)
5. bij tankstation
6. middenligging voor het kruispunt Europaweg-Toekanweg
7. huidige parkeerterrein ziekenhuis
8. sportvelden noordoost
9. parkeerterrein Van der Valk-hotel
10. ongelijkvloerse oplossing kruispunt Europaweg-Schipholweg
11. knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Europaweg). Locatie 11b: zelfde ligging als 11, maar dan ongelijkvloers
12. RWS-gebouw
13. Ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van Amerikaweg-Schipholweg
14. nieuwe ongelijkvloerse locatie op kruispunt Schipholweg-Merovingenstraat.

Het figuur links toont de denkbare mogelijke locaties voor het nieuwe knooppunt. Deze locaties zijn onder andere opgehaald in interviews en verschillende stakeholdersessies. De voorkeursgebieden van de stakeholders zijn omcirkeld (roze: voorkeursgebied kerngroep, blauw: voorkeurgebied participatiegroep).

Alle locaties zijn kwalitatief getoetst, aan de hand van een afweegkader. Dit afweegkader bestaat uit verschillend criteria met betrekking tot mobiliteit, ruimte en realisatie en faseerbaarheid. De toets van alle locaties is opgenomen in bijlage II.

Op basis van deze toets en de voorkeurslocaties van stakeholders, is in overleg met de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland gekozen om drie mogelijke locaties verder uit te werken. Deze locaties zijn gekozen vanwege de gunstige ligging voor het busverkeer en de positieve ruimtelijke inpassing. De uitwerking van deze drie varianten kan worden gezien als principe-oplossingen. De uitwerking bestaat uit visualisaties om te laten zien hoe het knooppunt op die locatie zou kunnen functioneren. Het doel is om de verschillende oplossingsmogelijkheden te verkennen waar in vervolgonderzoek verder mee gewerkt kan worden. De visualisaties zijn dus ook geen vaststaande oplossingen of ontwerpen.

Knooppunt op de Schipholweg, ten westen of oosten van Europaweg;

Knooppunt aan de zuidkant van de Schipholweg, ter hoogte van de sportvelden langs het Spaarne;

Knooppunt in een gebouw ter hoogte van het kruispunt Europaweg-Schipholweg (Schipholpoort);

Op de volgende slides zijn deze locaties in meer detail toegelicht, inclusief voor- en nadelen en aandachtspunten. Ook is een grove inschatting van de investeringskosten getoond. Hierbij zijn echter eventuele opbrengsten niet meegenomen, bijvoorbeeld wanneer voorzieningen in een gebouw geplaatst zijn. Een toelichting op deze ordegrootte-inschatting is opgenomen in bijlage IV.

Locatie A: Knooppunt in middenligging op de Schipholweg

Bij deze locatie wordt een nieuw OV-knooppunt toegevoegd in de middenberm van de Schipholweg. Met bruggen kan het platform worden bereikt, zodat de Schipholweg niet hoeft te worden overgestoken. Eerste kostenindicatie is ca € 30 miljoen (zie bijlage IV).

Busplatform past in de bestaande verkeersruimte

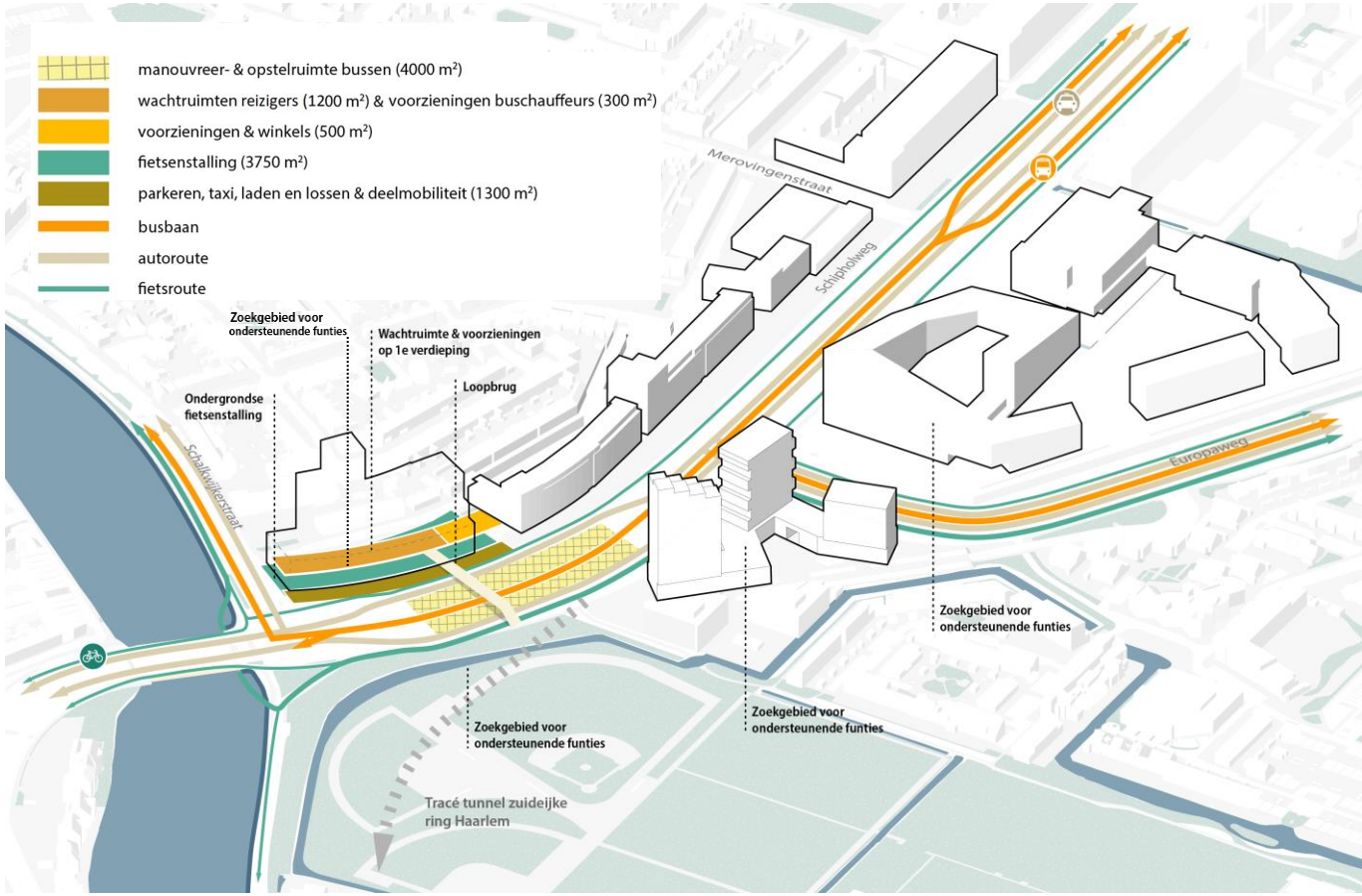
Om ruimte te maken voor het busplatform moet de bestaande weginfrastructuur worden verschoven richting het noorden en het zuiden. Vanwege het brede profiel kan dit worden ingepast, al zullen er waarschijnlijk een aantal bomen moeten wijken aan de zuidkant van de Schipholweg.

Voorzieningen krijgen een plek in de omgeving

Ondersteunende functies (zoals fietsparkeren, wachtruimte reizigers, taxi, deelmobiliteit, etc.) krijgt een plek in de omgeving. Zoekgebieden hiervoor zijn: Schipholweg 1, Schipholpoort, Rijkswaterstaat of de groenstrook aan zuidkant Schipholweg ter hoogte van de sportvelden. In de visualisatie is een voorbeeld gepresenteerd, waarbij de faciliteiten in het gebouw geplaatst zijn. In dit voorbeeld zijn de fietsenstallingen onder het gebouw geplaatst. Via trappen wordt het busplatform bereikt. Doordat er geen voorzieningen op maaiveld, maar op niveau +1 zijn, ontstaat er op niveau een loopbrug wat Schipholweg 1 met het busplatform verbindt. Ook zal de Kiss&Ride aan de kant van Schipholweg 1 worden geplaatst.

Samenwerking met eigenaren omliggende gebouwen

Om deze locatie te realiseren is samenwerking met de eigenaren van de omliggende gebouwen noodzakelijk. Zo kunnen een groot deel van de voorzieningen een plaats krijgen in hun gebouwen. Op maaiveld is ruimte nodig voor Kiss&Ride en mogelijk voor uitbreidingen van het kruispunt bij de Buitenrustbrug. Dit moet verder worden onderzocht.



Op de volgende slide zijn de voor-, nadelen en aandachtspunten voor deze principe-oplossing genoemd. Deze oplossing kan gezien worden als ondergrens of een oplossing als tussenstap om te komen tot een oplossing met meer ambitie. De verschillende oplossingen met meer ambitie zijn gepresenteerd op pagina's 25, 26 en 27.

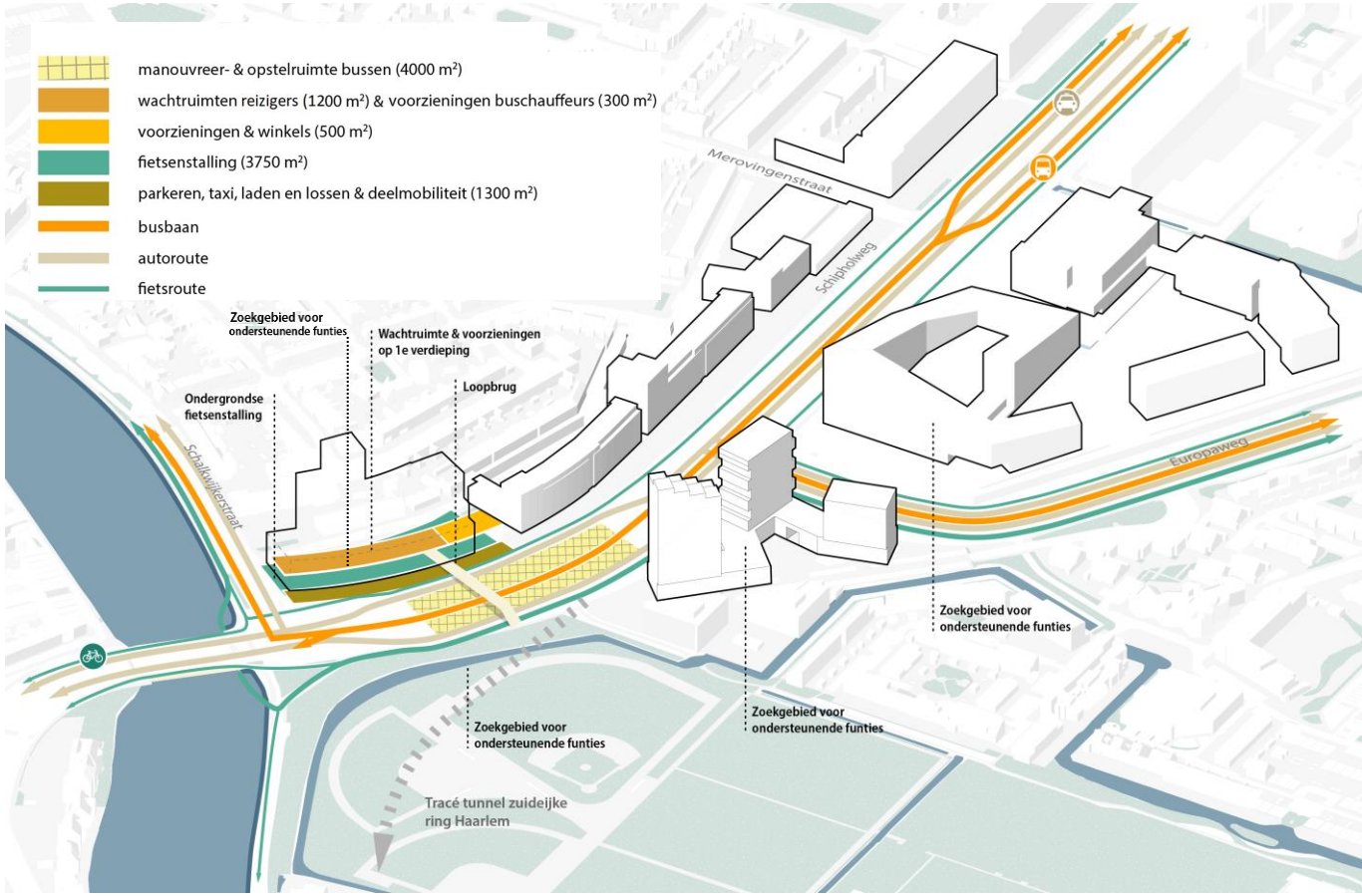
Locatie A: Knooppunt in middenligging op de Schipholweg

Plussen

- Geen omrijbewegingen voor bussen: busbundels van/naar Amsterdam en Hoofddorp komen langs deze locatie;
- Locatie ligt op een beeldbepalende plek, vlak voor de binnenstad van Haarlem;
- Hoge samenhang tussen het knooppunt de verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen in het gebied en versterkt daarmee de stedelijke samenhang in het gebied;
- Realisatie is relatief eenvoudig, omdat het busplatform geheel in bestaande verkeersruimte wordt geplaatst;
- Locatie is voor de tram gunstig; zowel richting Hoofddorp als richting Amsterdam is mogelijk.

Minnen

- Een knooppunt op deze locatie in middenligging bevordert geen hoge verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, door de barrièrewerking van de Schipholweg;
- Mindere bereikbaarheid van het busstation, fietsenstallingen en voorzieningen; fietsenstallingen, wachtruimtes en perrons liggen ver van elkaar wat ongunstig is voor (wachtende) reizigers. Daarnaast moeten reizigers altijd via een trap/lift het busstation bereiken;
- Inpasbaarheid aan- en afrijroutes is relatief lastig, vanwege de beperkte ruimte en de ligging aan complex kruispunten (Europaweg-Schipholweg en Schalkwijkerstraat-Schipholweg);
- Mogelijk gevoelsmatige omrijbeweging voor overstappende reizigers (tussen bijvoorbeeld Schalkwijk en Amsterdam), omdat het knooppunt niet direct op het snijvlak ligt van de twee busbundels.



Aandachtspunten

- Conflictpunt Europaweg/Schipholweg wordt iets groter, bussen Oost-West niet meer aan de noordzijde langs kruispunt. Rijdt echter mee met verkeer dus impact waarschijnlijk beperkt;
- Nieuw conflictpunt op de Schipholweg/Merovingenstraat, waarschijnlijk te regelen;
- Ontwikkeling van een knooppunt op deze locatie samen oppakken met de ontwikkelaars van de gebouwen in de omgeving.

Locatie A+: Compact knooppunt in middenligging op de Schipholweg (1)

Een knooppunt op de locatie in middenligging van de Schipholweg, waarbij de functies als wachten en verblijven in een ander gebouw geplaatst zijn, bevordert beperkt de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Een oplossing op deze locatie met meer ambitie, kan door reizigersvoorzieningen en langzaam verkeer boven de bussen en het autoverkeer te plaatsen. In deze principe-oplossing zijn het snelverkeer (bus en auto) en langzaam verkeer volledig gescheiden. Eerste kostenindicatie is ca € 35 miljoen (zie bijlage IV).

De belangrijkste aanvullende plus- en minpunten voor deze principe-oplossing, ten opzichte van de oplossing in middenligging, worden hieronder genoemd:

Aanvullende plussen

- Een knooppunt op deze locatie in middenligging bevordert een hogere verblijfskwaliteit van de openbare ruimte;
- Betere bereikbaarheid van het busstation, fietsenstallingen en voorzieningen; fietsenstallingen, wachtruimtes en perrons liggen minder ver van elkaar wat gunstig is voor (wachtende) reizigers;
- Knooppunt is compacter en neemt minder ruimte in beslag in omliggende gebouwen;
- Minder afhankelijk van andere partijen om dit knooppunt te kunnen realiseren.

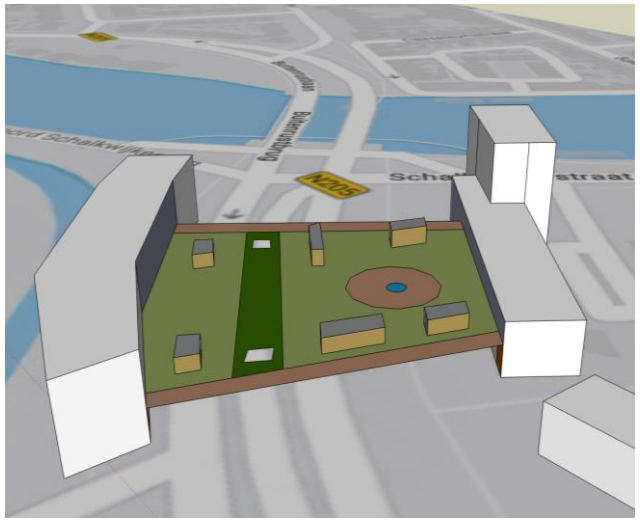
Aanvullende minnen

- Hogere investeringskosten;
- Hogere maaiveld komt op ca 7 meter te liggen. Deze hoogte moet overbrugd worden door langzaam verkeer. De lange hellingbanen die nodig zijn, zijn lastig in te passen.

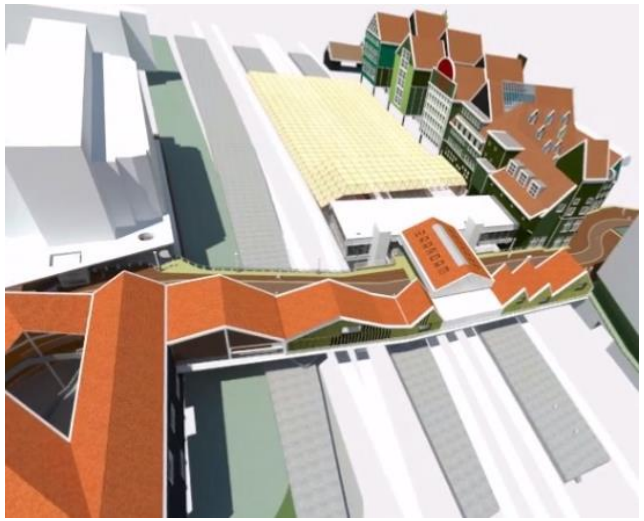
Aandachtspunten

- Veiligheid onderdoorgang is een aandachtspunt; verder onderzoek is nodig.

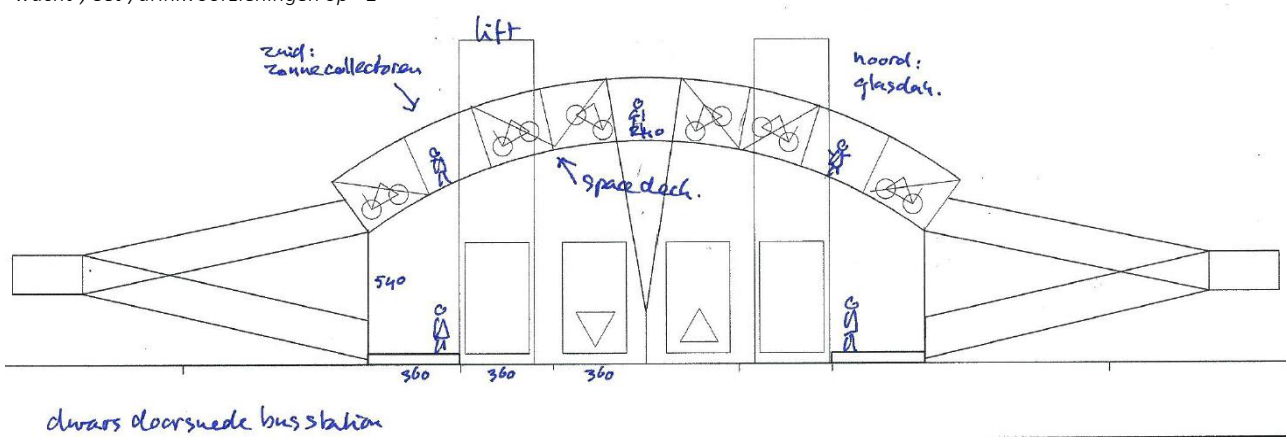
Drie voorbeelden zijn aangeleverd door de verschillende stakeholders (zie figuren rechts). Hieruit blijkt dat er nog allerlei ideeën zijn om met deze principe-oplossing om te gaan.



Figuur 1: Langzaam verkeer en reizigersvoorzieningen als wacht-, eet-/drinkvoorzieningen op +1



Figuur 2: Spooroverbouwing in Zaandam.



Figuur 3: Looppaden met fietsenrekken aan weerszijden geplaatst boven de halterende bussen.

Locatie A++: Knooppunt noordkant Schipholweg

Een andere principe-oplossing aan de Schipholweg is om het gehele knooppunt aan de noordkant van de weg te plaatsen. Bussen halteren aan de noordkant, waarbij overige faciliteiten aan het busstation gekoppeld zijn. Zowel de fietspaden als busbanen (of trambanen) komen aan de noordkant van de Schipholweg te liggen. Ook is het denkbaar om het knooppunt te integreren met de bestaande supermarkt. Eerste kostenindicatie voor dit knooppunt is ca € 25 miljoen (zie bijlage IV).

De belangrijkste aanvullende plus- en minpunten voor deze principe-oplossing, ten opzichte van de oplossing in middenligging, worden hieronder genoemd:

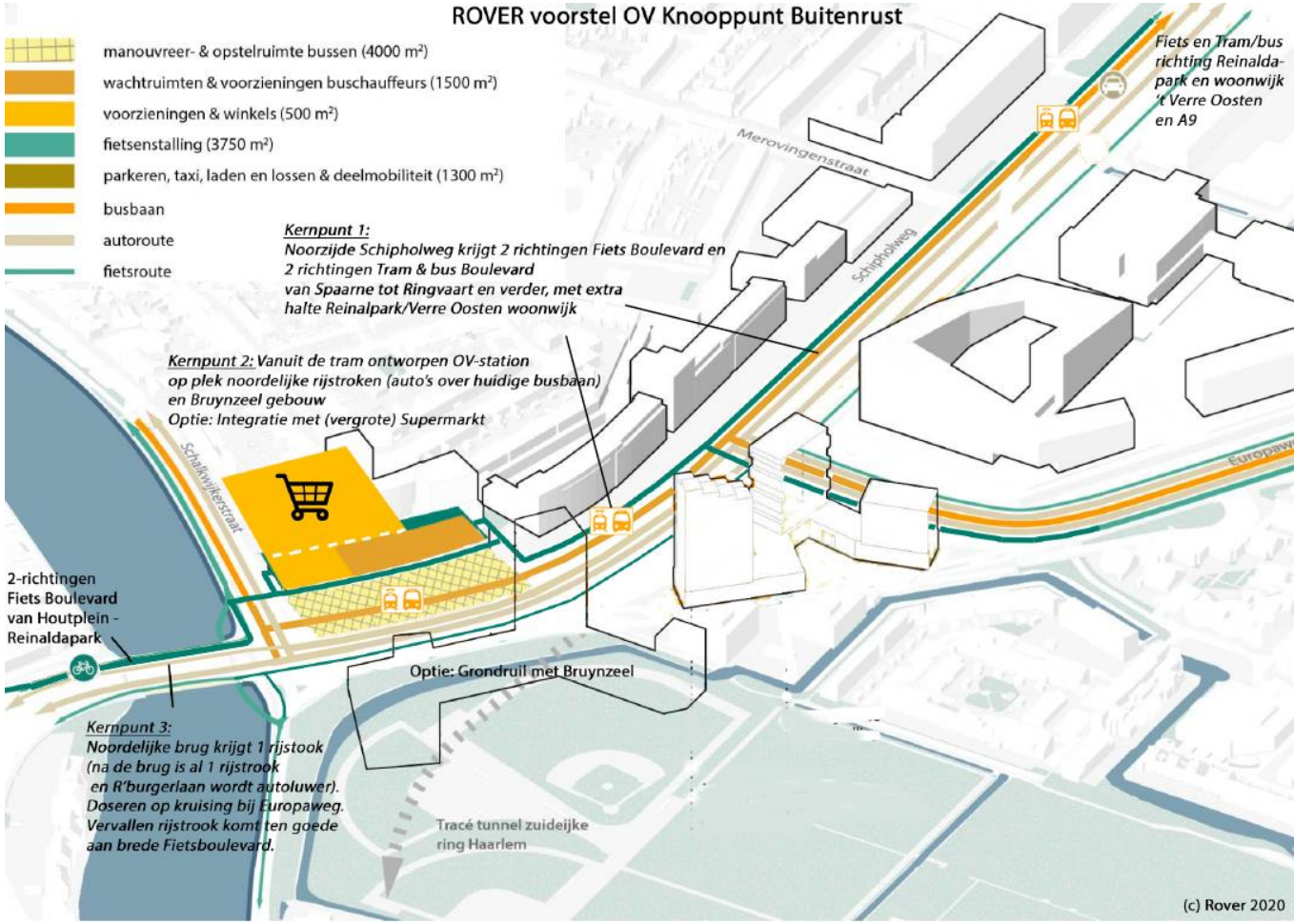
Aanvullende plussen

- Een knooppunt op deze locatie bevordert een hogere verblijfskwaliteit op het knooppunt, doordat het een compact knooppunt is, dat niet onderbroken wordt door de drukke Schipholweg;
- Betere bereikbaarheid van het busstation, fietsenstallingen en voorzieningen; fietsenstallingen, wachtruimtes en perrons liggen minder ver van elkaar wat gunstig is voor (wachtende) reizigers;
- Knooppunt is compacter en neemt minder ruimte in beslag in omliggende gebouwen;
- Ruimte aan de noordkant voor een dubbele bus/trambaan, waardoor minder kruisende bewegingen nodig zijn met het autoverkeer op de Schipholweg.

Aanvullende minnen

- Grote ruimteclaim op Schipholweg 1;
- Mindere oversteekbaarheid fietsers Schipholweg/Europaweg;
- Mindere ruimtelijke kwaliteit van het gebied, door de barrièrewerking van de Schipholweg.

Locatie A++: Dit idee is door Rover ingebracht en gevisualiseerd.



Aandachtspunten

- Behoorlijke claim op het gebouw van Hbb-groep; ontwikkelpotentie compenseren met Hbb-groep;
- Parkeergelegenheid is een aandachtspunt wanneer het knooppunt geïntegreerd wordt met de bestaande supermarkt.

Locatie A+++: OV-knooppunt boven Schipholweg

Een knooppunt op de locatie in middenligging van de Schipholweg bevordert beperkt de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, door de barrièrewerking van de Schipholweg. Daarnaast voldoet de bereikbaarheid van het busstation, de fietsenstalling en voorzieningen ook niet aan het hoge ambitieniveau. Een oplossing op deze locatie met meer ambitie, kan door het ov-knooppunt los te koppelen van het overige verkeer op de Schipholweg, waarbij er een ongelijkvloers, half-verhoogd of verdiept maaiveld gecreëerd wordt. In de visualisatie rechts is deze principe-oplossing weergegeven. Eerste kostenindicatie voor deze principe-oplossing is ca € 90 miljoen (zie bijlage IV).

Busplatform en wachtruimte boven maaiveld

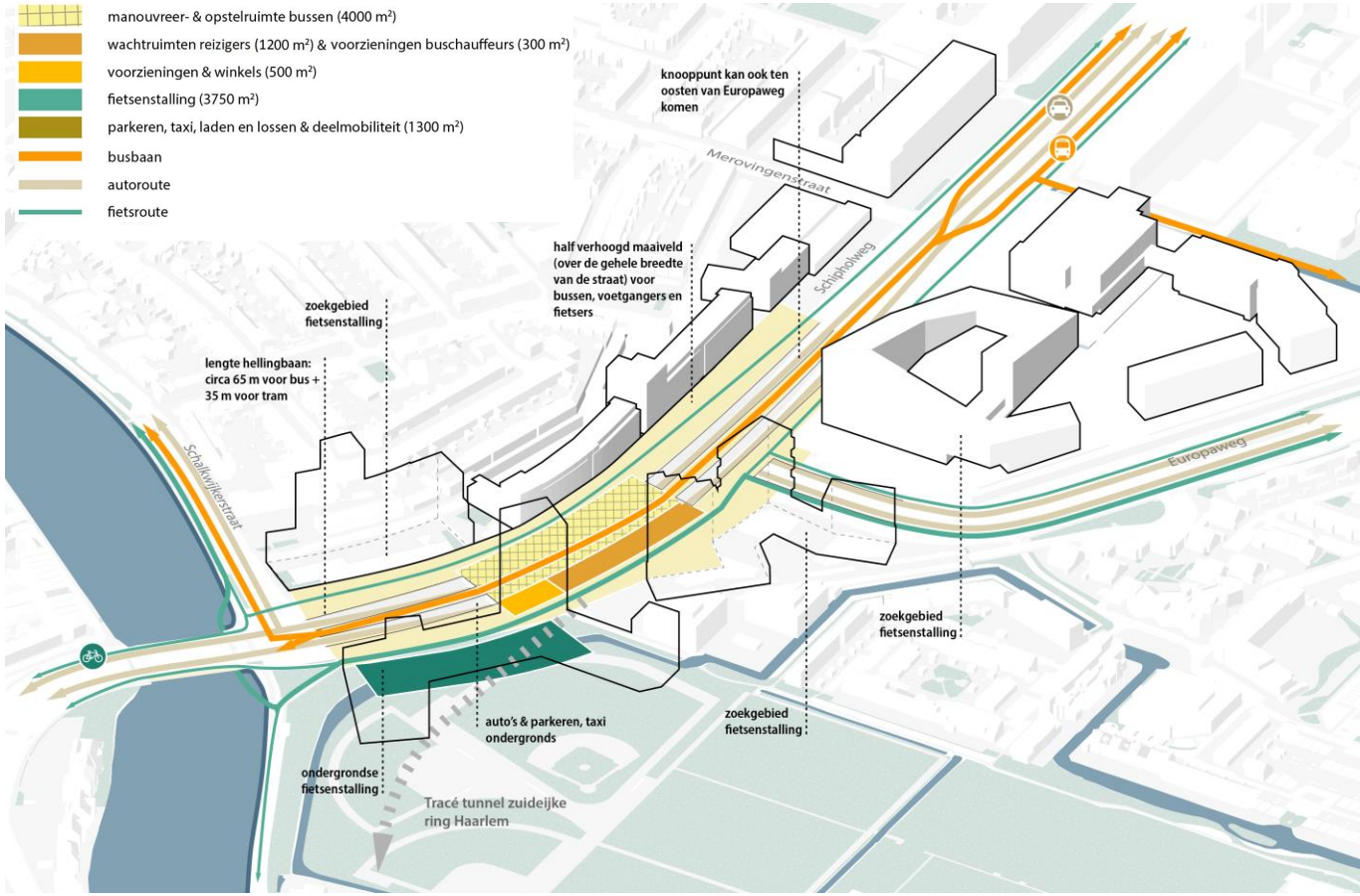
Het busplatform wordt boven de Schipholweg geplaats. Het autoverkeer rijdt dus onder het knooppunt door. Aandachtspunt hierbij is de benodigde hellingbanen voor bussen om het platform te bereiken. Wachtruimtes en voorzieningen voor reizigers worden aan dit busplatform gezet.

Dubbel maaiveld verbonden aan alle kanten

Waar in locatie A alleen integratie is met het gebouw waar de faciliteiten in geplaatst zijn, gaat deze oplossing toe naar een concept waar het knooppunt aan alle kanten verbonden is. Alles sluit op elkaar aan, waardoor je een geïntegreerd knooppunt ontwikkelt. Dat betekent ook gebouwen aan de zuidkant van de Schipholweg[1].

Principe-oplossing: oostelijker is mogelijk

Dit knooppunt is nu ingetekend aan de westkant van de Schipholweg. Deze principe-oplossing kan ook oostelijker komen te liggen. Overige functies kunnen dan bijvoorbeeld in het RWS-gebouw geplaatst worden. Bussen halteren dan bijvoorbeeld ten hoogte van de Merovingenstraat. Aan- en afrijroutes van bussen lopen dan, afhankelijk van de locatie van het busplatform, over de parkeerplaatsen achter Hotel Van der Valk



Op de volgende slide zijn de voor-, nadelen en aandachtspunten voor deze principe-oplossing genoemd.

[1] Uitwerkingen zijn visualisaties van principe-oplossingen. Gebouwen aan zuidkant van de Schipholweg op de visualisatie zijn dan ook bedoeld als impressie.

Locatie A+++: OV-knooppunt boven Schipholweg

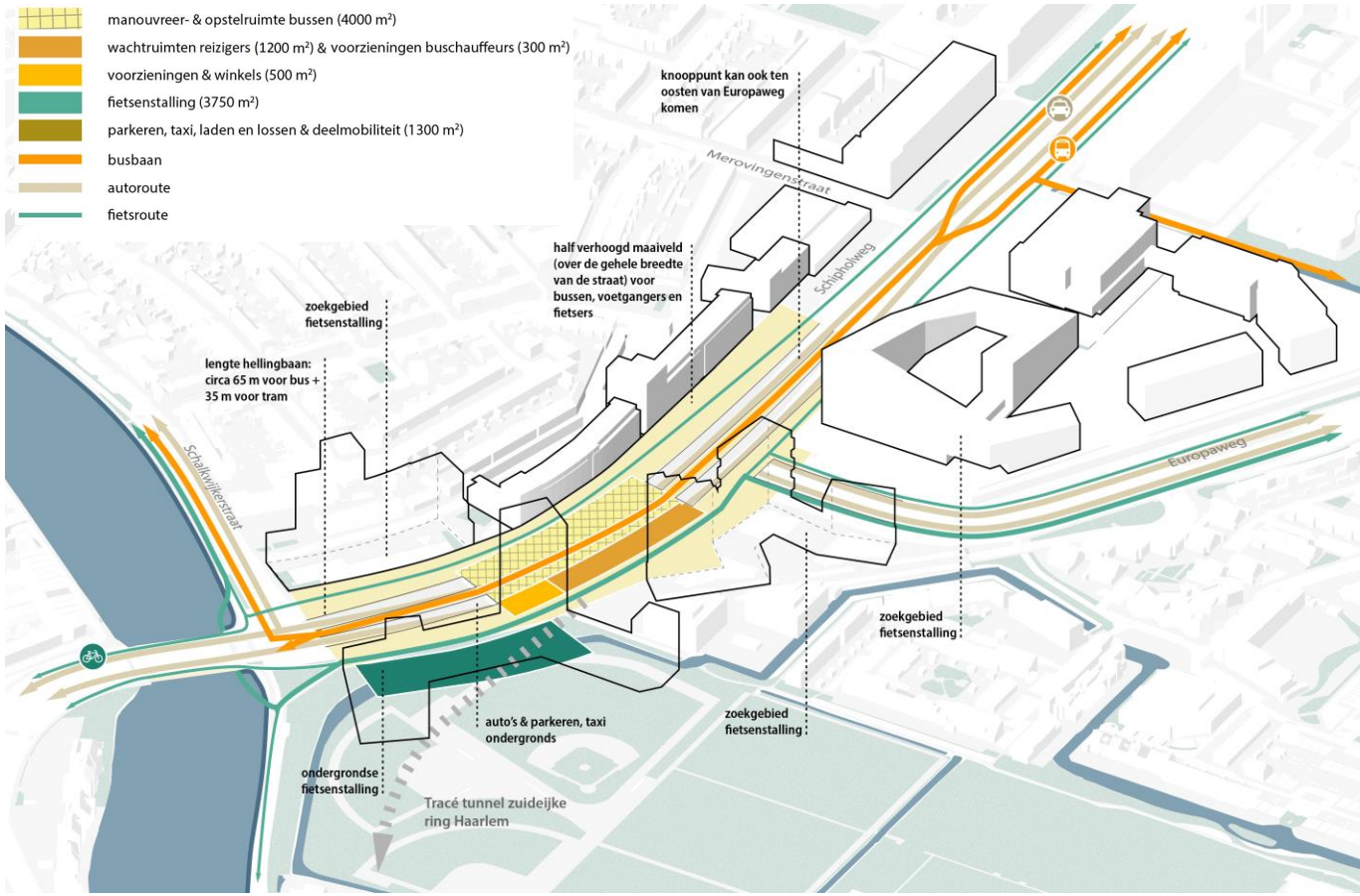
De belangrijkste aanvullende plus- en minpunten voor deze principe-oplossing, ten opzichte van de oplossing in middenligging, worden hieronder genoemd:

Aanvullende plussen

- Door ongelijkvloerse oplossing wordt het kruispunt Europaweg-Schipholweg fors ontlast. Dit bevordert het functioneren van de stedelijke verkeersroutes (Schipholweg en Europaweg);
- Locatie ligt naast de hoofdfietsroute tussen Schalkwijk en de binnenstad van Haarlem en is daarom goed aangetakt op langzaam-verkeerroutes in de omgeving;
- Er kan een hoogwaardige plek gecreëerd worden, zonder onderbreking van de Schipholweg, met hoge verblijfskwaliteit, waarbij wachten en perrons bij elkaar gepositioneerd zijn;
- Locatie ligt op een beeldbepalende plek; het kan fungeren als toegangspoort voor de binnenstad van Haarlem;
- Hoge samenhang tussen het knooppunt de verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen in het gebied en versterkt daarmee de stedelijke samenhang in het gebied.

Aanvullende minnen

- Inpasbaarheid tram is een mogelijk minpunt. Naast dat rekening gehouden moet worden met een langere hellingbaan, moet er ook extra aandacht uitgaan naar de belasting van een ongelijkvloers knooppunt. Richting Amsterdam is de tram waarschijnlijk beter inpasbaar dan richting Hoofddorp;
- Realiseerbaarheid is lastiger, vanwege afhankelijkheden en samenwerking met andere partijen;
- Hogere investeringskosten.



Aandachtspunten

- Inpasbaarheid tram, in verschillende richtingen, is een aandachtspunt;
- Inpasbaarheid ongelijkvloerse oplossing; met name de hellingbanen bij het kruispunt Europaweg/Schipholweg voor het autoverkeer moet verder uitgezocht worden;
- Zoektocht beste locatie (ondergrondse) fietsenstalling en K&R;
- Er moet bekeken worden wat rijtijden zijn voor de nieuwe busroute als gevolg van hellingbanen. Als die langer zijn, dan heeft dat gevolgen voor de exploitatie.

Locatie B: Sportvelden zuidligging

Bij deze locatie wordt een nieuw OV-knooppunt toegevoegd aan de zuidkant van de Schipholweg, ter hoogte van de sportvelden langs het Spaarne. Eerste kostenindicatie is ca € 15 miljoen (zie bijlage IV).

Gehele knooppunt op maaiveld

Om ruimte te maken voor het knooppunt moet ruimte gemaakt worden op de sportvelden. Het bestaande wegprofiel hoeft niet grootschalig worden aangepast. Faciliteiten als K&R, taxi en Laden&Lossen worden aan de Schipholweg geplaatst. De fietsenstallingen worden aan de zuidkant van het knooppunt geplaatst, met daaraan gekoppeld de hoofdfietsroute tussen Schalkwijk en het centrum. Door deze oplossing op maaiveld, is de bereikbaarheid van het knooppunt, inclusief mogelijke overstappen, goed.

Oriëntatie van voorzieningen met het Spaarne

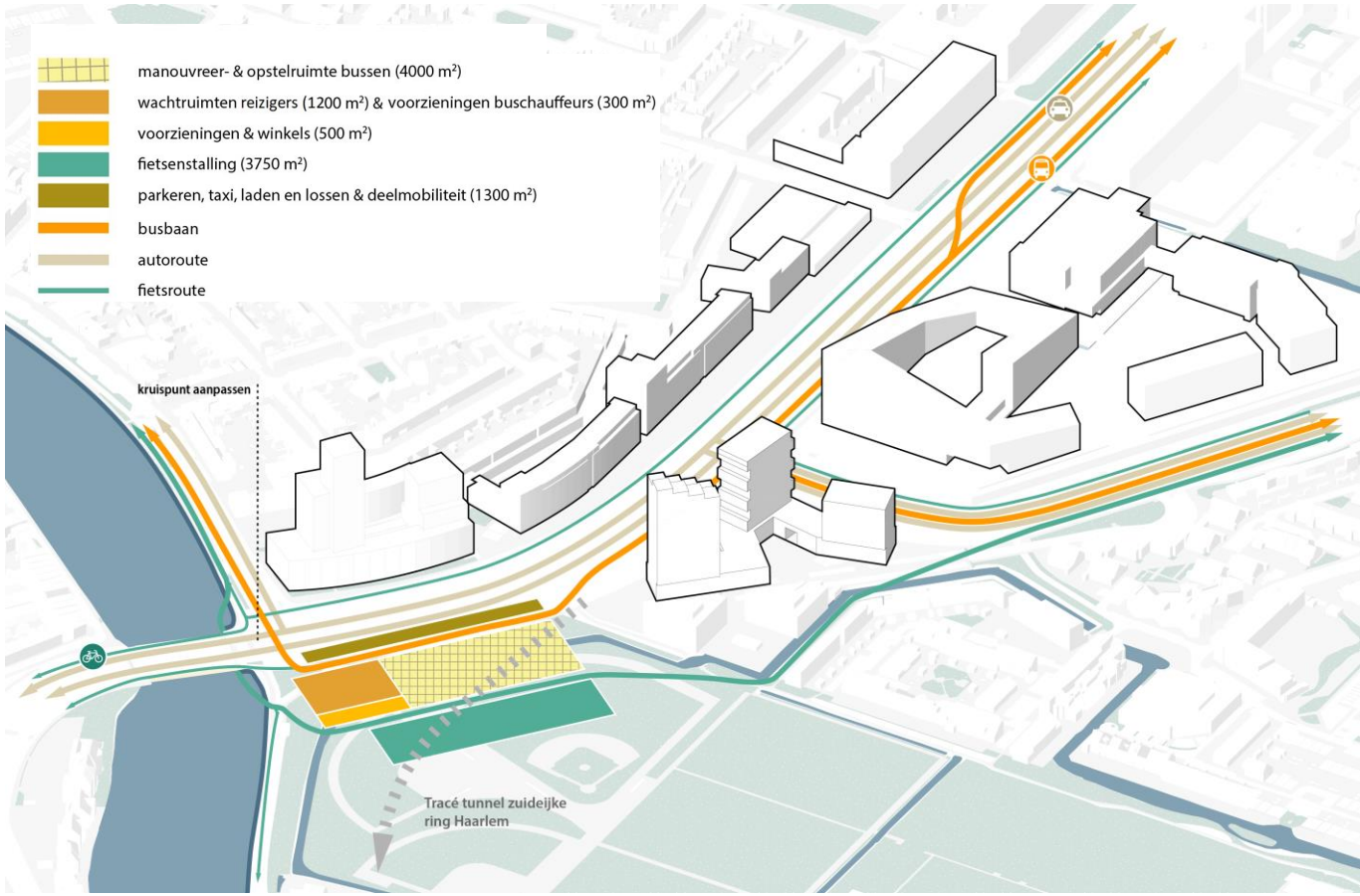
Het ontvangstdomein krijgt een plek langs het Spaarne. Een aantrekkelijk verblijfsklimaat kan op die manier georganiseerd worden.

Ruimte voor groei richting het zuiden

In alle modellen is ruimte voor 2.500 fietsenstallingen opgenomen. In dit model zit extra flexibiliteit, omdat aan de zuidzijde van de Schipholweg extra stallingen kunnen worden gerealiseerd op de sportvelden.

Geen concrete ontwikkelplannen

Op deze locatie zijn geen concrete ontwikkelplannen. Afstemming met ontwikkelaars is dus slechts in beperkte mate nodig.



Op de volgende slide zijn de voor-, nadelen en aandachtspunten voor deze principe-oplossing genoemd.

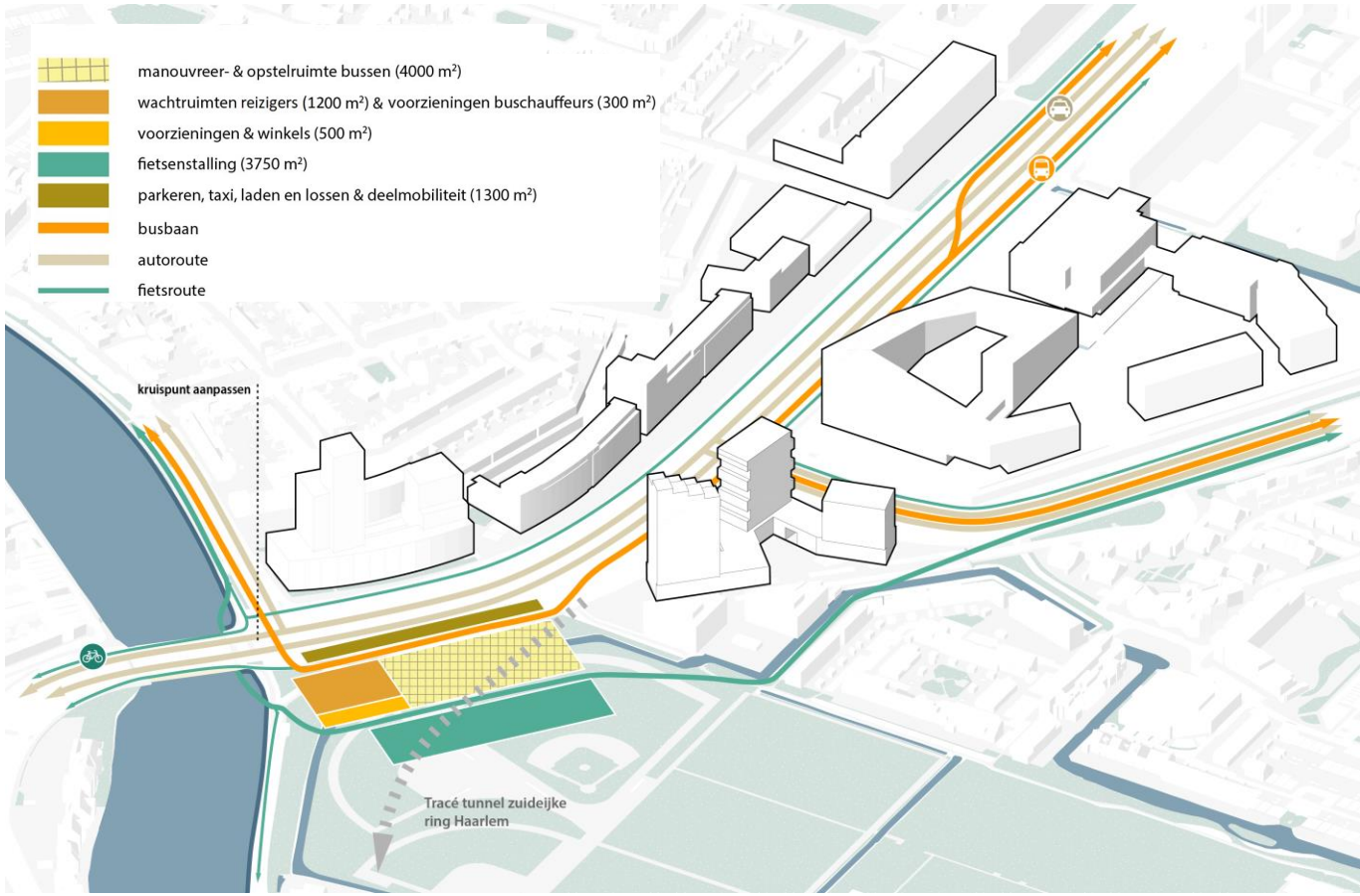
Locatie B: Sportvelden zuidligging

Plussen

- Geen omrijbewegingen voor bussen: busbundels van/naar Amsterdam en Hoofddorp komen langs deze locatie;
- Ruimte om goede overstapvoorzieningen en waarbij de (ruimtelijke) verblijfskwaliteit hoog is;
- Locatie ligt naast de hoofdfietsroute tussen Schalkwijk en de binnenstad van Haarlem;
- Locatie ligt op een beeldbepalende plek, vlak voor de binnenstad van Haarlem;
- Hoge samenhang tussen het knooppunt de verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen in het gebied en versterkt daarmee de stedelijke samenhang in het gebied;
- Realisatie is relatief eenvoudig; er zijn geen ruimtelijke plannen en voor inpassing zijn waarschijnlijk beperkte procedures nodig;
- Locatie is voor de tram gunstig; zowel richting Hoofddorp als richting Amsterdam is mogelijk.

Minnen

- Gevoelsmatige omrijbeweging voor overstappende reizigers (tussen bijvoorbeeld Schalkwijk en Amsterdam);
- Inpasbaarheid aan- en afrijroutes is relatief lastig, vanwege de beperkte ruimte en de ligging aan het complexe kruispunt Schalkwijkerstraat-Schipholweg;
- De locatie van het knooppunt draagt niet bij aan het doorzetten van stedelijke bebouwingswand met voordeuren aan de Schipholweg. Daarmee draagt deze locatie in mindere mate bij aan de verbinding tussen Schalkwijk en de binnenstad;
- Verstedelijking op één van de juist groene locaties van Haarlem;
- Knooppunt op deze locatie heeft impact op een tunnel zuidelijk ring Haarlem, omdat locatie op gereserveerd tracé ligt.



Aandachtspunten

- Busbaan op Schipholweg volledig naar de zuidkant, invloed op conflictpunten;
- Nieuw conflictpunt bij Buitenrustbrug. Doordat er een nieuwe tak op dit kruispunt wordt toegevoegd. Zeer de vraag of dit in te passen is;
- Verandering conflictpunt Europaweg/Schipholweg wordt iets zwaarder, bussen Oost-West niet meer aan de noordzijde langs kruispunt. Rijdt echter mee met verkeer dus impact waarschijnlijk beperkt;
- Nieuw conflictpunt op de Schipholweg-Merovingenstraat is waarschijnlijk te regelen;
- In hoeverre kan een aantrekkelijke, sociaal veilige plek gecreëerd worden op deze locatie?

Locatie B+: Sportvelden zuidligging

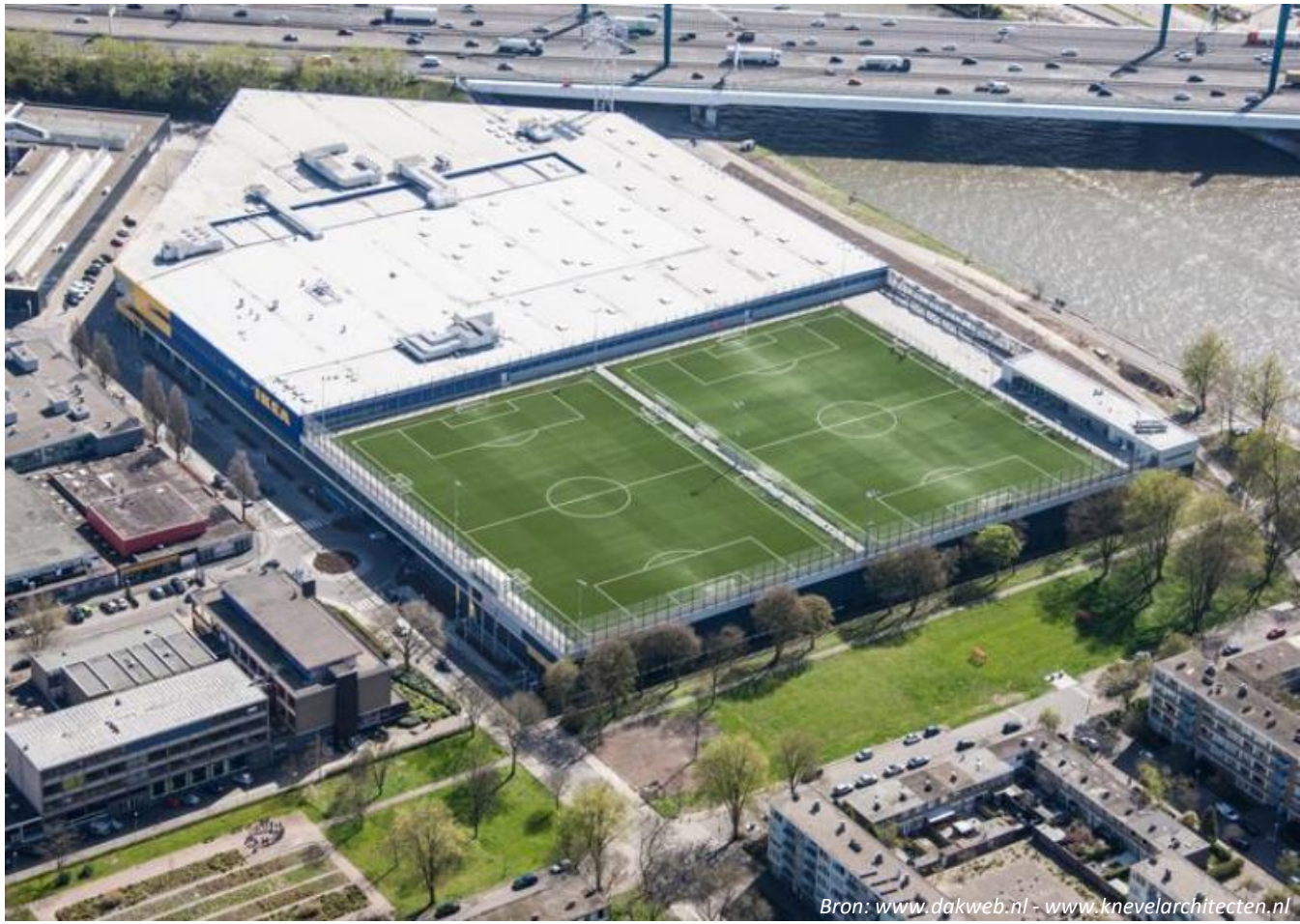
Om de plek sterker te maken, is het van belang om de het knooppunt af te bakenen. Op die manier wordt de plek ook aantrekkelijker. Het is van belang dat vanuit het knooppunt niet alleen de sportvelden ingekeken wordt. Het knooppunt moet goed ingepakt worden in de omgeving, waarbij een combinatie met het behoud van de sportfunctie gemaakt kan worden. Een voorbeeld van zo'n combinatie is in de illustratie rechts te zien.
Dit houdt niet in dat de sportvelden op het ov-knooppunt moeten komen, maar kan wel inhouden dat gebouwen rondom het knooppunt gezet worden, met geïntegreerde sportvelden.

Aanvullende plussen

- Meer afgebakende plek creëren;
- Meer sportfaciliteiten kunnen op deze manier worden behouden.

Aanvullende minnen

- Hogere investeringskosten.



Figuur: Impressie geïntegreerd gebouw en sportfunctie. Twee voetbalvelden zijn geplaatst boven de parkeergarage van de Ikea in Utrecht.

Locatie C: Schipholpoort

Bij deze locatie wordt een nieuw OV-knooppunt toegevoegd in het gebouw ter hoogte van het kruispunt Schipholweg-Europaweg (Schipholpoort) geplaatst. Eerste kostenindicatie is ca € 25 miljoen (zie bijlage IV).

Geïntegreerd knooppunt met Schipholpoort

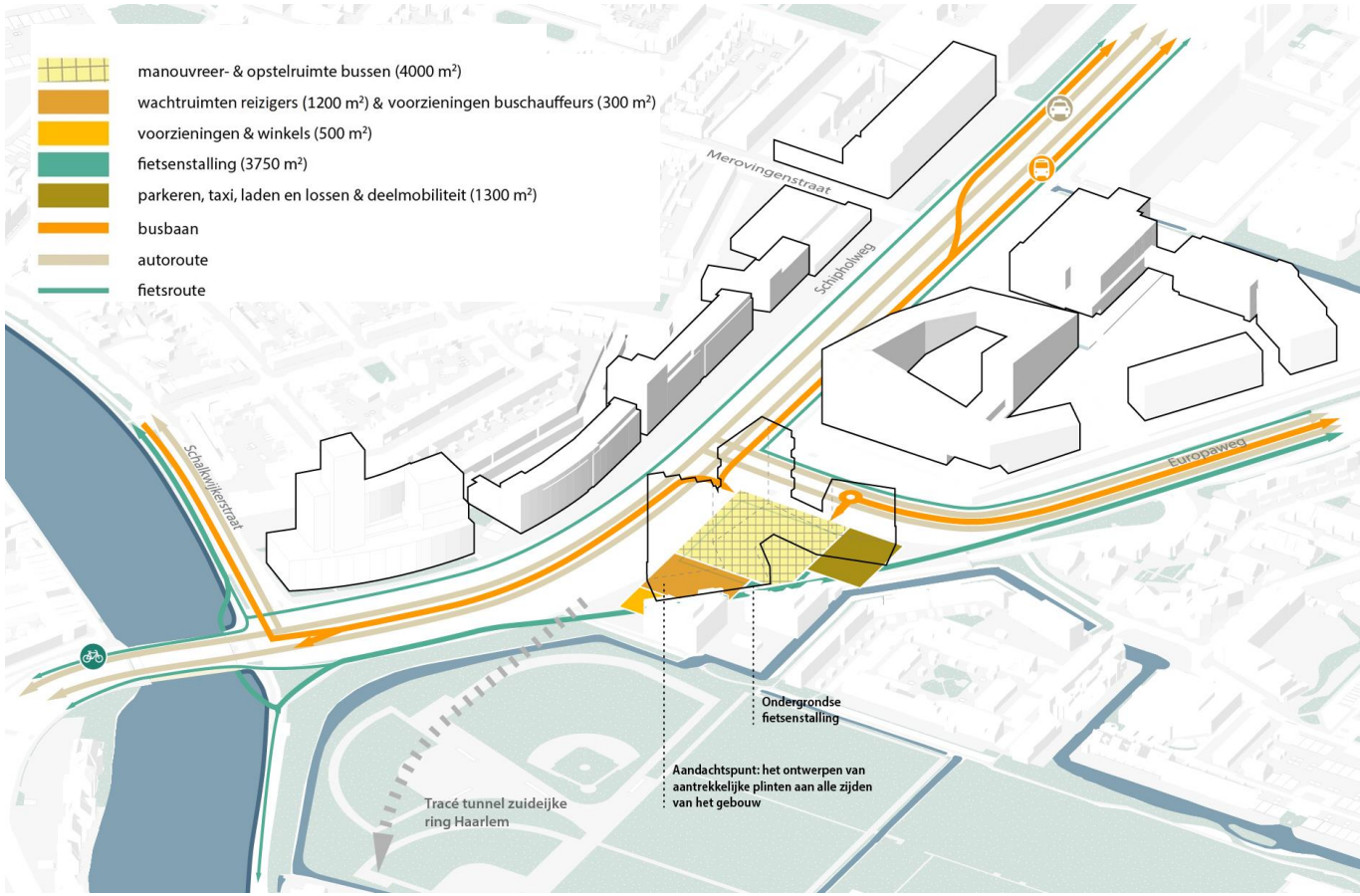
Alle mobiliteits- en ruimtelijke functies worden in de Schipholpoort geplaatst. Om dit allemaal op deze locatie in te passen, worden fietsen op -1 geplaatst. Het busplatform bevindt zich op maaiveld, waarbij ook de wachtruimte voor reizigers en voorzieningen als winkels geplaatst zijn. Overige mobiliteitsvoorzieningen (K&R en taxi) komen op maaiveld, langs de Europaweg.

Goed bereikbare fietsenkelder

De fietsenstallingen worden onder het gebouw geplaats. Via trappen wordt het busplatform bereikt. De hoofdfietsroute wordt verplaatst naar de zuidkant van de Schipholpoort, om onveilige, kruisende bewegingen met bussen van/naar het busstation en fietsers te voorkomen. In alle modellen is ruimte voor 2.500 fietsenstallingen opgenomen. In dit model zit beperkte flexibiliteit, vanwege de inpandige fietsenstallingen.

Samenwerking met eigenaren Schipholpoort

Om deze locatie te realiseren is samenwerking met de eigenaren van de Schipholpoort noodzakelijk. Zo zullen een groot deel van de voorzieningen in hun gebouw een plaats krijgen, en op maaiveld is ruimte nodig voor Kiss&Ride.



Op de volgende slide zijn de voor-, nadelen en aandachtspunten voor deze principe-oplossing genoemd.

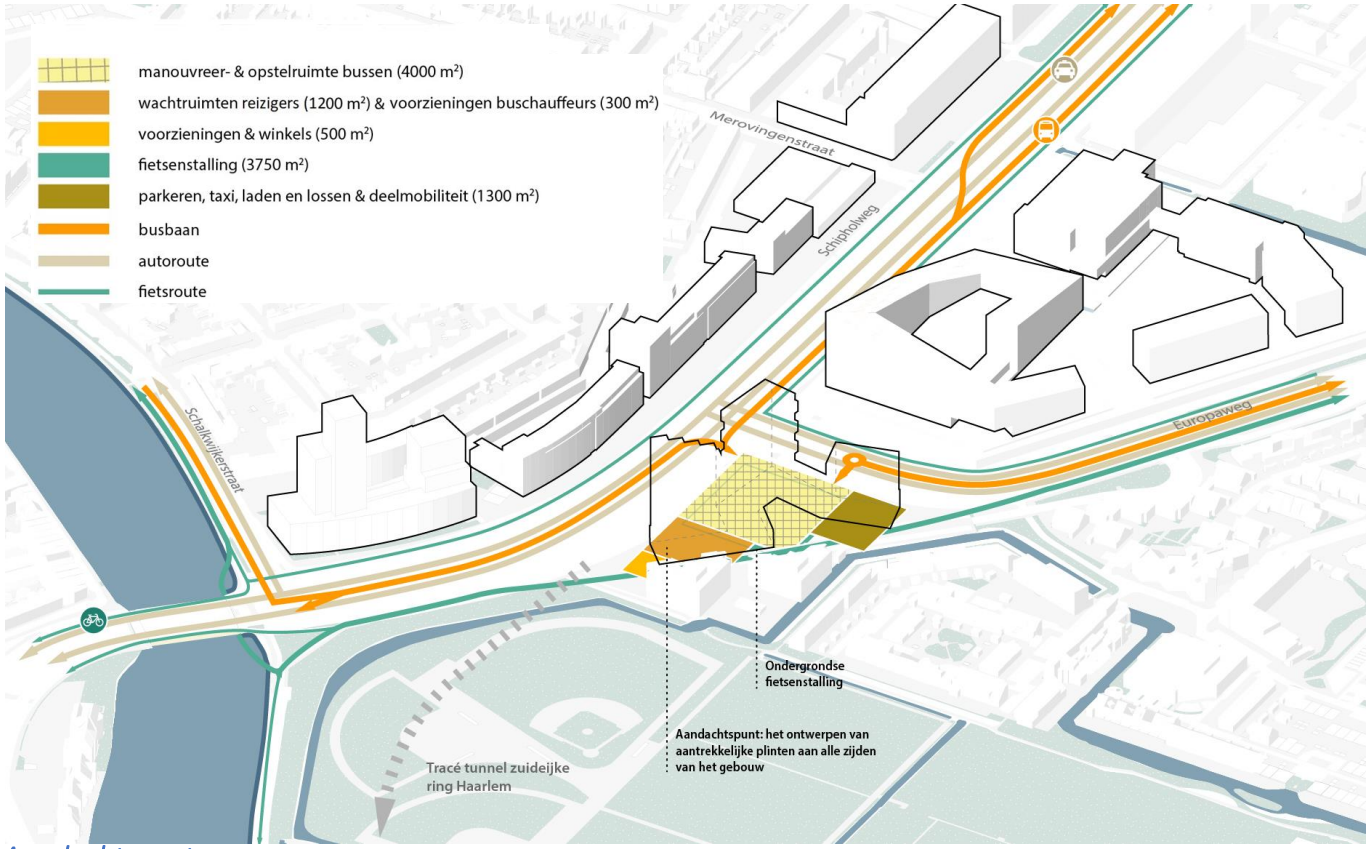
Locatie C: Schipholpoort

Plussen

- Mogelijkheid om een compact busstation te realiseren, waardoor overstappen efficiënt geregeld kan worden;
- Locatie ligt naast de hoofdfietsroute tussen Schalkwijk en de binnenstad van Haarlem en is, mede door de ononderbroken fietsverbinding, daarom goed aangetakt op langzaam-verkeerroutes in de omgeving;
- Er kan zich in hoge mate gemengd stedelijk programma voltrekken in en rondom het nieuwe busstation;
- Hoge samenhang tussen het knooppunt de verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingen in het gebied en versterkt daarmee de stedelijke samenhang in het gebied;
- Locatie is voor de tram redelijk gunstig; een tram richting Amsterdam is in te passen als de tram buiten het gebouw langs rijdt.

Minnen

- Inpasbaarheid aan- en afrijroutes voor bussen is relatief lastig, vanwege de beperkte ruimte en de ligging aan het complexe kruispunt Schipholweg-Europaweg. Dit heeft ook effect op het functioneren van de Schipholweg;
- Deze locatie binnen een gebouw scoort matig vanwege de beperkte uitstraling, de inpasbaarheid in de omgeving en de onduidelijkheid wat de voor-/achterkant van het gebouw is in relatie van de Schipholweg/Europaweg;
- De locatie van het knooppunt draagt niet bij aan het doorzetten van stedelijke bebouwingswand met voordeuren aan de Schipholweg. Daarmee draagt deze locatie in mindere mate bij aan de verbinding tussen Schalkwijk en de binnenstad;
- Dicht tegen bestaande woonwijk aan;
- Korte termijnoplossingen voor deze locatie zijn waarschijnlijk niet mogelijk. Daarnaast is de robuustheid van deze locatie beperkt voor verschillende groeiscenario's, door het integreren van het knooppunt in een gebouw.



Aandachtspunten

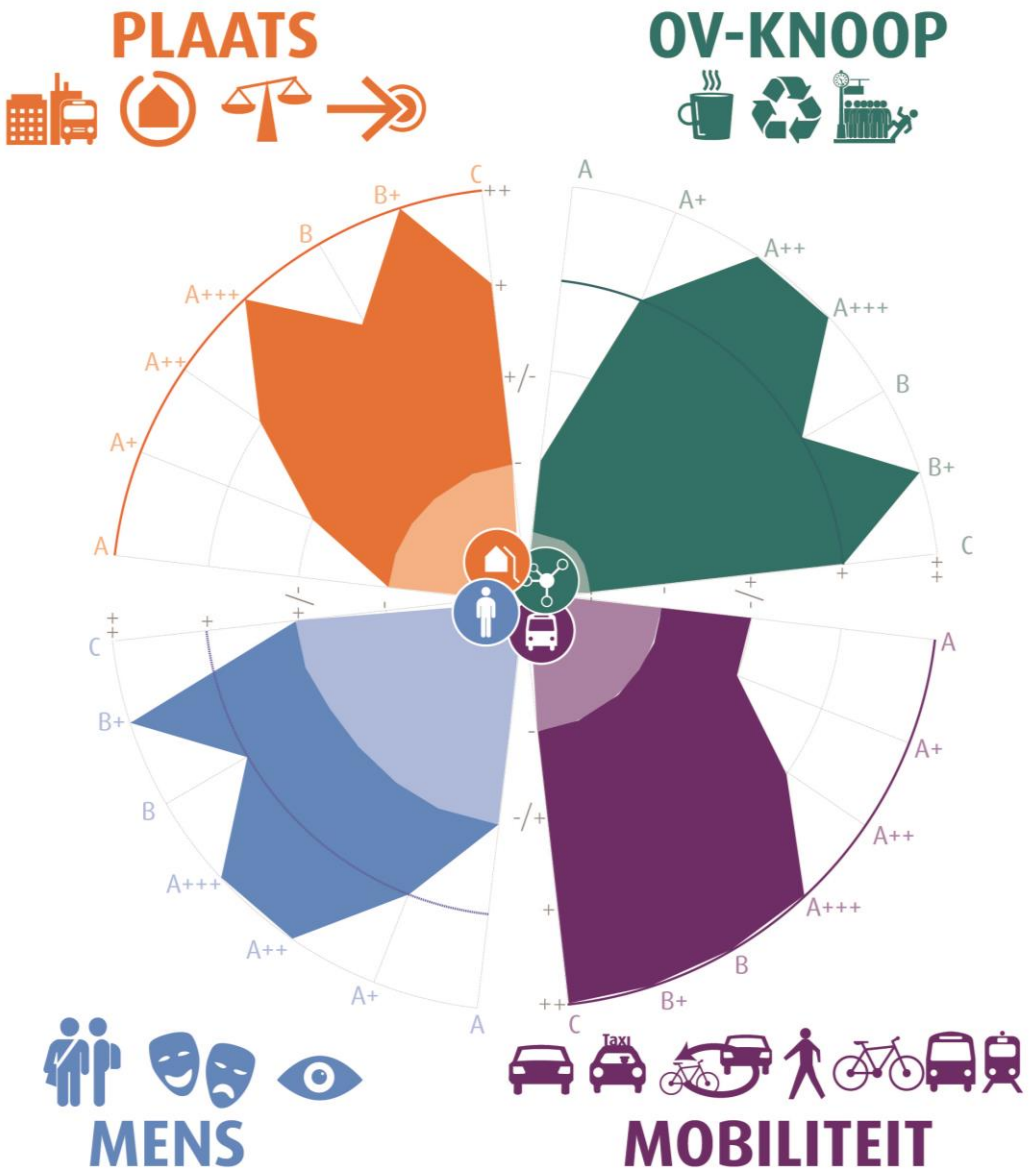
- Inpasbaarheid op kavel; past net op kavel, maar niet in footprint van het ontwerp Schipholpoort. Eventuele uitbreidingsmogelijkheden naar Schipholpoort 2/20 zouden onderzocht moeten worden;
- Er is meer informatie nodig om te beslissen in hoeverre integratie van lopende plannen en het nieuwe knooppunt mogelijk is: wat voor overlast geeft geluid, lucht, fijnstof, trillingen?
- In hoeverre kan een aantrekkelijke, sociaal veilige plek gecreëerd worden in een gebouw?
- Inpasbaarheid in-/uitgang knooppunt in relatie tot autoverkeer op kruispunt Schipholweg/Europaweg;
- Vorm van de aansluiting van in-/uitgang van het busstation moet worden uitgezocht. Mogelijk met een rotonde of verkeerslicht, met als aandachtspunt de korte inmeldlengte voor bussen door de korte afstand ten opzichte van het kruispunt; statische regeling is waarschijnlijk noodzakelijk.

Locatie C: Schipholpoort

Doordat het knooppunt geïntegreerd wordt met een gebouw, zijn de mogelijkheden om door te ontwikkelen beperkt. In hoeverre op deze manier een aantrekkelijk, sociaal veilige plek gecreëerd kan worden, zal uitgezocht moeten worden.
Een voorbeeld van een knooppunt onder een gebouw, is Amstelveen busstation (zie onderstaande figuur). Uit de stakeholderssessies blijkt dat aantrekkelijkheid en sociale veiligheid hier een aandachtspunt zijn. Echt goede voorbeelden van een ov-knooppunt onder een gebouw, zijn niet bekend.

Figuur. Op busstation Amstelveen zijn fietsenstallingen, voorzieningen en droge wachtruimtes beschikbaar. De sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van het busstation is echter een aandachtspunt.

Koppeling tussen locaties en het ambitieniveau



Op de vorige pagina's zijn zeven verschillende principe-oplossingen toegelicht. Het ambitieniveau van deze principe-oplossingen verschillen van elkaar. Het figuur links geeft weer hoe de verschillende principe-oplossingen (A t/m C) scoren op de vier verschillende thema's uit het handelingsperspectief (plaats, OV-knoop, mobiliteit, mens). Ook is de vergelijking gemaakt met de huidige situatie (lichtgekleurd) en het opgestelde ambitieniveau (gekleurde lijn). De legenda is gelijk aan de legenda op pagina 16.

Het ambitieniveau voor de verschillende thema's is (zeer) hoog. De ambitie voor het nieuwe knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid focust op een zeer goede omgevingskwaliteit en ligging in de omgeving (plaats), goede verblijfskwaliteit en reizigersfaciliteiten (OV-knoop), focus op fiets en OV (mobiliteit) en hoge score op sociale veiligheid en klanttevredenheid (mens). De score per locatie is toegelicht in een separate pagina per thema in dit document.

Plaats

- De huidige omgevingskwaliteit van de bushaltes is laag. De ambitie is om voor dit knooppunt de ligging in de omgeving en de directe omgeving flink te verbeteren, door het verbeteren van de relatie tussen de omliggende gebouwen en het knooppunt. Zorg voor goede verbindingen (verkeerskundig, maar ook in ruimtelijk ontwerp) tussen de knoop en haar omgeving is hierbij van belang. Ook het toevoegen van publieke functies verhoogt de verblijfskwaliteit.
- Locatie A scoort hetzelfde als de huidige situatie op de omgevingskwaliteit, omdat het geen geïntegreerd knooppunt is; de functies als wachten en verblijven zijn in een ander gebouw geplaatst. Hierdoor is de verbinding tussen de knoop en de omgeving zwak.
- De integratie tussen het knooppunt en de omgeving verbetert iets in locatie A+, B en C. Voor deze principe-oplossingen geldt dat reizigersvoorzieningen meer geïntegreerd zijn op het knooppunt, net als de verbindingen tussen de knoop en de omgeving.
- De principe-oplossingen A++ en B+ scoren goed; reizigersfaciliteiten zijn gekoppeld aan het busstation. Daarnaast wordt het OV-knooppunt ingepast in de rest van de omgeving, waardoor het een geïntegreerd knooppunt is.
- Het beste scoort de principe-oplossing A+++, omdat alle reizigersfaciliteiten met het busstation gecombineerd zijn, waarbij het complete knooppunt sterk geïntegreerd is met de rest van de omgeving.

Koppeling tussen locaties en het ambitieniveau

OV-knoop

- Het doel is om tot een hoogwaardig knooppuntdomein te komen, met reizigersvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een winkeltje voor koffie of een broodje. Op dit moment scoren de bushaltes ruim onvoldoende op dit thema.
- Locatie A scoort hetzelfde als de huidige situatie op dit thema. Er zijn extra reizigersvoorzieningen, maar die zijn vanaf de perrons alleen te bereiken via bruggen. De verblijfskwaliteit op dit knooppunt is daarom onvoldoende.
- Op het thema OV-knoop scoren de locaties A+, B en C hoog. Op deze locaties is meer aandacht voor de verblijfskwaliteit, waarbij mobiliteitsvoorzieningen, zoals de perrons en fietsenstallingen, gekoppeld zijn aan verschillende reizigersvoorzieningen.
- De principe-oplossingen A++, A+++ en B+ scoren zeer hoog; de verblijfskwaliteit op deze locaties is zeer goed, doordat verschillende reizigersfaciliteiten gekoppeld zijn aan faciliteiten in de omgeving.

Mobiliteit

- De focus voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid ligt op dit thema op OV en fiets. Daarbij is het belangrijk dat zowel het knooppunt, als mobiliteitsvoorzieningen zoals fietsenstallingen, goed bereikbaar zijn. Met name op het gebied van fiets scoren de bushaltes nu onvoldoende.
- Voor locatie A en A+ geldt dat ze voldoende score. Dit komt door de beperkte bereikbaarheid van de perrons bij locatie A en de beperkte bereikbaarheid voor fietsers (lange hellingbanen om fietsenstallingen te kunnen bereiken) bij locatie A+.
- Locatie A++ scoort hoog, doordat de bereikbaarheid goed is. Het aandachtspunt hier is het conflictpunt met de Schalkwijkerstraat.
- Locaties A+++, B, B+ en C scoren zeer hoog, door de zeer goede bereikbaarheid; fietsers kunnen zonder conflicten het knooppunt bereiken.

Mens

- De huidige score op sociale veiligheid en klanttevredenheid is voldoende. De ambitie is om dit verhogen naar een hoge score, zodat het een aantrekkelijk knooppunt wordt.
- Locatie A scoort hetzelfde als de huidige situatie, dit gezien het gebrek aan de integratie van mobiliteitsfaciliteiten (perrons en fietsenstallingen) en reizigersvoorzieningen winkeltjes etc) en kwaliteit van de directe omgeving (veel infrastructuur, weinig programma). Het is geen geïntegreerd knooppunt, waardoor de verbinding tussen de knoop en de omgeving zwak is. Locatie C scoort voldoende, doordat de sociale veiligheid een aandachtspunt is voor een knooppunt in een gebouw.
- Voor de locaties A+ en B geldt een hoge score, doordat er meer reizigersvoorzieningen zijn op een geïntegreerd knooppunt, waardoor de sociale veiligheid en klanttevredenheid toeneemt.
- Het beste scoren de principe-oplossingen A++, A+++ en B+, omdat alle reizigersfaciliteiten met het busstation gecombineerd zijn, waarbij het complete knooppunt sterk geïntegreerd is met de rest van de omgeving. Hierdoor is het een zeer aantrekkelijk knooppunt, waarbij de sociale veiligheid hoog is.

Conclusie

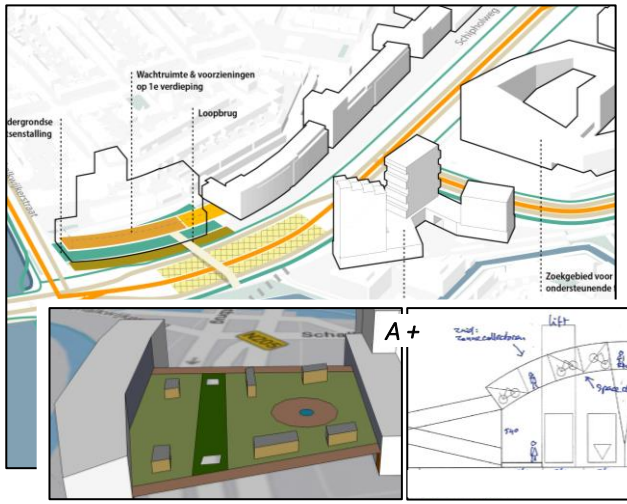
- Principe-oplossing A+++ voldoet op alle thema's aan de opgestelde ambities.
- Ondanks dat B+, A++, B niet aan alle opgestelde ambities voldoen, scoren deze locaties wel zeer hoog.
- Aandachtspunten bij C zijn de samenhang tussen het knooppunt en de omgeving en de sociale veiligheid door het knooppunt in een gebouw.
- Ook de principe-oplossing A+ voldoet niet aan alle gestelde ambities; de integratie tussen het knooppunt en de omgeving is een aandachtspunt, net als de mindere bereikbaarheid van het knooppunt, door lange hellingbanen voor langzaam verkeer.
- Locatie A voldoet niet aan de opgestelde ambitie, maar scoort wel beter dan de huidige situatie.

5. Conclusie en advies

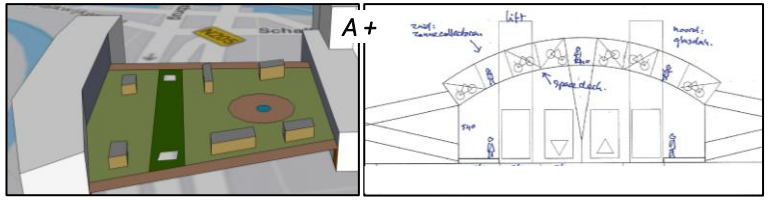
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de conclusies uit de analyse en besproken welke mogelijke vervolgstappen genomen kunnen worden om uiteindelijk te komen tot een gedetailleerd ontwerp voor een nieuw knooppunt.

Drie locaties met voor-, nadelen en aandachtspunten

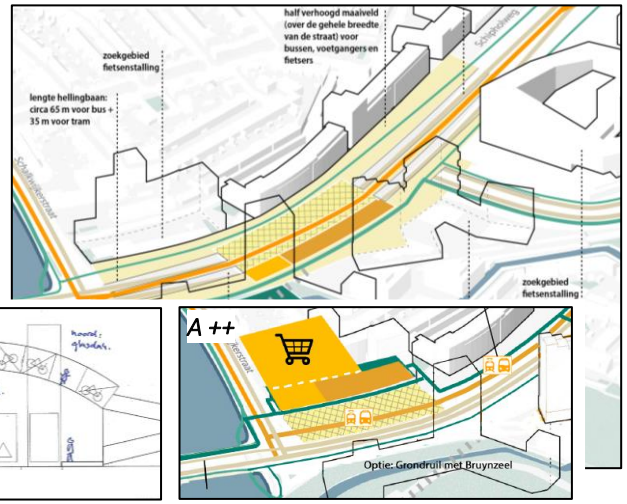
A



A+



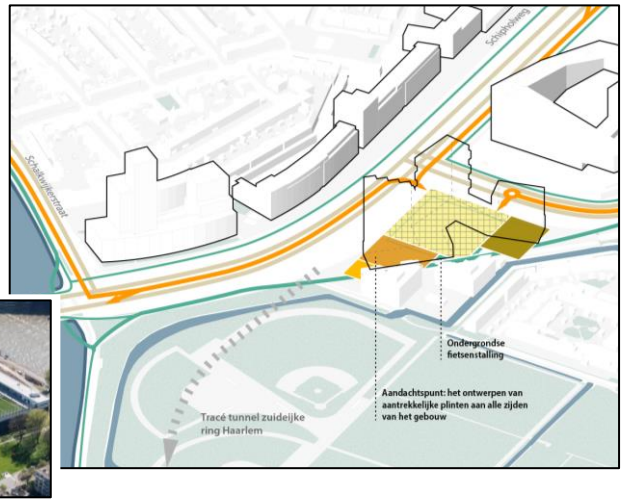
A+++



A++

B (+)

C



- In een intensief en vruchtbaar proces met stakeholders is de ambitie voor het nieuwe knooppunt bepaald (p. 19) en is getrechterd van 14 denkbare locaties naar 3 locaties (p.22).
- Voor de drie locaties zijn principe-oplossingen bekeken, met voor locatie A en B verschillende ambitieniveaus, die mogelijk als faseringsstappen na elkaar kunnen worden gerealiseerd:
    A. (On)Gelijkvloerse oplossing voor bussen op de Schipholweg, met voorzieningen in de omgeving;
    B. Gelijkvloerse oplossing ten zuiden van de Schipholweg, met alle faciliteiten op maaiveld;
    C. Oplossing geheel in een gebouw.
- Op alle locaties zijn voor- en nadelen en aandachtspunten die in meer detail onderzocht moeten worden (zowel de verkeerskundige als ruimtelijke inpasbaarheid).
    A. Locatie is gunstig vanwege goede aantakking op langzaam verkeer, realisatie van een tram en voor de ontwikkelpotentie van het gebied. Bereikbaarheid van het knooppunt zelf is een groot aandachtspunt; het realiseren van een ongelijkvloers knooppunt is hier een oplossing voor.
    B. Langzaam verkeer kan hier relatief goed aansluiten op het knooppunt. Doorstroming is hier een belangrijk aandachtspunt.
    C. Mogelijkheid om een compact knooppunt te realiseren, waarop langzaam verkeer goed aansluit en waarbij hoogstedelijke integratie met het omgeving mogelijk is. Deze locatie scoort matig vanwege het knooppunt in het gebouw en de daardoor beperktere uitstraling en sociale veiligheid.
- Principe-oplossing A+++ voldoet aan alle opgestelde ambities. Locaties B+, A++, B doen dat niet, maar scoren wel (zeer) hoog op de verschillende thema's uit het handelingsperspectief. Locatie A voldoet niet aan de opgestelde ambitie, maar scoort wel beter dan de huidige situatie.
- Voor locaties C en A++ en in iets mindere mate voor locatie A/A+/A+++ geldt dat ze niet zonder samenspraak met de ontwikkelaars van de naastgelegen gebouwen doorontwikkeld kunnen worden. Flexibiliteit versus realiseerbaarheid speelt hierbij een rol.
- Op basis van huidige inzichten zijn kosten niet maatgevend, omdat dit voor alle locaties min of meer hetzelfde zijn. Alleen locatie A+++ is fors duurder. In uitwerking kunnen kosten echter wel verder uit elkaar komen te liggen, bijvoorbeeld doordat hele zware infrastructuur-aanpassingen noodzakelijk blijken te zijn.
- Stakeholders geven aan dat locaties A en B zondermeer moeten worden uitgewerkt, ook al zijn er aandachtspunten bij. Over locatie C vinden meerdere stakeholders dat deze niet kansrijk is, met name vanwege de krappe inpassing in de omgeving en beperkte aantrekkelijkheid en sociale veiligheid.

Vervolgstappen: uiteindelijk komen tot een voorkeurslocatie

Om uiteindelijk te komen tot een voorkeurslocatie, kunnen twee stappen genomen worden.

Stap 1: Komen tot voorkeurslocatie(s)

Uit dit onderzoek zijn verschillende potentiële locaties naar voren gekomen. Deze locaties zijn uitgewerkt in verschillende principe-oplossingen. De eerste stap voor het vervolgproces is het kiezen van één of meerdere locaties om vervolgens verder uit te werken.

Stap 2: Verdere uitwerking

Stap 2 is om de gekozen locatie(s) verder uit te werken en extra beslisinformatie te vergaren. Hiervoor zijn drie parallelle trajecten nodig:

1. Studie naar toekomstig lijnennet;
2. Verdieping van locaties;
    - Haalbaarheid, zowel verkeerskundig als samenwerking met diverse ontwikkelaars;
    - Fasering, zowel fysiek (in welke stappen kom je tot een volledig knooppunt en in hoeverre zijn deze no-regret?) als in tijd (wanneer worden welke stappen gezet?);
3. Ruimtelijke visie voor Schipholweg/Europaweg

De studie naar het toekomstig lijnennet is belangrijk. De uitkomst van deze studie is belangrijk om definitieve keuzes te maken voor de uitwerking van het knooppunt. Hierbij gaat het om zowel gedetailleerde verkeerskundige als ruimtelijke inpasbaarheid. De ruimtelijke inpasbaarheid zal samen met de desbetreffende ontwikkelaar opgepakt moeten worden. De drie detailuitwerkingen kunnen parallel gedaan worden. Voordeel hiervan is dat op deze manier meer beslisinformatie naar voren komt en er gelijk een geïntegreerde afweging gemaakt kan worden voor een bepaalde locatie.

Stakeholders

In een tweetal zeer constructieve, diepgaande en plezierige sessies is de input bij stakeholders opgehaald en meegenomen in deze studie. De belangrijkste aandachtspunten zijn hieronder genoemd. In de separate verslagen zijn de gedetailleerde opmerkingen opgenomen. Meer informatie over de betrokken stakeholders en de bijeenkomsten is te vinden op pagina 14 en in de separate verslagen.

Analyse huidige situatie & gewenste ambitieniveau

In eerste brede sessie is de ambitie met stakeholders aangescherpt. Stakeholders hebben het ambitieniveau voor het knooppunt nog sterker aangezet dan vooraf door de adviseurs en de kernteamleden was voorgesteld. Belangrijke aspecten vanuit de stakeholders zijn:

- De verblijfskwaliteit moet hoog zijn, immers moet het knooppunt reizigers van grotere afstand (met de fiets) verleiden om naar het knooppunt te reizen, om zo het stationsgebied te ontlasten.
- Daartoe moet de knoop een integraal onderdeel worden van de omgeving, zodat de gebouwen, de openbare ruimte, en het knooppunt optimaal samenwerken.
- De toegankelijkheid van het knooppunt is als belangrijk aandachtspunt toegevoegd.
- Door de stakeholders is bevestigd dat goed bereikbare, overdekte en/of bewaakte stallingen nodig zijn.

Voorkeurslocaties

De stakeholders kunnen zich vinden in de selectie die gemaakt is van 16 naar 3 locaties. Enkele aandachtspunten:

- Belangrijk om een toekomstvisie te hebben, waaruit op stadsniveau een duidelijke hiërarchie met duidelijke functies voor de verschillende knooppunten opgenomen is. Dit moet zo snel mogelijk duidelijk worden.
- In deze studie is uitgegaan van locaties waarbij de tram niet onmogelijk wordt gemaakt. Sommige stakeholders stellen een andere insteek voor: de tram is onmisbaar en moet daarom als uitgangspunt worden genomen.

De uitwerking van de drie locaties

Stakeholders geven aan dat locaties A en B zondermeer moeten worden uitgewerkt, ook al zijn er aandachtspunten bij en is men nog verdeeld over de uitwerking. Over locatie C vinden meerdere stakeholders dat deze niet kansrijk is, met name vanwege de krappe inpassing in de omgeving en beperkte aantrekkelijkheid en sociale veiligheid.
In het algemeen geven stakeholders ook mee dat afhankelijk zijn van andere stakeholders een risico kan zijn en de voortgang van het project kan beïnvloeden. Naast risico's, ontstaan er echter ook juist kansen, zoals een integrale oplossing.

Het vervolgproces

De stakeholders geven aan de opgestelde vervolgstappen logisch te vinden. Er zijn enkele aandachtspunten benoemd:

- Er is veelvuldig aangegeven dat de vormgeving van het toekomstige lijnennet echt heel belangrijk is om het knooppunt goed vorm te kunnen geven. Verschillende stakeholders geven aan graag betrokken te worden bij deze uitwerking van het lijnennet en het knooppunt.

Bijlage

I PvE
II Toets
III Toelichting mogelijke locaties
IV Kostenindicatie voor principe-oplossingen
V Berekening aantallen reizigers/fietsers
VI Reflectie handelingsperspectief
VII Innovaties

Bijlage I: PvE

Programma van Eisen [1]

In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen. In onderstaande tabellen is het meegenomen ruimtebeslag voor mobiliteitsvoorzieningen extra toegelicht.

Fietsenstalling*	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Fietsenstalling	2500	1,5	3750	*2.500 fietsparkeerplekken, volgt uit bovengrens bottom-up berekening. Indicatie van m2 per fiets, op basis van CROW leidraad fietsparkeren: 1,5 m2 per fiets (dubbellaags).*
Totaal fietsenstalling:			**3750 m2**	

Manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen*	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Manoeuvreerruimte bussen	1	934	934	*Benodigde oppervlakte voor de manoeuvreerruimte voor bussen hangt af van de layout van het busstation (perrons naast elkaar, eilandperrons, etc). In de oppervlakte-berekening voor de manoeuvreer- en opstelruimte is uitgegaan van een layout zoals het huidige busstation bij het treinstation Haarlem (zie ook plaatje rechts). De minimale manoeuvreerruimte is vastgesteld op 934 m2.*
Instaphalte	16	158	2520	*Oppervlakte per instaphalte is vastgesteld op 158 m2 volgend uit studie stationsgebied. Maatgevend model (model 1): 100% groei van alle bussen, 85% doorgaande lijnen, waarvoor 16 instaphaltes nodig zijn op het busstation.*
Uitstaphalte	1	84	84	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 1 uitstaphalte nodig.*
Bufferhalte	1	95	95	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 1 bufferhalte nodig.*
laadhalte	3	126	378	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 3 laadhaltes nodig.*
Totaal manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen:			**4010 m2**	

Wachtruimten en voorzieningen buschauffeurs	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Wachtruimte voor reizigers	1	1200	1200	*Benodigde wachtruimte voor reizigers is bepaald op basis van referentiebusstations die qua reizigersaantallen overeenkomen met het nieuwe knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (Amstelveen: ca 18.000 in-/uitstappers, ca 1.000 m2 wachtruimte, Schiphol-Noord: ca 8.000 in-/uitstappers, ca 1.200 m2 wachtruimte).*
Voorzieningen chauffeurs (parkeren en pauzelocatie)	12	300	300	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem. We gaan hierbij uit van ca 12 plekken (ca 250 m2) + een pauzelocatie van ca 50 m2 voor chauffeurs)*
Totaal wachtruimten en voorzieningen buschauffeurs:			**1500 m2**	

Parkeren, taxi, laden en lossen en deelmobiliteit	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
K&R	11	25	275	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem*
Taxi	18		700	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem*
Laden&lossen	1	100	100	*We verwachten geen grootschalige leveringsbehoeften (geen groot winkelcentrum). Er moet ruimte zijn voor een vrachtwagen/bestelbusjes die af en toe komen laden/lossen. Aanname (3 bestelwagens of 1 vrachtauto)*
Deelmobiliteit	1	200	225	*Op basis van het handelingsperspectief gaan we uit van een hoge ambitie voor deelmobiliteit op het knooppunt. Aanname voor het ruimtegebruik: 100 deelfietsen à 1,5 m2 per fiets + 3 deelauto's à 25 m2 per auto. Aantal deelfietsen is bepaald aan de hand van verhouding in-/uitstappers station Haarlem : OV-fietsen (ca 42.000 reizigers: 276 deelfietsen, ca 14.000 reizigers knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid betekent dan ca 100 deelfietsen).*
Totaal Parkeren, taxi, laden en lossen en deelmobiliteit:			**1300 m2**	

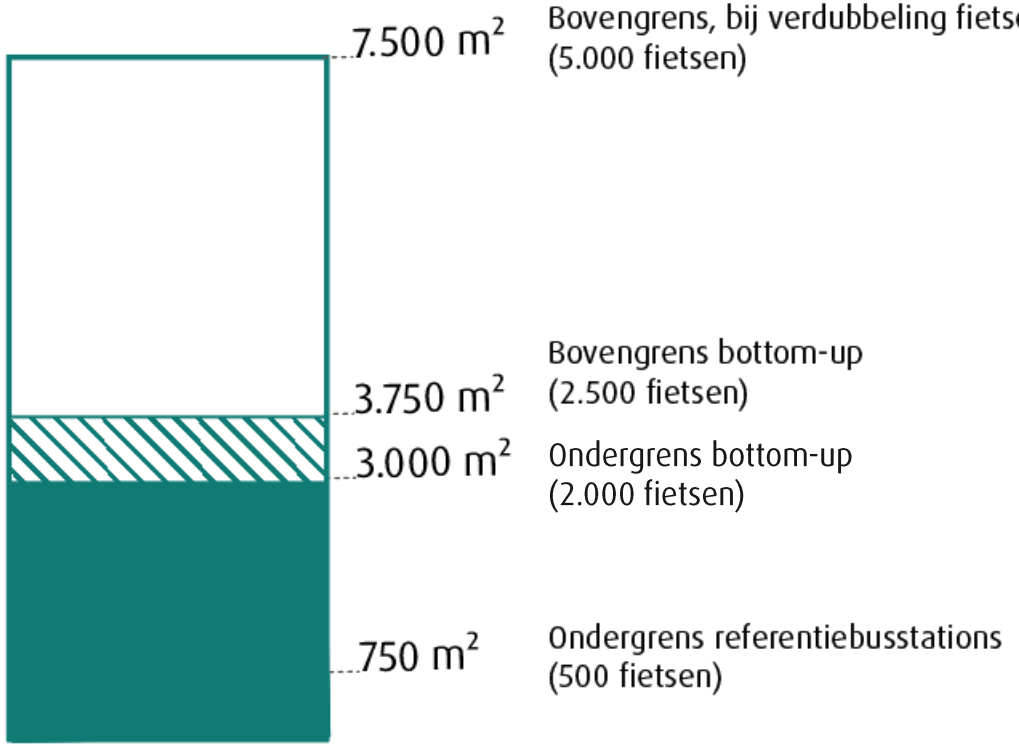
** Toeleidende routes/infrastructuur voor de verschillende modaliteiten is per model separaat ingetekend. Deze toeleidende infrastructuur is daarom niet opgenomen in de bepaalde oppervlaktes, omdat het anders dubbel wordt geteld. Dit is afhankelijk van de layout van het busstation en de locatie van het knooppunt.*

Programma van Eisen [2]

In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen. In onderstaande tabel is het meegenomen ruimtebeslag voor ruimtelijke voorzieningen extra toegelicht.

Voorzieningen en winkels	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Kiosk, pakketbox, winkel to go, etc	1	500	500	*Voor minimale voorzieningen is ca 100 m2 nodig (1 kiosk). De ambitie ligt hoger, vandaar dat we uitgaan van een ruimtegebruik van 500 m2 (1 kiosk à 100 m2, pakketbox à 50 m2 en nog 2 winkels à 175 m2 per winkel).*
Totaal Voorzieningen en winkels:			**500 m2**	

Robuustheid voor groei - fiets



Het is van belang dat nu al rekening wordt gehouden met eventueel extra groei van reizigers. Op deze slide is voor de fietsparkeerplekken aangegeven hoe omgegaan is met dit robuustheidsvraagstuk. Er zijn 500 – 2.500 fietsparkeerplekken nodig om de toekomstige vraag te faciliteren. Er is veel onzekerheid over het benodigde aantal fietsparkeerplekken. Uit het handelingsperspectief blijkt dat fietsparkeren belangrijk is en daarom gaan we voor het ontwerp uit van grote vraag naar fietsenstallingen (2.500). Voor de toets gaan we uit van een benodigd ruimtegebruik voor fietsenstallingen van ca 3.750 m2.

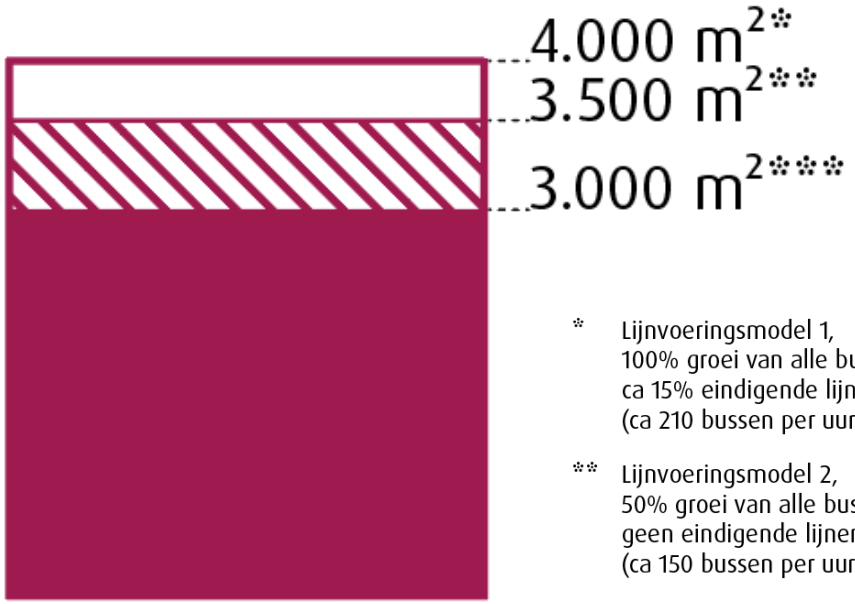
- Aantal fietsparkeerplekken is op twee manieren bepaald:

1. Op basis van het Amstelveen referentiebusstation (zie handelingsperspectief bijlage II), wat qua ligging, aantal reizigers en omliggende dichtheden lijkt op het ov-knooppunt, komt het aantal benodigde fietsparkeerplekken op **ca 500** uit. Van de referentiebusstations krijgt Zuidplein de meeste fietsparkeerplekken: 800, maar dat is ook een metrostation (pagina 81 handelingsperspectief).

2. Bij een bottom-up berekening komen we op 2.000 – 2.500 fietsparkeerplekken (zie bijlage V).

- Er zijn ca 470 fietsenstallingen nodig als het huidige aantal fietsers met 50% groeit. Daarnaast worden er 1.500 – 2.000 extra fietsenstallingen verwacht door:
  - Netwerkwijzigingen; lijn rijdt een andere route, waardoor reizigers besluiten eerst naar het ov-knooppunt de fietsen er daar op de bus te stappen; effect is ca 900 – 1.300 benodigde fietsenstallingen
  - Groter invloedsgebied van het ov-knooppunt; 5% van alle herkomsten-/bestemmingenhaltes binnen 800 m – 2 km (voor reizigers waarbij de lijnvoering niet verandert); verwacht effect is ca 600 – 700 benodigde fietsenstallingen. Ook ca 100 extra fietsers die het drukke stationsgebied verruilen voor het nieuwe knooppunt.
- Uitgaande van 1,5 m2 per fiets (dubbellaags), op basis van indicatie CROW leidraad fietsparkeren, komt het benodigde ruimtegebruik voor fietsen neer op 3.000 – 3.750 m2 in methode 1 en 750 m2 in methode 2.
- Robuustheid is voor fietsen belangrijk, want zoals in het figuur te zien is, is er bij een nog grotere groei van fietsers, ook gelijk veel meer ruimte nodig. Deze flexibiliteit is deels ingebouwd door uit te gaan van 1,5 m2 per fiets, wat relatief hoog is.

Robuustheid voor groei - bus



* Lijnvoeringsmodel 1,
100% groei van alle bussen,
ca 15% eindigende lijnen die laden
(ca 210 bussen per uur)

** Lijnvoeringsmodel 2,
50% groei van alle bussen,
geen eindigende lijnen
(ca 150 bussen per uur)

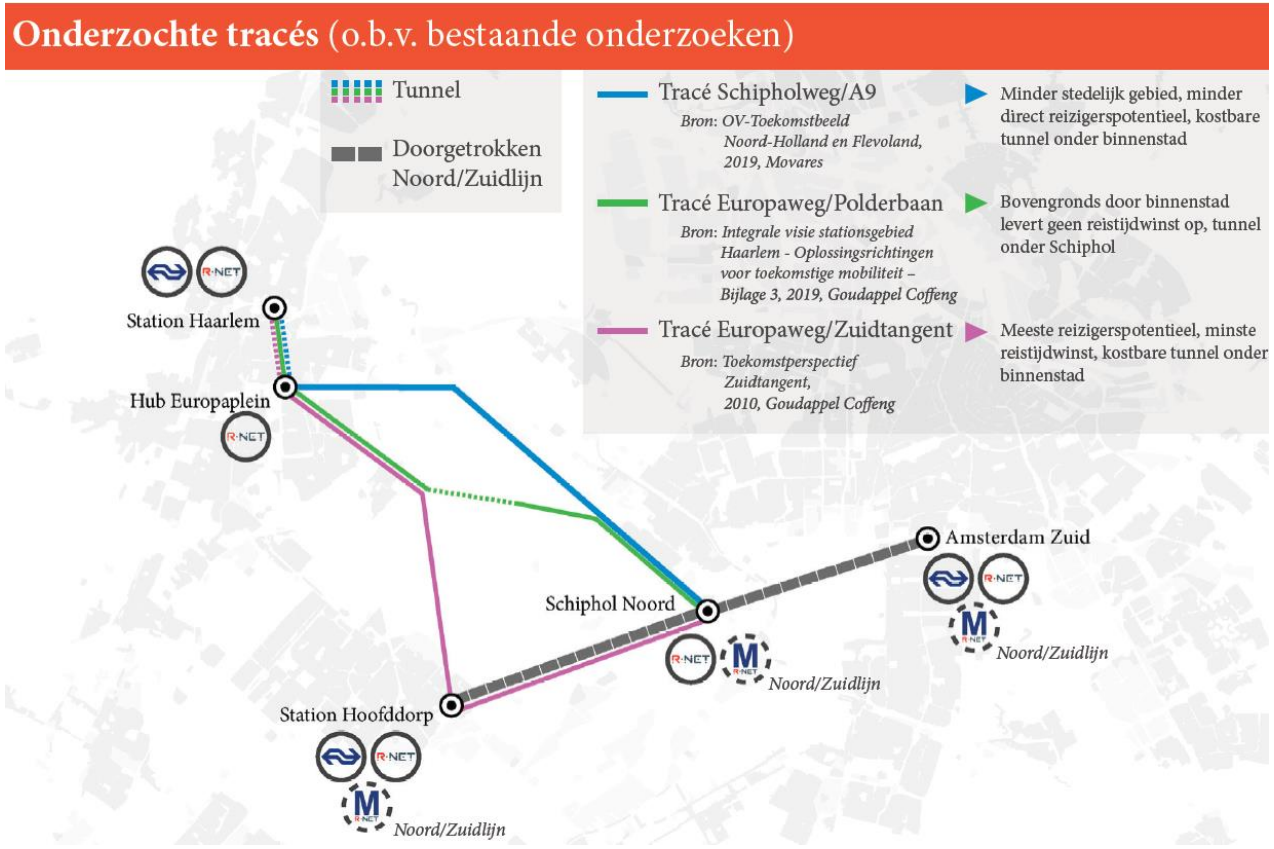
*** Lijnvoeringsmodel 1,
50% groei van alle bussen,
zonder laden op het busstation
(ca 140 bussen per uur)

Het is van belang dat nu al rekening wordt gehouden met eventueel extra groei van reizigers. Op deze slide is voor de manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen aangegeven hoe omgegaan is met dit robuustheidsvraagstuk. In de toets zijn we uitgegaan van de hoogste ruimtevraag; 100% groei van het aantal bussen en ca 15% eindigende lijnen die laden op het knooppunt. In dat geval zijn er 21 haltes nodig om de toekomstige vraag naar bussen te faciliteren. Voor de toets gaan we uit van een benodigd ruimtegebruik voor de manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen van ca 4.000 m2.

- Er zijn twee lijnvoeringsmodellen gebruikt om het aantal bussen in 2040 te bepalen [1]
- Het busstation verwerkt ca 140-150 bussen per uur in de ochtendspits [1], indien uitgegaan wordt van 50% groei. Indien wordt uitgegaan van 100% groei van het aantal bussen, verdubbelt het aantal bussen per uur in de ochtendspits naar **ca 280-300 bussen**[1].
- 0-15% van de bussen eindigen op het ov-knooppunt[1]. Eindigende bussen laden op het station en hiervoor wordt 10 min halteertijd gerekend.
- Busstation is statisch. Bij een statisch busstation, varieert het minimaal benodigde oppervlakte voor de manoeuvreer- en opstelruimte tussen de 3.000 - 4.000 m2, afhankelijk van het lijnvoeringsmodel en de gehanteerde groei van het aantal bussen. In bijlage III van het handelingsperspectief is een toelichting te vinden van de analyse naar het aantal perrons en het ruimtegebruik.
- In deze studie is uitgegaan van een benodigd ruimtegebruik voor de manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen van 4.000 m2. in dat geval zijn er 21 haltes nodig: 16 instaphaltes, 1 uitstaphalte 1 bufferhalte en 3 laadhaltes. Gekozen is voor deze hoogste ruimtevraag, om robuust te zijn en in deze fase van het onderzoek niet uit te gaan van een mogelijk te lage ruimtevraag.
- Op basis van bovenstaande uitgangspunten is er rekening gehouden met een robuuste ruimtevraag. Een grotere groei kan worden opgelost door een dynamisch busstation (ipv statisch). Tevens zal bij een enorme groei van het aantal bussen een investering in tram ook meer voor de hand liggen.
- Gezien de grote verkeersdruk en grote hoeveelheid wikkelen de bussen af op een vrije busbaan.

[1] Afhankelijk van de lijnvoering. Zie voor de berekening van aantallen bussen handelingsperspectief.

Robuustheid voor groei - tram



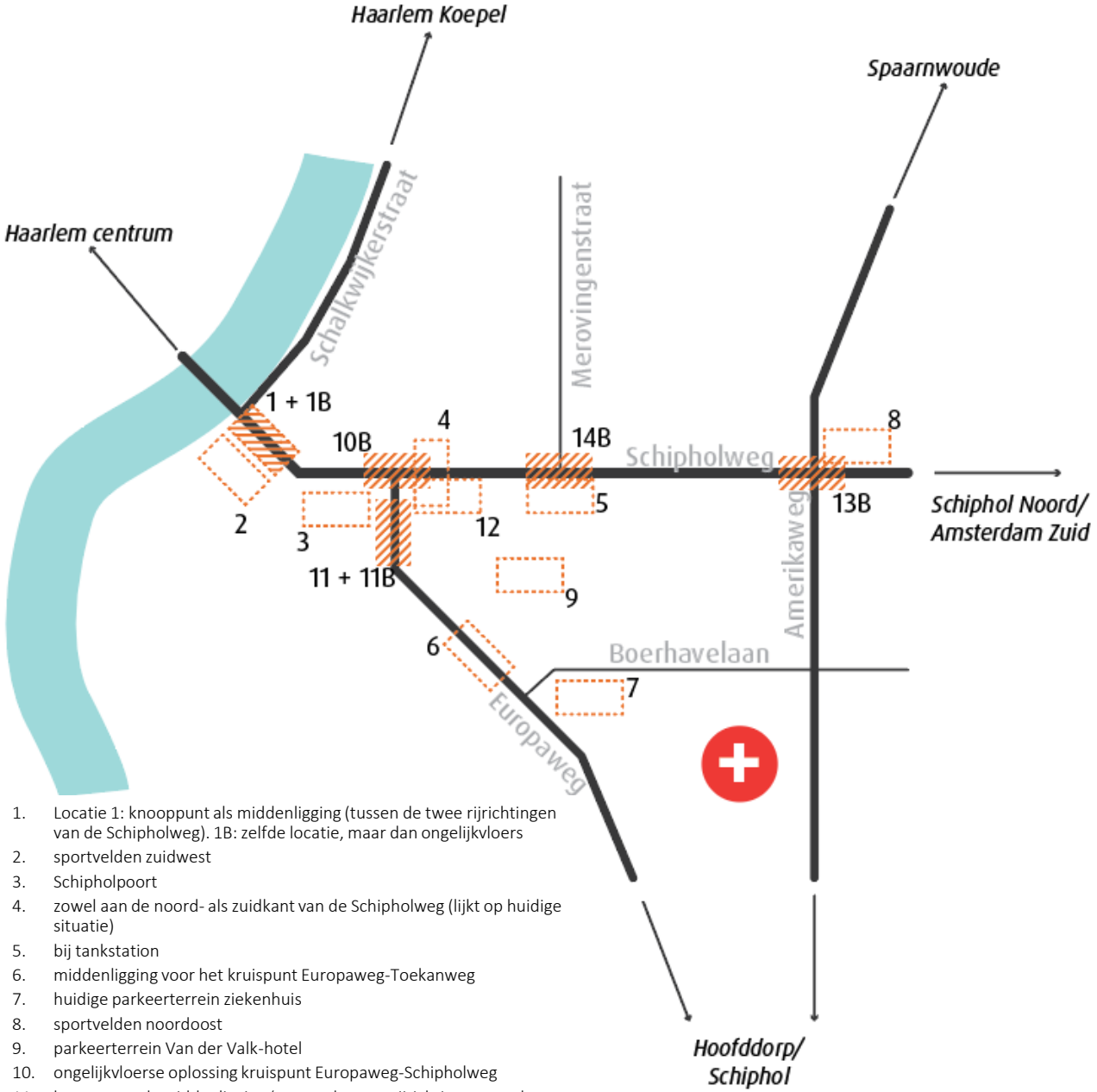
Bron: Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Haarlem, Provincie Noord-Holland. (2020) Infosheet Schaalsprong OV Haarlem - Schiphol/Amsterdam.

Zoals op de vorige pagina aangegeven, zal bij een enorme groei van het aantal bussen een investering in de tram meer voor de hand liggen. Op het moment dat de bussen door de binnenstad worden vervangen door een tram, halteren er ook minder bussen op het knooppunt. Ook in dit geval is de aangehouden 4.000 m2 voor manoeuvreer- en opstelruimte ruim voldoende.

- Uitgangspunt is dat de tram de bussen in de binnenstad vervangt. Bussen vanuit het zuiden eindigen op het nieuwe knooppunt.
- In dat geval verwerkt het busstation ca 75 bussen per uur in de ochtendspits, indien uitgegaan wordt van 50% groei. Indien wordt uitgegaan van 100% groei van het aantal bussen, verdubbelt het aantal bussen per uur in de ochtendspits naar **ca 150 bussen**.
- Eindigende bussen laden op het station en hiervoor wordt 10 min halteertijd gerekend.
- Busstation is statisch. Bij een statisch busstation, varieert het minimaal benodigde oppervlakte voor de manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen tussen de 1.500 - 2.000 m2, afhankelijk van de gehanteerde groei van het aantal bussen.
- Op basis van een aantal referentie tramstations ligt de benodigde ruimte voor een tramstation/halte tussen de 1.000 (Nieuwegein Stadscentrum) – 2.500 m2 (Rotterdam Centraal/Den Haag Centraal).
- Op basis hiervan kan gesteld worden dat ook voor een gecombineerd tram- en busknooppunt 4.000 m2 voldoende is.

Bijlage II: Toets

Mogelijke locaties



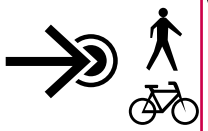
1. Locatie 1: knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Schipholweg). 1B: zelfde locatie, maar dan ongelijkvloers
2. sportvelden zuidwest
3. Schipholpoort
4. zowel aan de noord- als zuidkant van de Schipholweg (lijkt op huidige situatie)
5. bij tankstation
6. middenligging voor het kruispunt Europaweg-Toekanweg
7. huidige parkeerterrein ziekenhuis
8. sportvelden noordoost
9. parkeerterrein Van der Valk-hotel
10. ongelijkvloerse oplossing kruispunt Europaweg-Schipholweg
11. knooppunt als middenligging (tussen de twee rijrichtingen van de Europaweg). Locatie 11b: zelfde ligging als 11, maar dan ongelijkvloers
12. RWS-gebouw
13. Ongelijkvloerse oplossing ter hoogte van Amerikaweg-Schipholweg
14. nieuwe ongelijkvloerse locatie op kruispunt Schipholweg-Merovingenstraat.

Het figuur links toont de denkbare mogelijke locaties voor het nieuwe knooppunt. Deze locaties zijn onder andere opgehaald in interviews en verschillende stakeholdersessies. Deze locaties zijn kwalitatief getoetst, aan de hand van een afweegkader. Dit afweegkader bestaat uit verschillend criteria met betrekking tot mobiliteit, ruimte en realisatie en faseerbaarheid. In deze bijlage is de toets van de denkbare locaties opgenomen.

Allereerst zijn de locaties getoetst op mobiliteitsaspecten. Op de volgende slides is allereerst toegelicht op welke criteria getoetst is en wanneer een locatie zeer goed (++) tot zeer laag (- -) scoort. Vervolgens is de toets uitgevoerd voor de verschillende locaties. Tot slot is een toelichting op de toets gegeven.

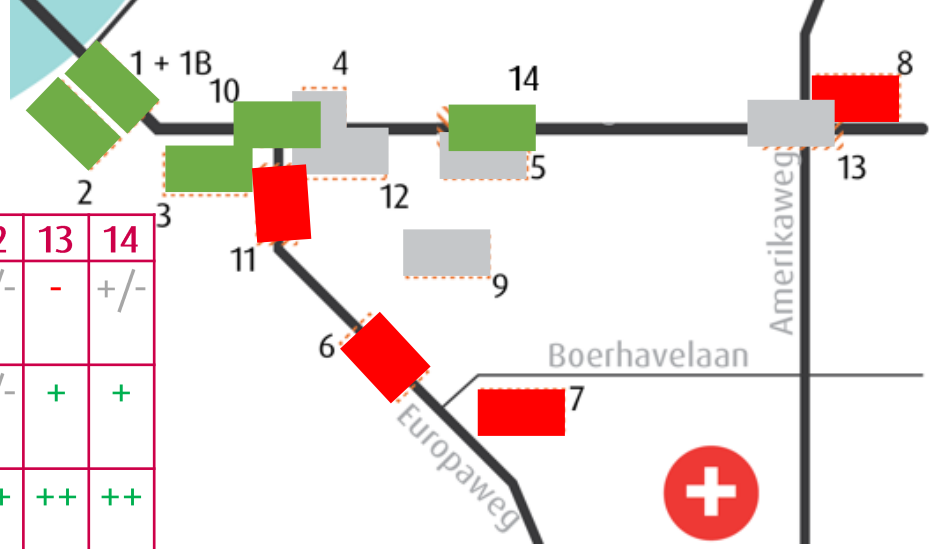
Op dezelfde manier zijn de locaties getoetst op criteria met betrekking tot ruimte en realisatie en faseerbaarheid.

Afweegkader - mobiliteit

Criterium	Indicator	Manier van meten	++ (zeer goed)	+ (goed)	+/- (redelijk)	- (laag)	-- (zeer laag)
Efficiency OV-systeem	In hoeverre zijn aan- en afrijroutes voor de bussen efficiënt?	Verkeerskundige probleemanalyse (p.12). In hoeverre moeten bussen omrijden en over overbelaste kruispunten/richtingen, waardoor rijtijden langer/onbetrouwbaarder worden. Overbelaste kruispunten zijn alle kruispunten op de Schipholweg tussen Buitenrustbrug en Amerikaweg	Als bussen sneller en betrouwbaardere routes krijgen.	Als busroutes dezelfde routes houden.	Als bussen een zeer beperkte extra beweging moeten maken (<30 sec) om het busstation te bereiken.	Als één van de twee busbundels moeten omrijden.	Als de twee busbundels (Zuidtangent en A'dam) moeten omrijden.
	In hoeverre zijn aan- en afrijroutes inpasbaar?	In hoeverre is er ruimte nodig om verkeerskundige inpassingen te kunnen doen en is die ruimte er?	Busstation kan ingepast worden in huidige layout (komt niet voor)	Busstation kan ingepast worden, mits ongelijkvloerse inpassing	Kruispunt moet aangepast worden, en ruimte is beperkt, maar waarschijnlijk is het in te passen.	Nu al complex kruispunt moet aangepast worden, en ruimte is beperkt, maar waarschijnlijk is het in te passen.	Kruispunt moet aangepast worden, en waarschijnlijk is dat niet in te passen.
	Kwaliteit van de bus-busoverstap?	In hoeverre kunnen reizigers ongehinderd oversteken van bus naar bus?	Als reizigers geen weg/busbaan hoeven over te steken en perrons naast elkaar liggen.	Als reizigers geen weg/busbaan moeten overssteken, maar wel ver moeten lopen door achter-elkaar-liggende perrons	Als reizigers een busbaan moeten oversteken om over te stappen	Als reigers de Europaweg moeten oversteken om over te stappen	Als reigers de N200 moeten oversteken om over te stappen
First-/last-mile bereikbaarheid 	In welke mate sluit het busstation aan op voetpaden/fietspaden?	In hoeverre sluiten fiets- en voetpaden aan en moeten fietsers/voetgangers de N200 of Europaweg overstreken om bij het busstation te komen?	Fietsenstalling is conflictvrij via de hoofdfietsroutes aan de zuidzijde Europaweg-Schipholweg te bereiken.	Conflict met één rijrichting.	Conflict met twee rijrichtingen.	Conflict met drie rijrichtingen.	Conflict met vier of meer rijrichtingen
Doorstroomfunctie auto	In welke mate leveren de modellen een bijdrage aan goed functionerende, stedelijke verkeersroutes (N205/N232)	Verkeerskundige probleemanalyse (p.12). In hoeverre worden overbelaste kruispunten/richtingen extra belast of juist ontlast. Overbelaste kruispunten zijn alle kruispunten op de Schipholweg tussen Buitenrustbrug en Amerikaweg	Als het wegsysteem wordt ontlast.	Als het wegsysteem hetzelfde wordt belast als met de huidige lijnvoering.	Als het wegsysteem extra wordt belast, maar niet op een kritisch punt.	Als een van de overbelaste locaties extra wordt belast.	Als twee van de overbelaste locaties extra worden belast.

Toets - mobiliteit

Criterium	Indicator	1	1B	2	3	4	5	6	7	8	9	10B	11	11B	12	13	14
Efficiency OV-systeem	In hoeverre zijn aan- en afrijroutes voor de bussen efficiënt?	+	+	+/-	+/-	+	+/-	-	-	-	+/-	+	-	-	+/-	-	+/-
	In hoeverre zijn aan- en afrijroutes inpasbaar?	-	-	-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	-	+/-	+	-	+	+/-	+	+
	Kwaliteit van de bus-busoverstap?	+/-	+/-	++	++	- -	+	+/-	++	++	++	+/-	+/-	+/-	++	++	++
First-/last-mile bereikbaarheid	In welke mate sluit het busstation aan op voetpaden/fietspaden?	+	+	++	++	+/-	+/-	+	+/-	- -	+/-	+	+	+	+/-	- -	+/-
Doorstroomfunctie auto	In welke mate leveren de modellen een bijdrage aan goed functionerende, stedelijke verkeersroutes (N205/N232)	+/-	++	-	-	+/-	+/-	- -	- -	- - -	+/-	++	- -	- -	-	++	+/-
Conclusie	**Gemiddelde van de scores**	+/-	+	+	+	+/-	+/-	-	-	-	+/-	+	-	+/-	+/-	+/-	+

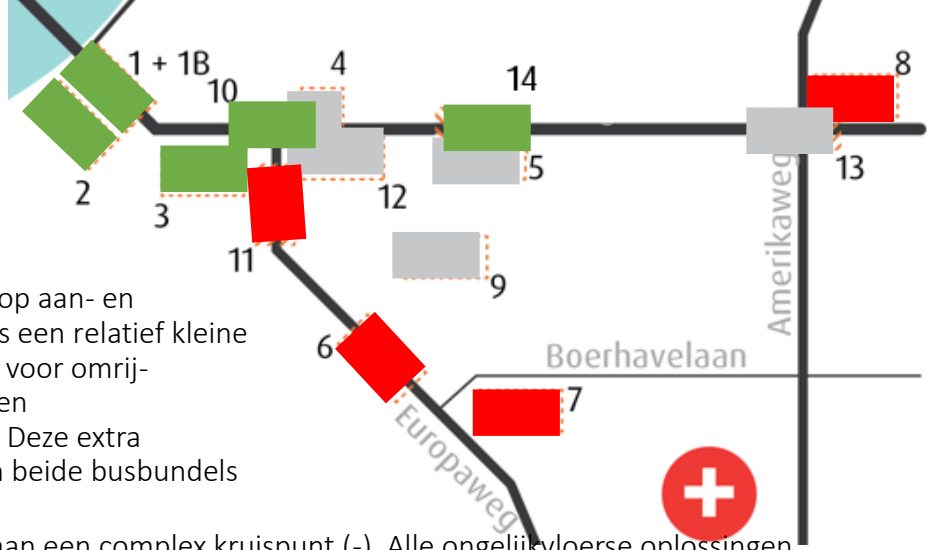


--- (3x): uitzondering, want enorme ingreep op overbelast kruispunt

Conclusie toets mobiliteit *(uitgebreidere toelichting op volgende slide)*

- Locaties op/ten wensten van het kruispunt Schipholweg/Europaweg hebben twee voordelen. Allereerst scoren ze goed op het criterium efficiency OV-systeem, doordat bussen niet hoeven om te rijden. En doordat ze niet hoeven om te rijden, wordt ook het wegsysteem niet extra belast. Daarnaast liggen deze locaties gunstig voor de first-/last-mile bereikbaarheid, omdat de aansluiting op fiets- en voetpaden goed is.
- Locaties rond de Schipholweg (ten oosten van de Europaweg) scoren redelijk; efficiency van het OV systeem is redelijk, wat ook weer zorgt voor redelijke scores op de doorstroming van auto's.
- Locaties langs de Europaweg of Amerikaweg scoren slecht, met name vanwege de benodigde omrij-beweging voor de busbundel richting Amsterdam Zuid.

Toelichting toets mobiliteit



Efficiency OV-systeem:

- **Aan- en afrijroutes**: De locaties aan de westkant van het kruispunt Schipholweg/Europaweg (1 t/m 4, 10) scoren goed op aan- en afrijroutes. Hier komen zowel de Zuidtangent, als de busbundel vanuit Amsterdam bij elkaar. Voor locatie 5, 12 en 14 is een relatief kleine omrij-beweging via de Toekanweg nodig voor de Zuidtangent-bussen. Locaties rond de Europaweg (6, 7 en 11) zorgen voor omrij-bewegingen voor de busbundel richting Amsterdam Zuid. Daarbij komt dat de kruispunten Schipholweg/Amerikaweg en Amerikaweg/Boerhaavelaan op dit moment al overbelast zijn, wat voor nog meer vertraging voor deze bus zal zorgen. Deze extra vertraging treedt ook op voor lijn 300, indien het busstation op locatie 8 en 13 geplaatst wordt. Voor locatie 9 moeten beide busbundels omrijden. Geen enkele locatie scoort zeer goed (++), want er is geen locatie waar de aan- en afrijroutes verbeteren.
- **Inpasbaarheid aan- en afrijroutes:** Locaties 1, 2, 3, 8 zijn lastiger inpasbaar, vanwege de beperkte ruimte en de ligging aan een complex kruispunt (-). Alle ongelijkvloerse oplossingen lijken goed inpasbaar te zijn (+), behalve 1B. Locatie 1B is complex, vanwege de hellingbanen over het water (-). De overige locaties zijn waarschijnlijk redelijk inpasbaar (+/-); er is beperkte ruimte, maar het is waarschijnlijk in te passen.
- **Bus-busoverstap**: Locatie 4 scoort slecht op het criterium bus-bus-overstap, doordat reizigers de N200 moeten oversteken om over te stappen. Bij de knooppunten in middenligging (1, 6, 10, 11, 13, 14) moeten reizigers een busbaan oversteken, wat ongunstiger is (+/-). Bij locatie 5 is er geen ruimte om bussen naast elkaar te laten halteren, waardoor reizigers mogelijk verder moeten lopen voor hun overstap. Bij de overige locaties (2, 3, 7, 8, 9, 12) is er ruimte om bussen naast elkaar te laten halteren. Dit is voor de overstap het meest gunstig (++).

First-/last-mile bereikbaarheid:

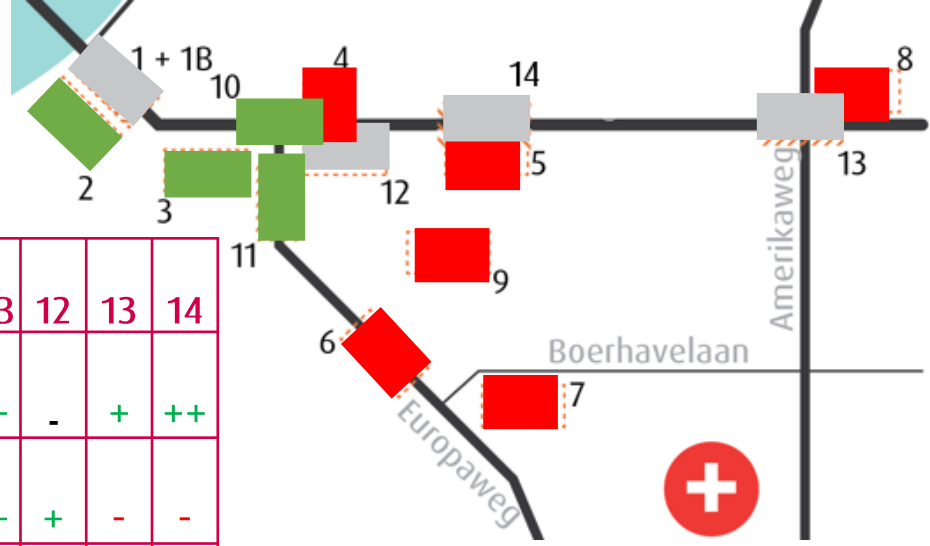
- Qua **first-last-mile-bereikbaarheid** zijn de locaties aan de zuidkant van de Schipholweg en ten westen van de Europaweg gunstiger (1 tm 3, 6, 10 en 11); fietsers/voetgangers hoeven dan de drukke N205 niet/in één richting over te steken. Fiets- en voetgangers naar de locatie 4, 5, 7, 9, 12 en 14 moeten de Europaweg oversteken en scoren daarom redelijk (+/-). Om locaties 8 en 13 te bereiken, moeten fiets-/voetgangers zowel de Europaweg als Schipholweg oversteken en scoren daarom slecht.

Doorstroomfunctie auto:

- Ongelijkvloerse locaties verminderen de drukte op de weg en scoren daarom goed (1B, 10B, 11B, 13B). Locatie 8 scoort zeer slecht, vanwege de enorme ingreep op een overbelast kruispunt. Locaties 6, 7 en 11 belasten de overbelaste kruispunten ook extra door extra bussen die hierover rijden, dus scoren ook slecht. Locaties 2, 3 en 12 scoren slecht (-), want die belasten het kruispunt bij Schalkwijkerstraat-Schipholweg extra (busbaan ligt aan de zuidkant van de Schipholweg). Locatie 1, 4, 5, 9 en 14 belasten het wegverkeer extra, maar niet op kritische punten en scoren daarom redelijk (+/-).

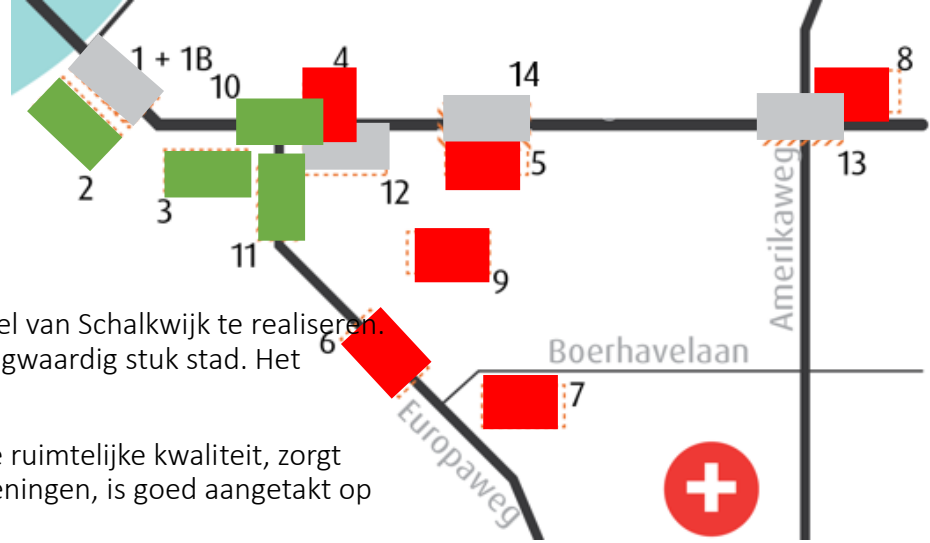
Toets - ruimte

De ruimtelijke toets is ingevuld in een aparte ruimtelijke sessie door de stedenbouwkundigen van de gemeente Haarlem.



Criterium - ruimtelijk	Indicator	1	1B	2	3	4	5	6	7	8	9	10B	11	11B	12	13	14
Hoogwaardige plek	In hoeverre bevordert het busstation op deze locatie een hoge verblijfskwaliteit van de openbare ruimte?	--	++	+	+	-	+/-	-	-	-	--	++	+/-	++	-	+	++
	In welke mate bevordert het busstation op deze locatie de samenhang tussen de omliggende bebouwing?	-	++	+	+	-	+/-	--	-	--	-	++	++	++	+	-	-
	In hoeverre is de locatie logisch aangetakt op langzaam-verkeer routes uit de omgeving?	+/-	++	++	++	-	-	+/-	-	--	--	+	++	++	+/-	-	-
Verbinding Schalkwijk-Haarlem	In hoeverre draagt de locatie bij aan vermindering barrièrewerking Schipholweg en het versterken van de langzaam-verkeersverbindingen naar het centrum?	-	++	+/-	+/-	--	--	--	--	--	--	++	-	-	-	+	+
	Draagt de locatie van het busstation bij aan het doorzetten van stedelijke bebouwingswand met voordeuren aan de Schipholweg?	+/-	++	--	--	+/-	--	--	--	--	--	++	-	+/-	--	--	+
Ontwikkel-ruimte	In hoeverre kan het knooppunt een vliegwiel zijn voor lopende herontwikkelingsprojecten?	+	++	+	+	-	+/-	--	+/-	--	+/-	++	+	++	+	--	+/-
	In welke mate kan er zich een gemengd stedelijk programma voltrekken in en rondom het nieuwe busstation?	+/-	++	+	++	-	-	-	-	-	-	++	++	++	++	-	+/-
Ambassadeurs-plek voor het OV	Ligt de locatie op een beeldbepalende plek?	++	++	+	+	-	-	--	--	+	--	++	+	+	+	++	-
	Is er op deze locatie ruimte om een mooi busstation te maken met goede voorzieningen, soepele overstapmogelijkheden en voldoende fietsparkeerplaatsen?	-	++	+	++	-	+/-	-	+	+	+	++	-	+/-	+	++	++
Conclusie	**Gemiddelde van de scores**	+/-	++	+	+	-	-	-	-	-	-	++	+	+	+/-	+/-	+/-

Toelichting toets – Ruimte



Stedenbouwkundige uitgangspunten knooppuntontwikkeling

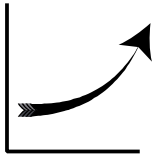
De komst van een openbaar vervoer knooppunt biedt kansen om een aantal stedenbouwkundige ambities voor dit deel van Schalkwijk te realiseren. De ambities spitsen zich in hoofdlijnen toe op het versterken van de stedelijke samenhang en het creëren van een hoogwaardig stuk stad. Het knooppunt kan een plek van betekenis worden op diverse schaalniveaus.

- hoogwaardige stuk stad: het knooppunt versterkt de samenhang tussen de omliggende bebouwing, heeft een hoge ruimtelijke kwaliteit, zorgt voor een goede relatie tussen openbare ruimte en bebouwing, heeft een gemengd programma, heeft to-go voorzieningen, is goed aangetakt op routes voor fietsers en voetgangers en is sociaal veilig.
- Het knooppunt fungeert bij voorkeur als katalysator voor de omliggende herontwikkelingsprojecten.
- verbindingsstuk tussen Schalkwijk en Haarlem-centrum: de openbare ruimte van het knooppunt draagt bij voorkeur bij aan het versterken van de langzaam-verkeersrelaties tussen Schalkwijk en het centrum van Haarlem. Dit gaat zowel over de continuïteit en het comfort van de wandel- en fietsroutes als over de continuïteit van het stedelijk milieu. Belangrijk aspect hierbij is het verminderen van de barrièrewerking van de Schipholweg en het doorzetten van de stedelijke bebouwingswand met voordeuren aan de straatzijde.
- ambassadeursplek voor Schalkwijk: het knooppunt zal door functie en uitstraling een belangrijke bijdrage leveren aan de identiteit van heel Schalkwijk.
- onderdeel van het MRA-netwerk aan werkclusters: het knooppunt heeft door de uitstekende OV-bereikbaarheid en de in de nabijheid gelegen ontwikkelmogelijkheden grote waarde als hoogwaardig (gemengd) werkgebied.
- ambassadeursplek voor het openbaar vervoer: het knooppunt maakt onderdeel uit van het regionale OV-systeem. Door het realiseren van een soepel functionerend busstation met goede fietsenstallingen, overstapmogelijkheden, voorzieningen en een hoogwaardige uitstraling kan het knooppunt gaan functioneren als reclame voor het OV-product.

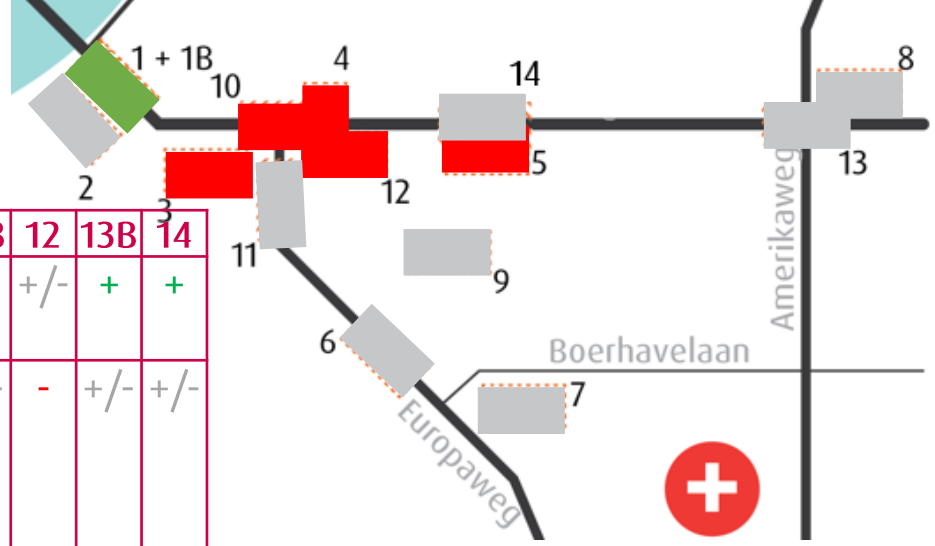
Conclusie ruimte:

- locaties tussen Spaarne en Europaweg scoren het hoogste vanwege de ontwikkelpotentie, aantakking op langzaam verkeer, zichtlocatie en de mogelijkheden om de barrièrewerking van de Schipholweg te verminderen. Hoe verder weg uit deze zone, des te lager de score omdat de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen steeds verder afneemt;
- locaties op maaiveld binnen het huidige profiel scoren laag vanwege de matige openbare ruimte die dit oplevert. Geen hoogstedelijke kwaliteit die geen extra programma oplevert;
- locaties binnen een gebouw scoren matig vanwege de beperkte uitstraling, de ingreep en leesbaarheid van straatprofielen en de matige plint die dit oplevert;
- locaties die ongelijkvloers worden opgelost bieden verreweg de grootste kansen om van de plek een hoogstedelijk stuk stad te maken met dito programmering, een hoge kwaliteit openbare ruimte, het oplossen van de barrièrewerking van de Schipholweg en de kans om de Europaweg als toegang tot Schalkwijk van een fraai beginpunt te voorzien. Ook kan het autoverkeer op deze manier ongehinderd doorstromen omdat de verkeersstromen worden losgekoppeld;
- Afgaand op bovenstaande scoren locaties 1b en 10b het hoogst. Locaties 2, 3, 11 en 11b scoren redelijk hoog. De overige locaties scoren beduidend lager.

Afweegkader – Realisatie en faseerbaarheid

Criterium	Indicator	Manier van meten	++ (zeer goed)	+ (goed)	+/- (redelijk)	- (laag)	-- (zeer laag)
Governance en fasering	In hoeverre worden lopende procedures invloed?		Er zijn geen ruimtelijke plannen en inpassing beïnvloedt geen procedures	Er zijn geen ruimtelijke plannen, voor inpassing zijn waarschijnlijk beperkte procedures nodig	Er zijn ruimtelijke plannen, maar ontwikkelaars zijn bereid om mee te denken.	Ontwikkelingsplannen zijn in een vergevorderd stadium.	Ontwikkelingsplannen staan vast
	In welke mate is er op de locatie ruimte voor kortetermijnoplossingen (faseerbaar uit te voeren/impact overlast bouw)?		De ruimte is niet functioneel in gebruik (berm, sloot)	Er is bestaande bebouwing, slopen is beperkt nodig (parkeerplaatsen/sportvelden)	Infrastructuur moet worden aangepast, binnen huidig ruimtegebruik	Er is bestaande bebouwing dat eerst gesloopt zou moeten worden (gebouwen)	Er is bestaande bebouwing dat eerst gesloopt zou moeten worden (gebouwen) en infrastructuur moet worden aangepast
Robuust 	In hoeverre is de locatie robuust voor verschillende groeiscenario's?	In hoeverre is er op de locatie ruimte voor extra groei van verschillende functies (fietsparkeerplekken, P&R, deelmobiliteit). Het busstation zelf is hier geen onderdeel van; door het busstation dynamisch te maken, is er altijd ruimte voor groei.	Er blijft niet-functionele ruimte beschikbaar voor extra groei.	Profiel geeft ruimte voor extra groei	Er is een bestaande functie, niet zijnde een gebouw, (sportveld/parkeerplaatsen) die (deels) moet wijken voor extra groei.	Locatie ligt dichtbij andere gebouwen en groei is daarmee lastig.	Knooppunt wordt ingepakt in een gebouw.
	In hoeverre is de tram inpasbaar?	Draaicirkel=20 meter, hellingshoek 3,3% (bus=5%). Route-opties: 1) vanaf Schalkwijkerstraat - richting Schalkwijk en 2) vanaf Schalkwijkerstraat via Schipholweg naar A9	Ontwerp aanrijroutes bus zijn gelijk aan die van een tram. Tram is inpasbaar, ongeacht de route van de tram.	Ontwerp aanrijroutes bus zijn gelijk aan die van een tram. Tram is inpasbaar, voor één route-optie van de tram.	Op voorhand ruimte in horizontaal óf verticaal alignement om tram in te kunnen passen. en Ontwerp aanrijroutes bus zijn gelijk aan die van een tram, ongeacht de route van de tram.	Voor één van de twee route-opties is een forse ruimte investering nodig om het te kunnen inpassen.	Op voorhand extra rekening houden met verticaal en horizontaal alignement én Voor één van de twee route-opties is een forse ruimte investering nodig om het te kunnen inpassen
	Heeft het knooppunt impact op tunnel zuidelijke ring Haarlem?			Nee, knooppunt op deze locatie heeft geen impact.		Ja, knooppunt op deze locatie heeft impact, omdat locatie op gereserveerd tracé ligt.	
Kosten	Wat zijn de verwachte investeringskosten?	Busbanen , kruispunten (#m per variant)	Gelijkvloers busstation, ≤0,5 km busbaan	Gelijkvloers busstation, 0,5-1 km busbaan	Gelijkvloers busstation, 1-2 km busbaan	Gelijkvloers busstation, ≥2km busbaan	Ongelijkvloers busstation

Toets – Realisatie en faseerbaarheid

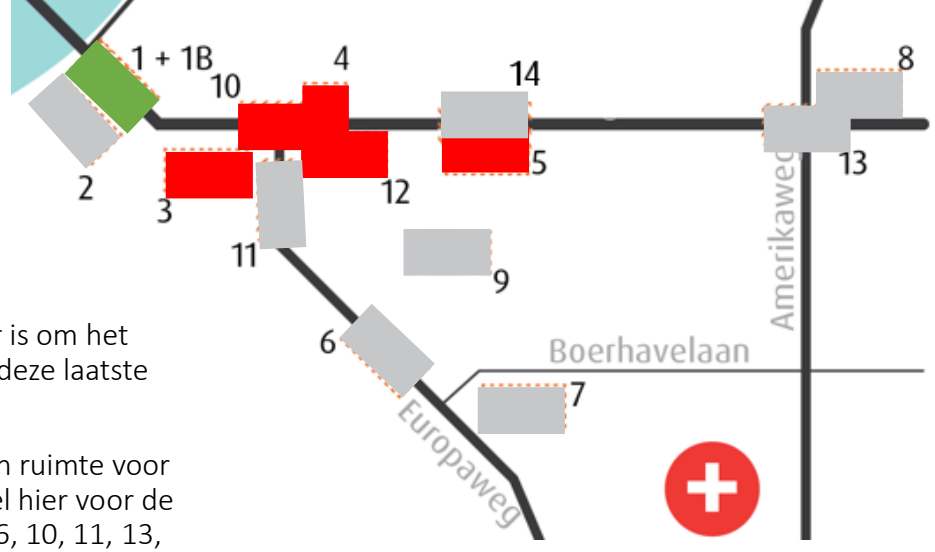


Criterium	Indicator	1	1B	2	3	4	5	6	7	8	9	10B	11	11B	12	13B	14
Governance en fasering	In hoeverre worden lopende procedures invloed?	+	+	+	+/-	-	+/-	+/-	-	+	+	+	+	+	+/-	+	+
	In welke mate is er op de locatie ruimte voor kortetermijnoplossingen (faseerbaar uit te voeren/impact overlast bouw)?	+/-	+/-	+	-	-	-	+/-	+	+	+	+/-	+/-	+/-	-	+/-	+/-
Robuust	In hoeverre is de locatie robuust voor verschillende groeiscenario's?	+	+	+/-	- -	-	-	+	-	+/-	-	+	+	+	- -	+	+
	In hoeverre is de tram inpasbaar?	++	-	++	+	-	-	+	+	-	-	- -	+	+/-	-	- -	-
	In hoeverre heeft het knooppunt impact op tunnel zuidelijke ring Haarlem?			-													
Kosten	Wat zijn de verwachte investeringskosten?	+	- -	+/-	+/-	++	+/-	+/-	+/-	-	++	- -	+/-	- -	++	- -	- -
Conclusie realisatie en faseerbaarheid	Gemiddelde van de scores	+	+	+/-	-	-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	-	+/-	+/-	-	+/-	+/-

Deelconclusie realisatie en faseerbaarheid *(uitgebreidere toelichting op volgende slide)*

- Locatie 1 scoort het beste met betrekking tot realisatie en faseerbaarheid. De locaties 2, 6, 7, 8, 9 en 11 scoren redelijk; hier zijn er mogelijkheden voor korte termijn-oplossingen, maar ook om eventueel uit te breiden.
- Met name de locaties midden in de ontwikkelzones zijn lastiger te realiseren. Dit beïnvloedt namelijk zowel de governance en fasering, maar ook de robuustheid.
- zowel de governance en fasering, maar ook de robuustheid.

Toelichting toets – Realisatie en faseerbaarheid



Governance en fasering:

- **Procedures:** Voor de locaties 3 tm7 + 12 zijn al (vergaande) plannen voor de invulling. Dat betekent dat het lastiger is om het nieuwe busstation binnen deze plannen in te passen, vergeleken met de locaties 1, 2 en 8 tm 11 + 13 en 14. Voor deze laatste groep zijn de procedures makkelijker te beïnvloeden (sportvelden, parkeerplaats, infrastructurele aanpassingen).
- Qua **faseerbaarheid** verschillen de locaties ook van elkaar. Locaties bij de sportvelden en op parkeerterreinen geven ruimte voor kortetermijnoplossingen (locatie 2, 7, 8 en 9). Locatie 7 ligt op de huidige parkeerplaats van het ziekenhuis. Hoewel hier voor de langere termijn plannen voor zijn, zou het op korte termijn gebruikt kunnen worden als knooppunt. Bij locaties 1, 6, 10, 11, 13, 14 zijn infrastructurele aanpassingen nodig. De overige locaties liggen rond of op bestaande bebouwing, waardoor kortetermijnoplossingen lastig zijn.

Robuust

- **Robuust voor groeiscenario's**: Locaties waar het knooppunt in/tussen bestaande gebouwen geplaatst zijn, zijn niet robuust voor groeiscenario's (3, 4, 5, 7, 9, 12). Locaties in de buurt van sportvelden (2 en 8) zijn relatief robuust; huidige functie moet dan wijken. Locaties in middenligging (1, 6, 10 en 11) kunnen groeien, aangenomen dat het profiel hiervoor ruimte geeft.
- Bij de **inpasbaarheid van een tram**, wordt niet gekeken naar de efficiency van het ov-systeem. Dat zit namelijk al in een ander criterium.

Kosten

- Ongelijkvloerse oplossingen zijn het duurst (1B, 10B, 11B, 13 en 14). In hoeverre bestaande busbanen gebruikt kunnen worden of nieuwe busbanen nodig zijn, bepaalt de investeringskosten. De locaties rond het kruispunt Schipholweg/Europaweg vergen de minste investeringskosten.

Conclusie realisatie en faseerbaarheid:

- Locatie 1 scoort het beste met betrekking tot realisatie en faseerbaarheid. De locaties 2, 6, 7, 8, 9 en 11 scoren redelijk; hier zijn er mogelijkheden voor korte termijn-oplossingen, maar ook om eventueel uit te breiden.
- Met name de locaties midden in de ontwikkelzones zijn lastiger te realiseren. Dit beïnvloedt namelijk zowel de governance en fasering, maar ook de robuustheid.

Bijlage III: Toelichting mogelijke locaties

Eerste schetsmatige uitwerking locaties

In deze bijlage is de locatie van het knooppunt, inclusief de locatie van de verschillende faciliteiten, indicatief aangegeven. Daarnaast is ook aangegeven welke verkeerskundige inpassingsuitdagingen er mogelijk per locatie komen kijken.

Verkeerskundige knelpunten getoetst

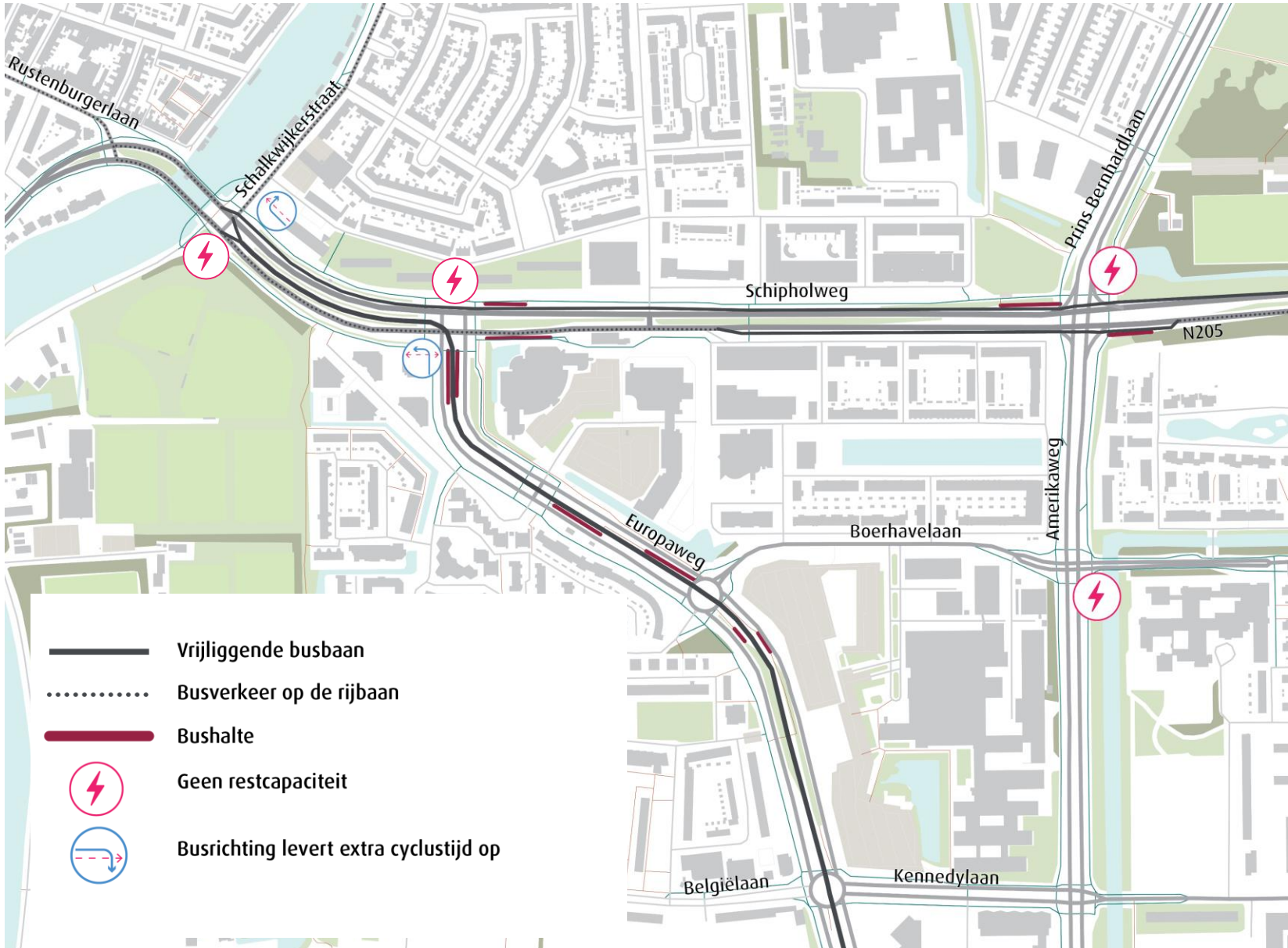
In de toekomstige situatie liggen er busbanen op de Schipholweg en de Europaweg. De zwaarste conflictpunten zijn:

- Kruispunt Prins Bernhardlaan/Schipholweg
- Kruispunt Amerikaweg-Boerhavelaan
- Kruispunt Europaweg-Schipholweg
- Schipholweg/Schalkwijkerstraat

Op de volgende pagina's is per locatie aangegeven wat de verwachtte impact op deze knelpunten is door de plaatsing van de nieuwe busstations, met de volgende kleurcodering:

- Kruispunt wordt ontlast
- Extra belasting, maar waarschijnlijk wel te regelen
- Belasting problematisch, waarbij verkeerskundige inpassing een uitdaging is.

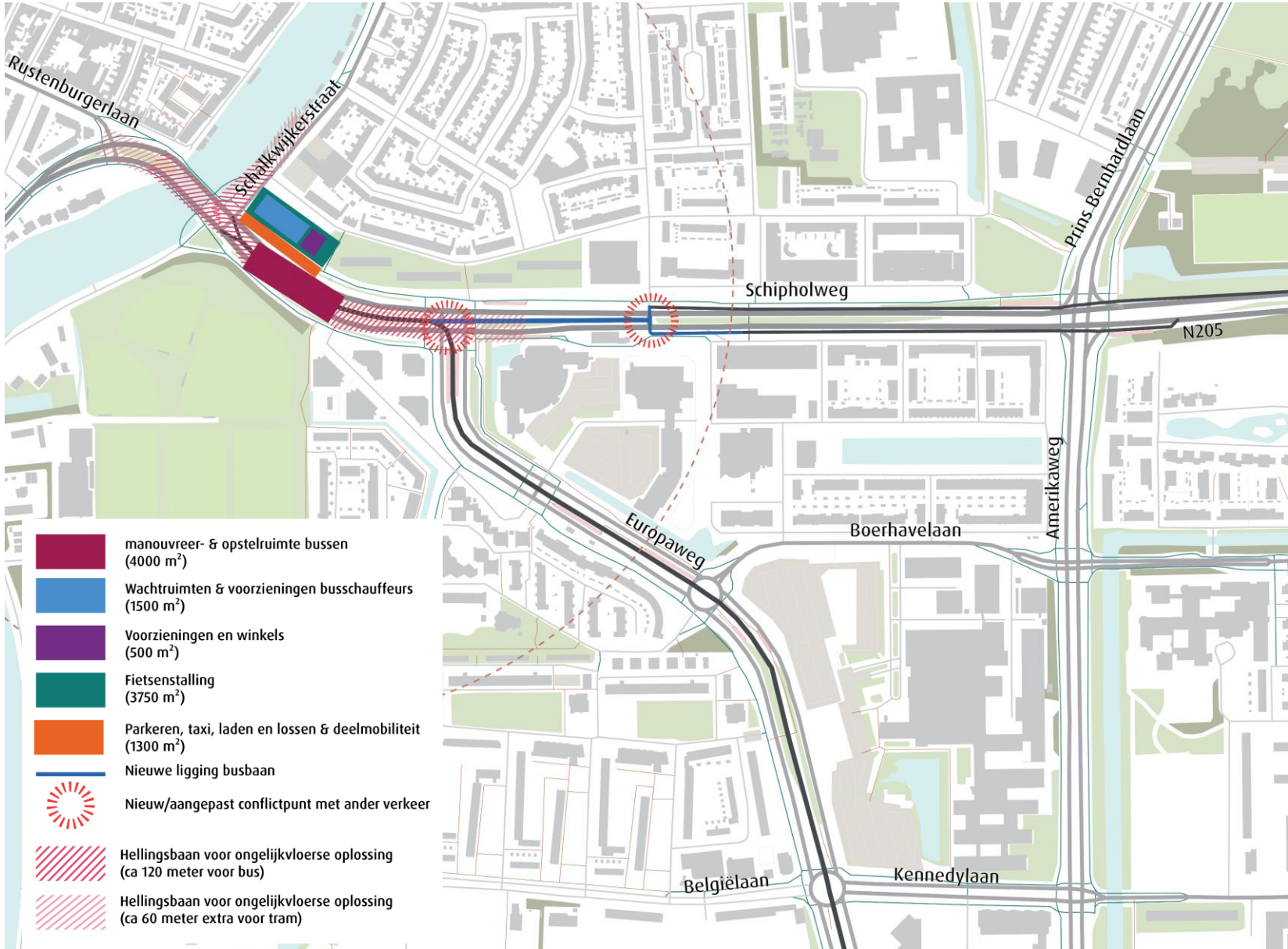
Obv expert inschatting.
De aangepaste busroutes zijn zo getekend dat minimale investeringen hoeven te worden gedaan, en de situatie toch zo goed mogelijk te regelen is. Er is ruimte voor optimalisaties.



Locatie 1+1B: Sportvelden middenligging

Beperkte aanpassingen in aanrijroutes, invloed op conflictpunten:

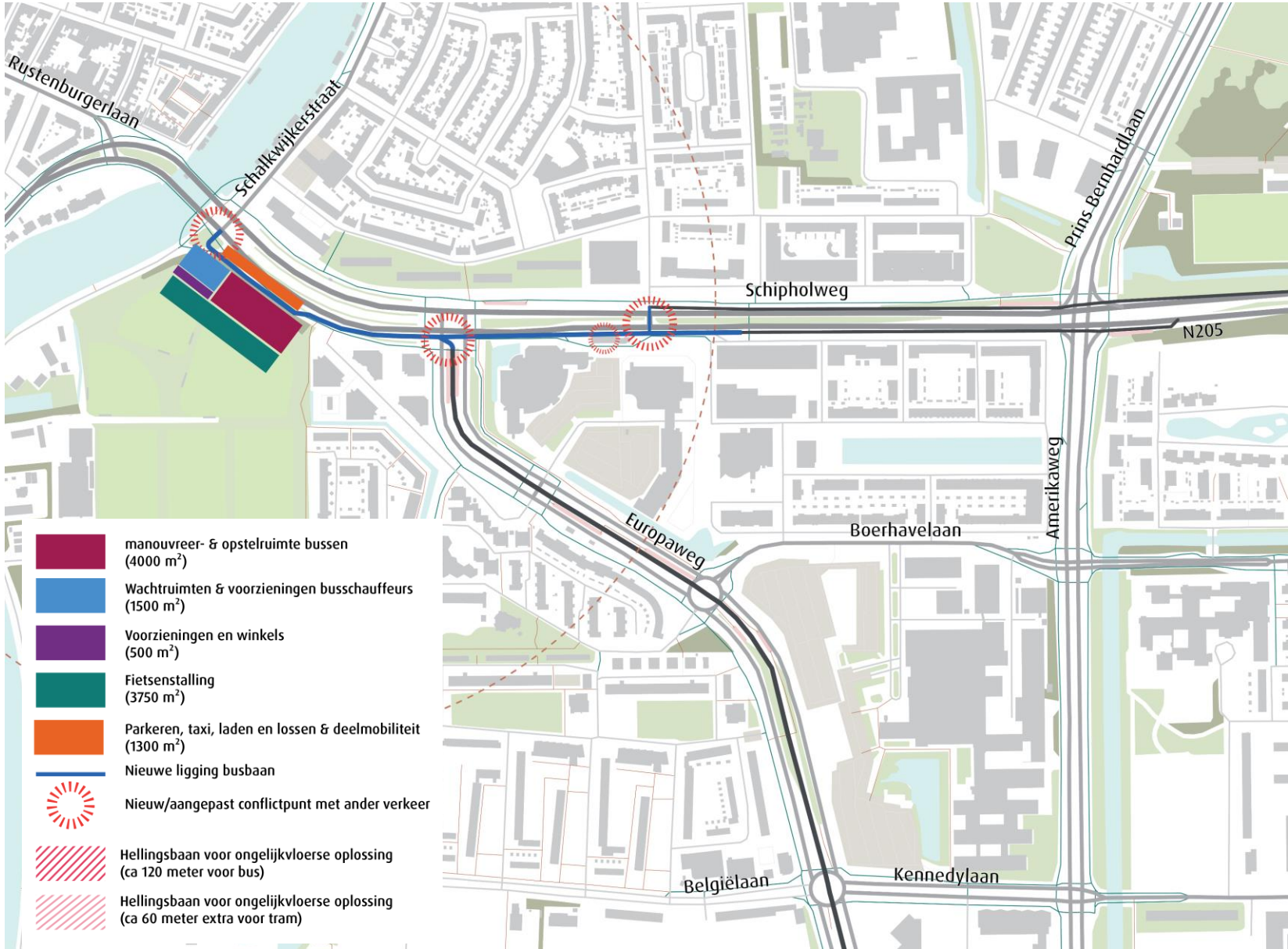
- Conflictpunt Europaweg/Schipholweg wordt iets zwaarder, bussen Oost-West niet meer aan de noordzijde langs kruispunt. Ruimte is beperkt, maar inpassing is waarschijnlijk mogelijk.
- Nieuw conflictpunt op de Schipholweg, waarschijnlijk te regelen
- Hellingbanen over Buitenrustbruggen, Ruimtelijke inpassing is uitdaging



Locatie 2: Sportvelden zuidligging

Busbaan op Schipholweg volledig naar de zuidkant, invloed op conflictpunten:

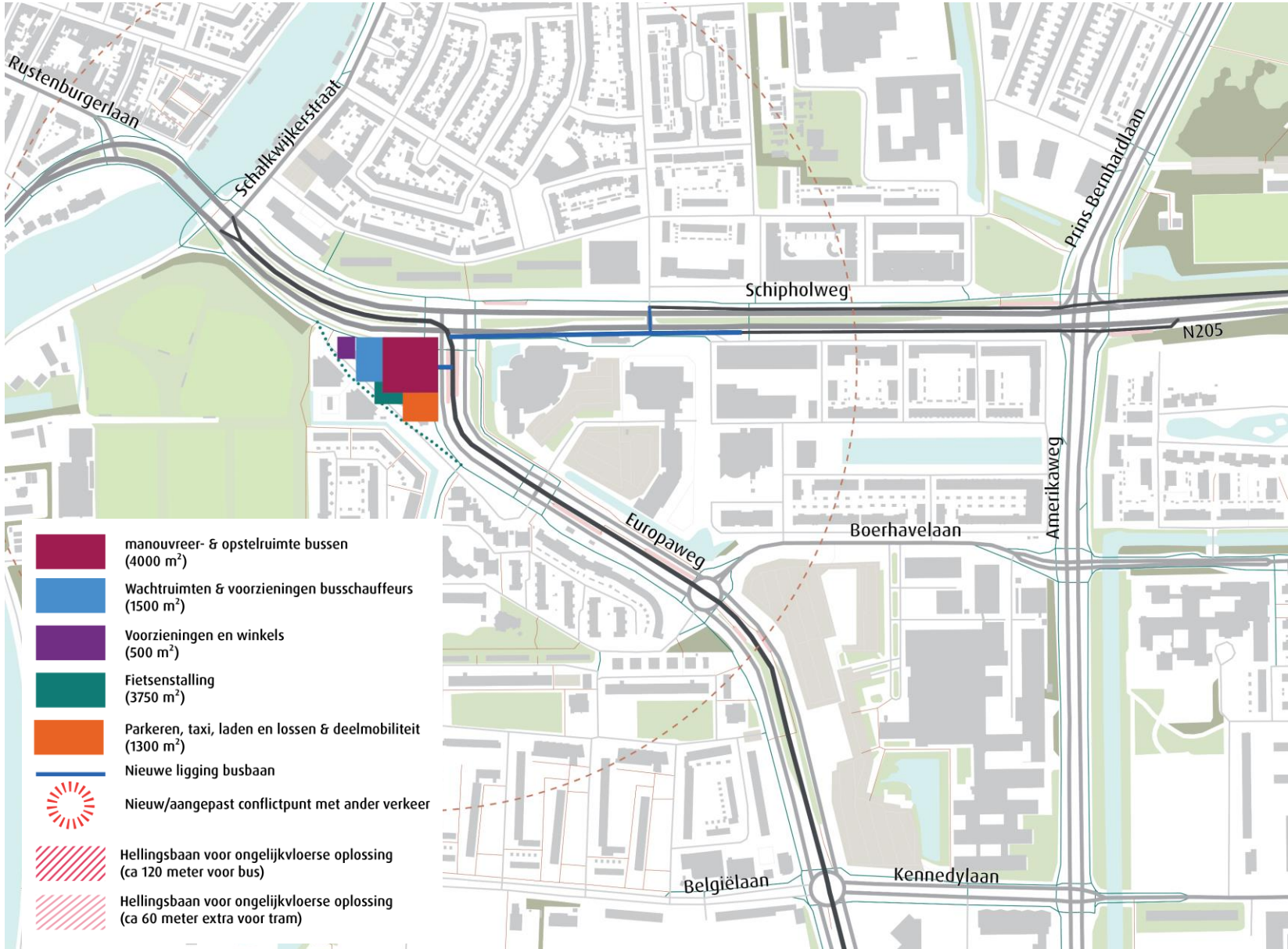
- Nieuw conflictpunt bij Buitenrustbrug. Doordat er een nieuwe tak op dit kruispunt wordt toegevoegd. Zeer de vraag of dit in te passen is. Nu al complex kruispunt moet aangepast worden en ruimte is beperkt, maar waarschijnlijk is het in te passen.
- Verandering conflictpunt Europaweg/Schipholweg wordt iets zwaarder, bussen Oost-West niet meer aan de noordzijde langs kruispunt. Rijdt echter mee met verkeer dus impact waarschijnlijk beperkt en mogelijke inpassing is waarschijnlijk mogelijk.
- Nieuw conflictpunt op de Schipholweg, waarschijnlijk te regelen



Locatie 3: Schipholpoort

Busbaan op Schipholweg volledig naar de zuidkant, invloed op conflictpunten:

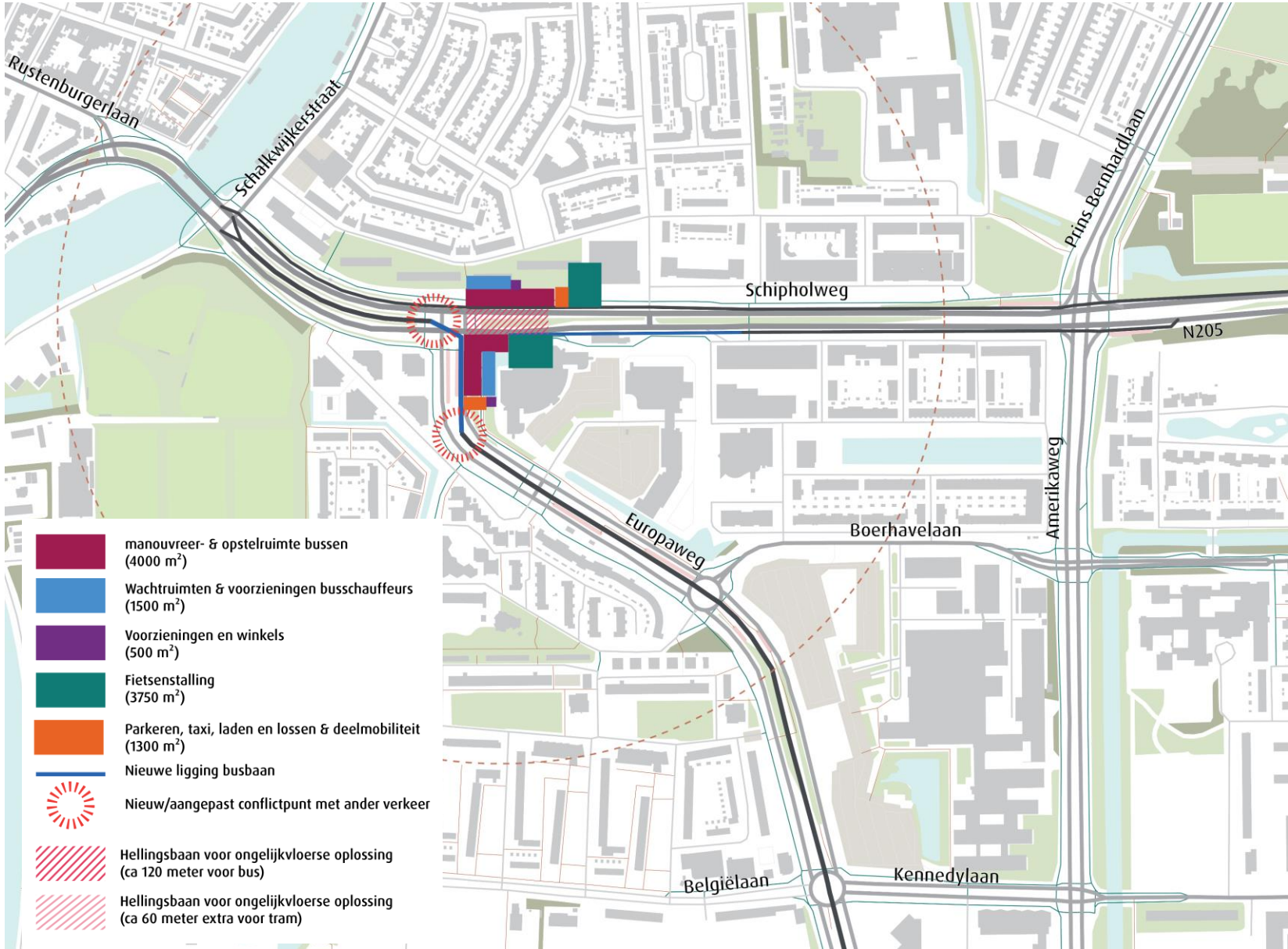
- Nieuw conflictpunt bij Buitenrustbrug. Doordat er een nieuwe tak op dit kruispunt wordt toegevoegd. Zeer de vraag of dit in te passen is.
- Ontlasting van kruispunt Europaweg-Schipholweg (bussen west-zuid en zuid-west van het kruispunt afgehaald)
- Nieuw conflictpunt op Europaweg, maar waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is afstand tot kruispunt Schipholweg
- Nieuw conflictpunt op de Schipholweg, waarschijnlijk te regelen



Locatie 4: RWS (gesplitst)

Beperkte aanpassingen busbanen, invloed op conflictpunten:

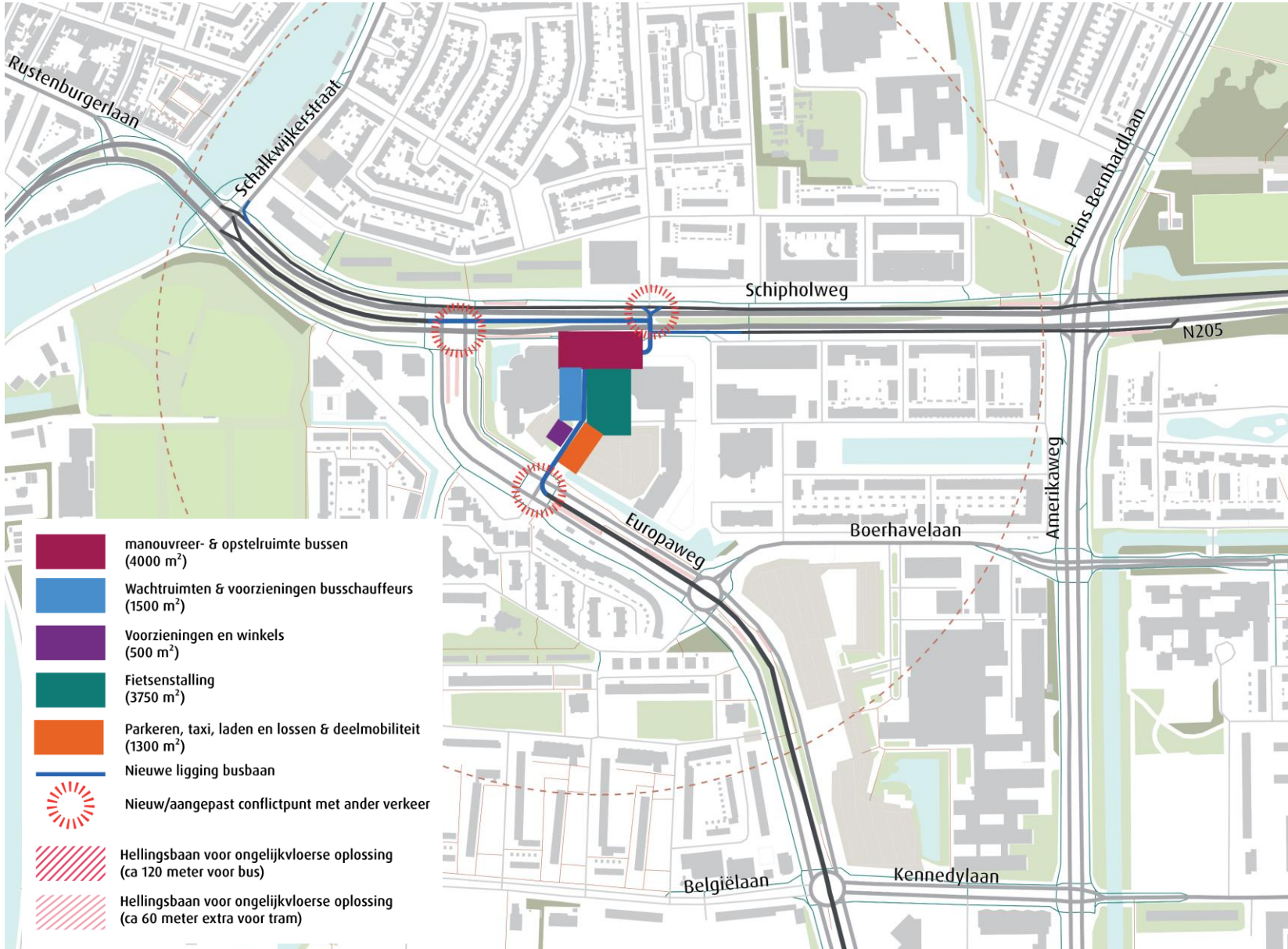
- Verandering conflictpunt Europaweg/Schipholweg
  Bussen west-zuid moet meer stroken oversteken, waarschijnlijk te regelen.
- Nieuw conflictpunt op Europaweg, maar waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is afstand tot kruispunt Schipholweg



Locatie 5: Tankstation Schipholweg

Een nieuw punt op Schipholweg waar alle bussen in- en uitrijden, invloed op conflictpunten:

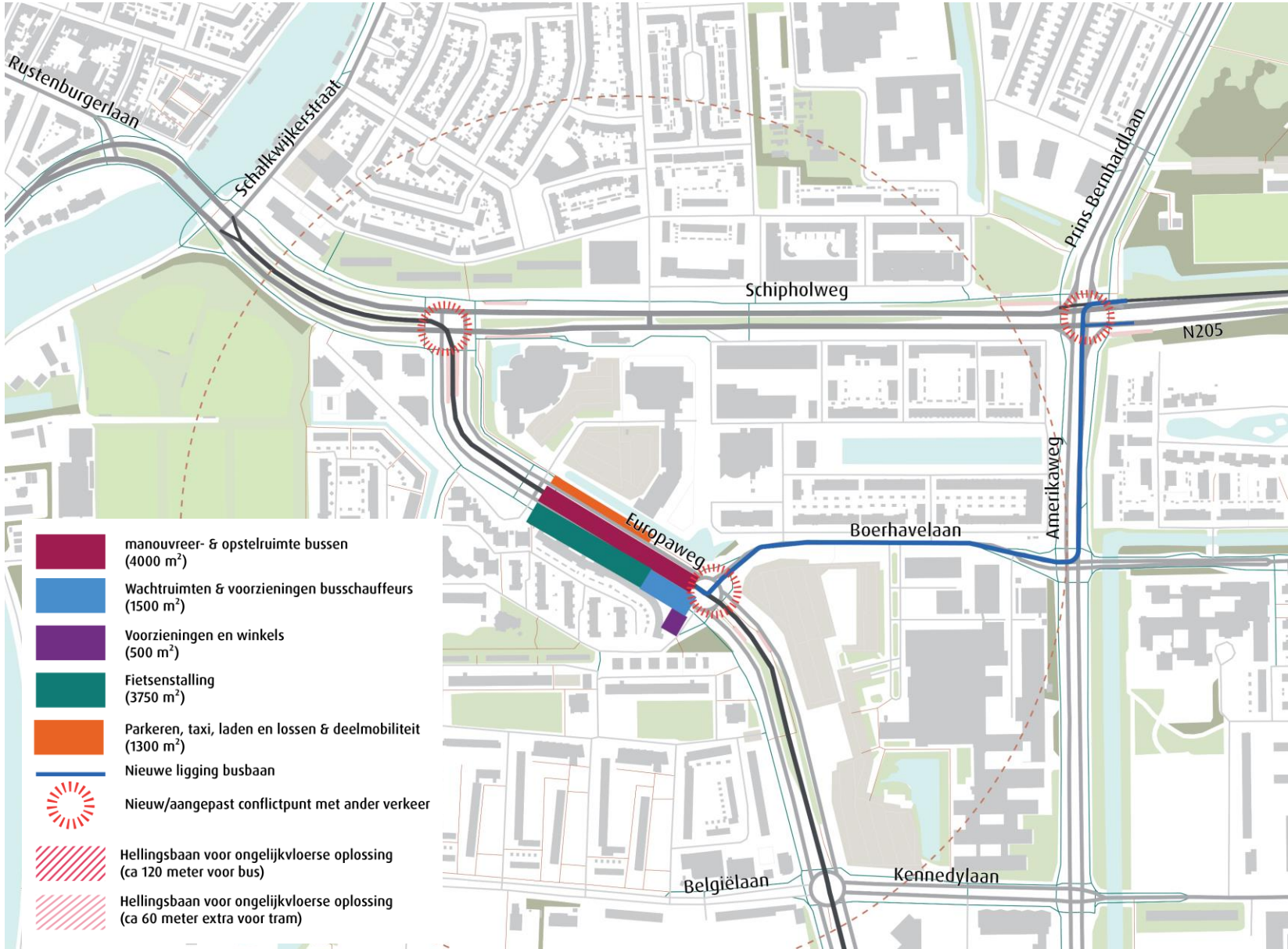
- Gebundeld nieuw punt waar bussen in en uitrijden op de Schipholweg. Wordt extra belast, waarbij ruimte beperkt is. Waarschijnlijk wel in te passen.
- Kruispunt Europaweg-Schipholweg wordt ontlast (bussen Zuid-West van het kruispunt afgehaald)
- Nieuw conflictpunt op Europaweg, waarschijnlijk te regelen



Locatie 6: Middenligging Europaweg-Toekanweg

Verleggen bussen op Schipholweg naar Europaweg-Boerhavelaan-Amerikaweg, invloed op conflictpunten:

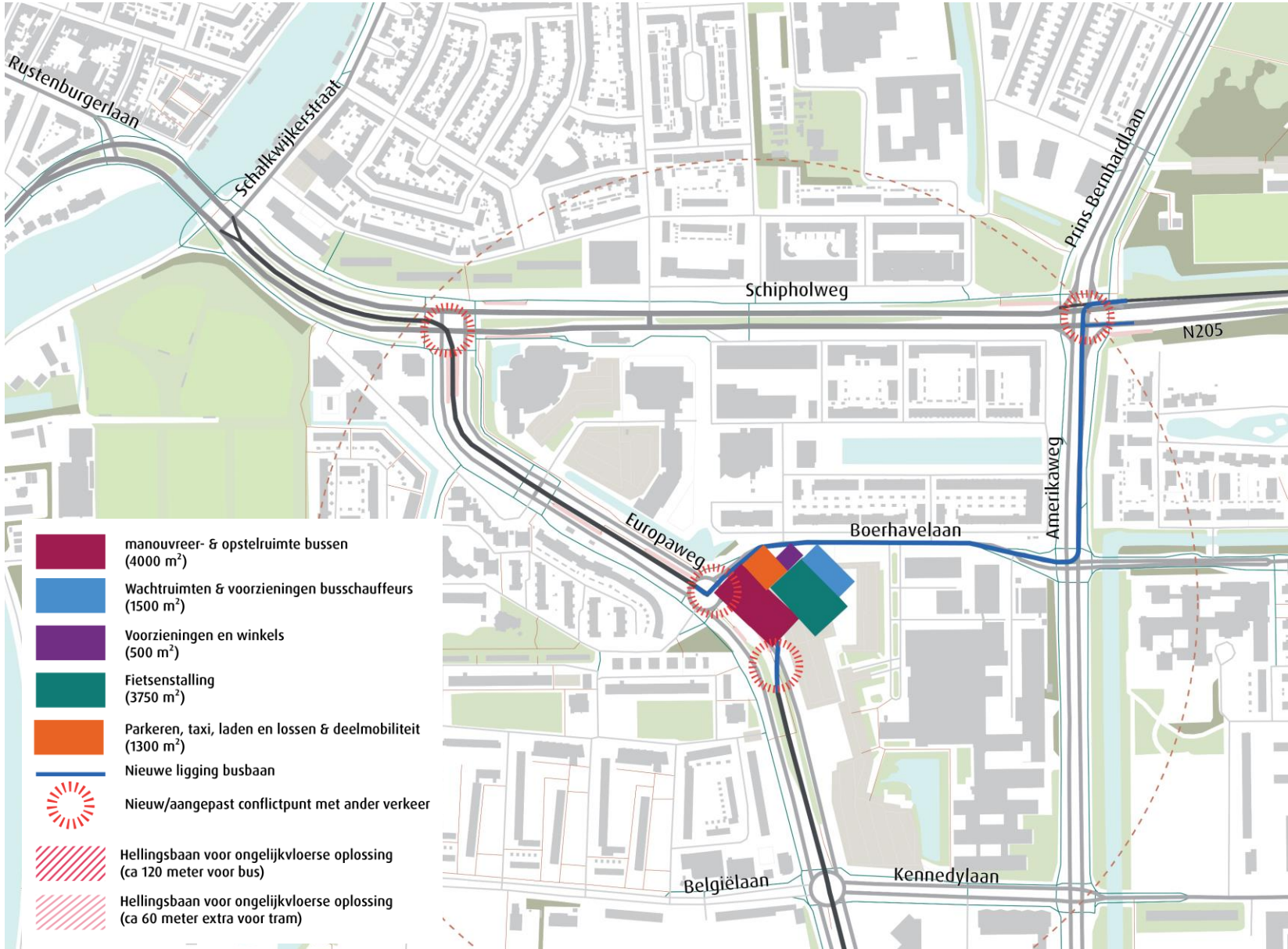
- Amerikaweg/Schipholweg, complex overbelast kruispunt, waar weinig ruimte is. Inpasbaarheid is uitdaging.
- Aangepast conflictpunt Europaweg-Boerhavelaan, waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is rotonde waar bussen af moeten slaan: mogelijk meer ruimte nodig om te kunnen draaien.
- Alle bussen over conflictpunt Europaweg-Schipholweg, waarschijnlijk lastig te regelen.



Locatie 7: Huidige parkeerterrein ziekenhuis

Verleggen bussen op Schipholweg naar Europaweg-Boerhavelaan-Amerikaweg, invloed op conflictpunten:

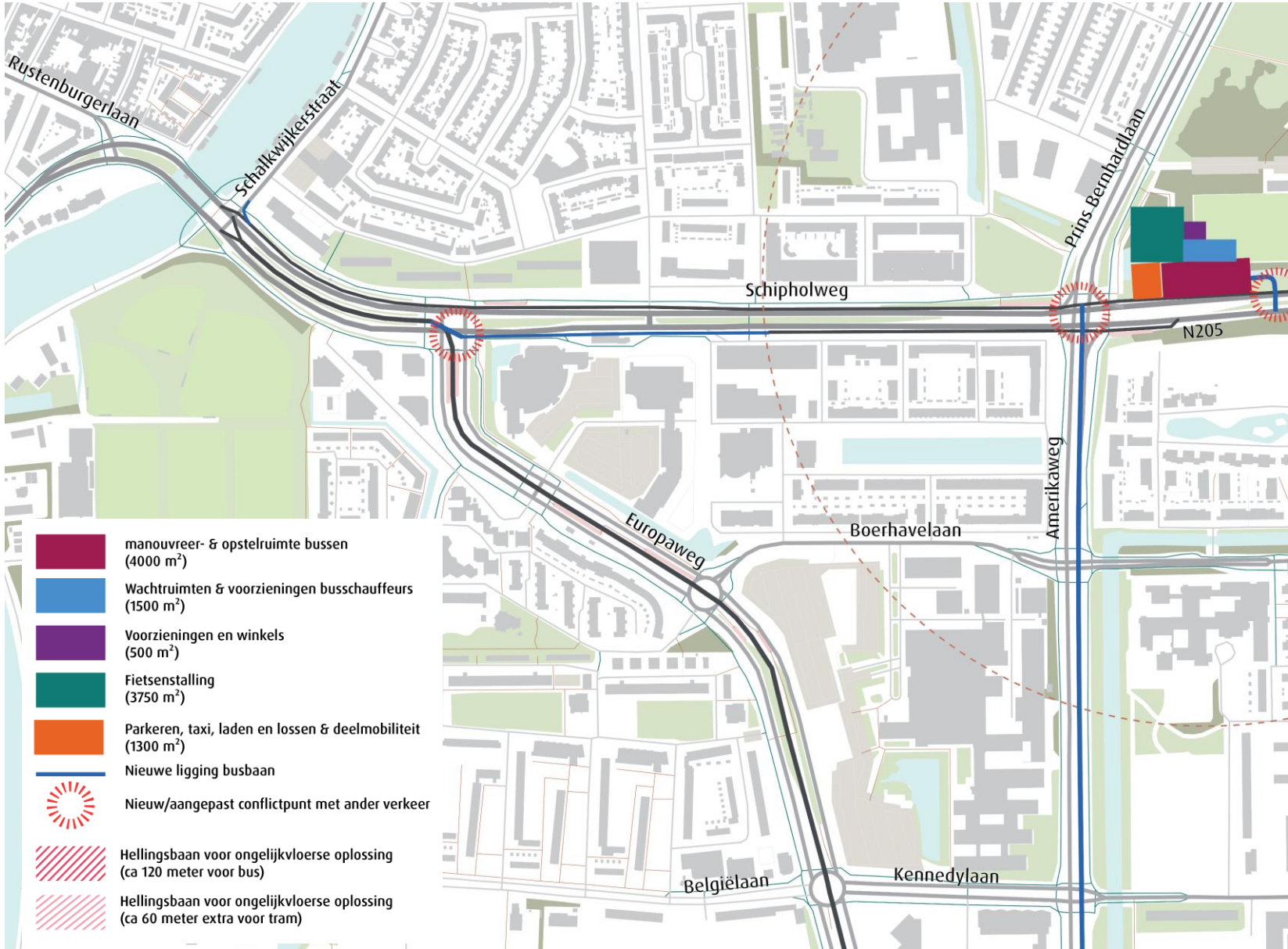
- Amerikaweg/Schipholweg, complex overbelast kruispunt, waar weinig ruimte is. Inpasbaarheid is uitdaging.
- Aangepast conflictpunt Europaweg-Boerhavelaan, waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is rotonde waar bussen af moeten slaan: mogelijk meer ruimte nodig om te kunnen draaien.
- Alle bussen over conflictpunt Europaweg-Schipholweg, waarschijnlijk lastig te regelen.



Locatie 8: Sportvelden noordoost

Verleggen bussen op Schipholweg naar Europaweg-Boerhavelaan-Amerikaweg, invloed op conflictpunten:

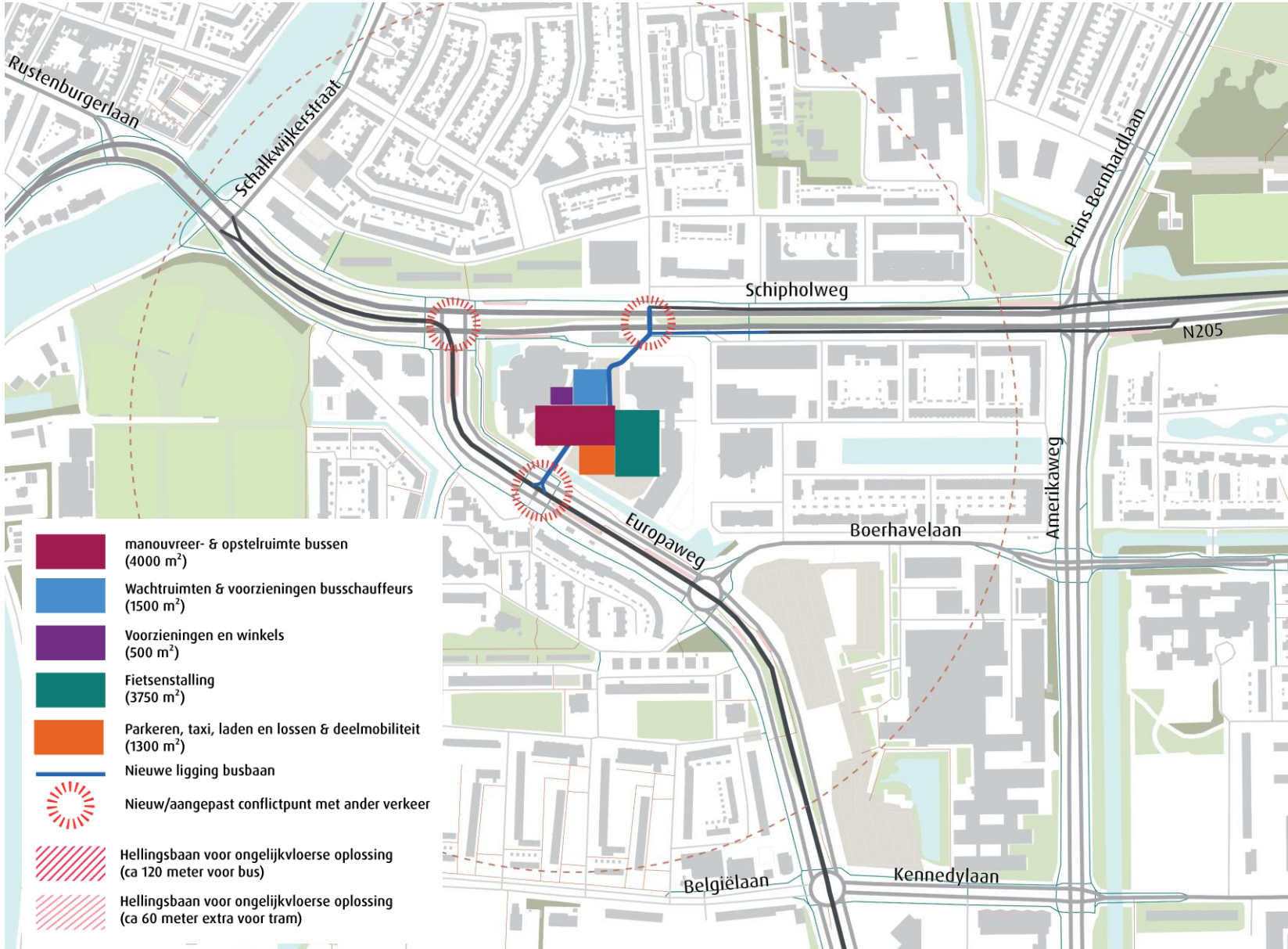
- Amerikaweg/Schipholweg, complex overbelast kruispunt, waar weinig ruimte is. Inpasbaarheid is uitdaging.
- Alle bussen over conflictpunt Europaweg-Schipholweg, waarschijnlijk lastig te regelen.
- Nieuw kruispunt op N205, waarschijnlijk wel te regelen, veel te dicht bij kruispunt Prins Bernhardlaan



Locatie 9: Parkeerterrein Van der Valk

Alle bussen via bestaand parkeerterrein, invloed op conflictpunten:

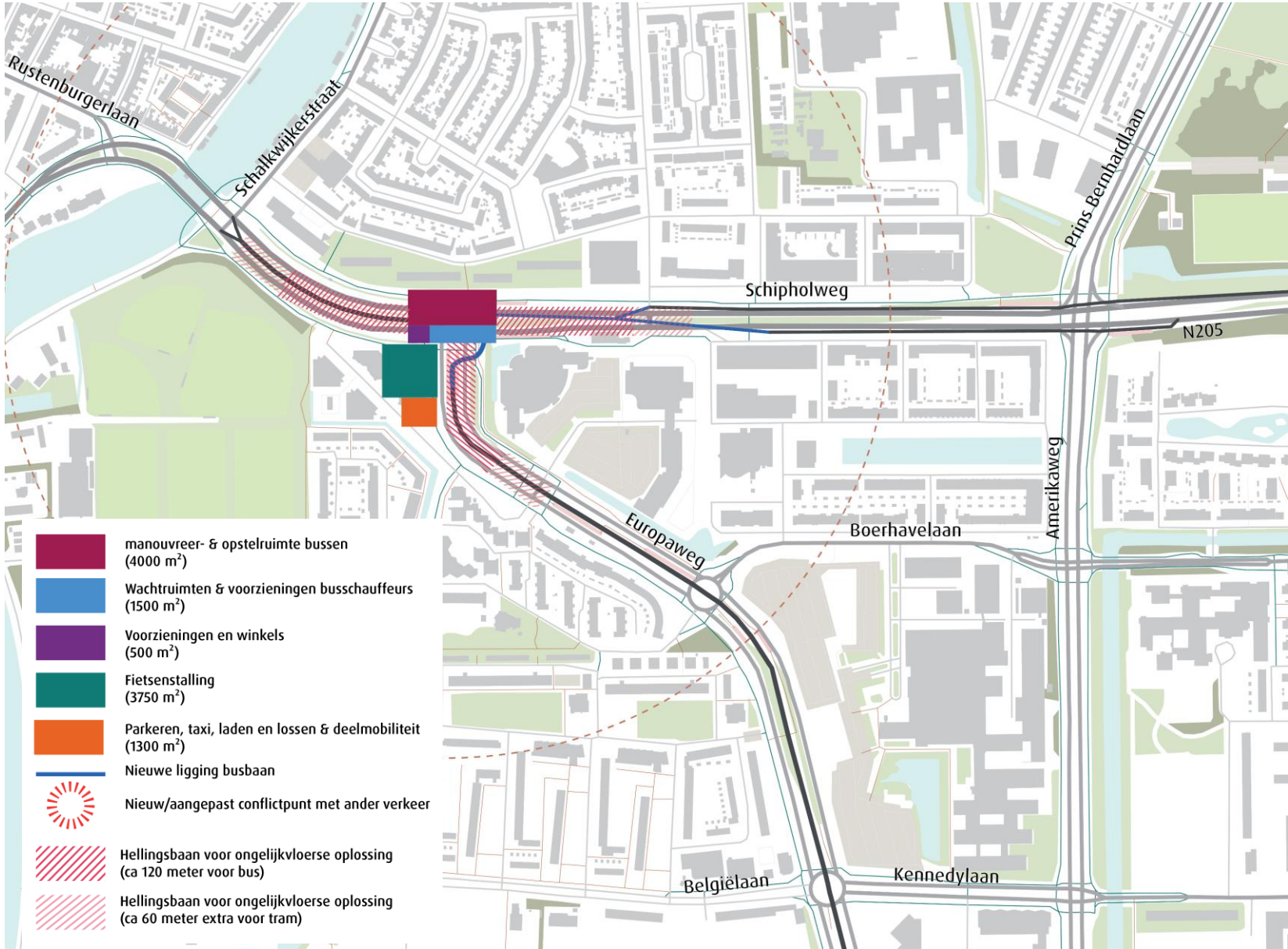
- Alle bussen over conflictpunt Europaweg-Schipholweg, waarschijnlijk lastig te regelen.
- Nieuw conflictpunt op de Europaweg, waarschijnlijk te regelen
- Gebundeld nieuw punt waar bussen in en uitrijden op de Schipholweg. Wordt belast door de helft van de bussen, naar verwachting te regelen.



Locatie 10B: Middenligging Schipholweg-Europaweg

Busstation op +1, nieuwe hellingbanen nodig, invloed op conflictpunten:

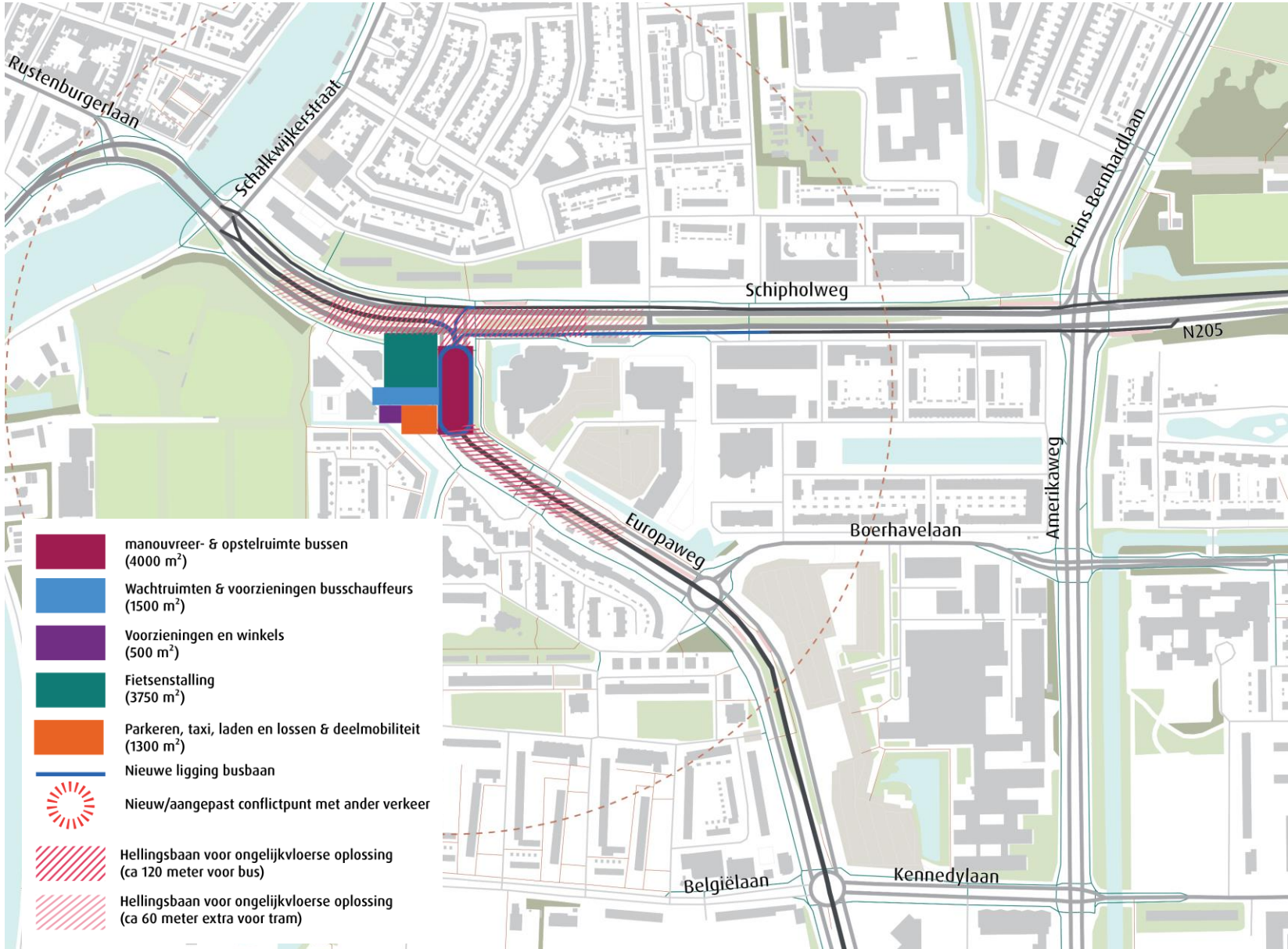
- Kruispunt Europaweg-Schipholweg wordt fors ontlast



Locatie 11 + 11B: Middenligging Europaweg

Busstation op +1, nieuwe hellingbanen nodig, invloed op conflictpunten:

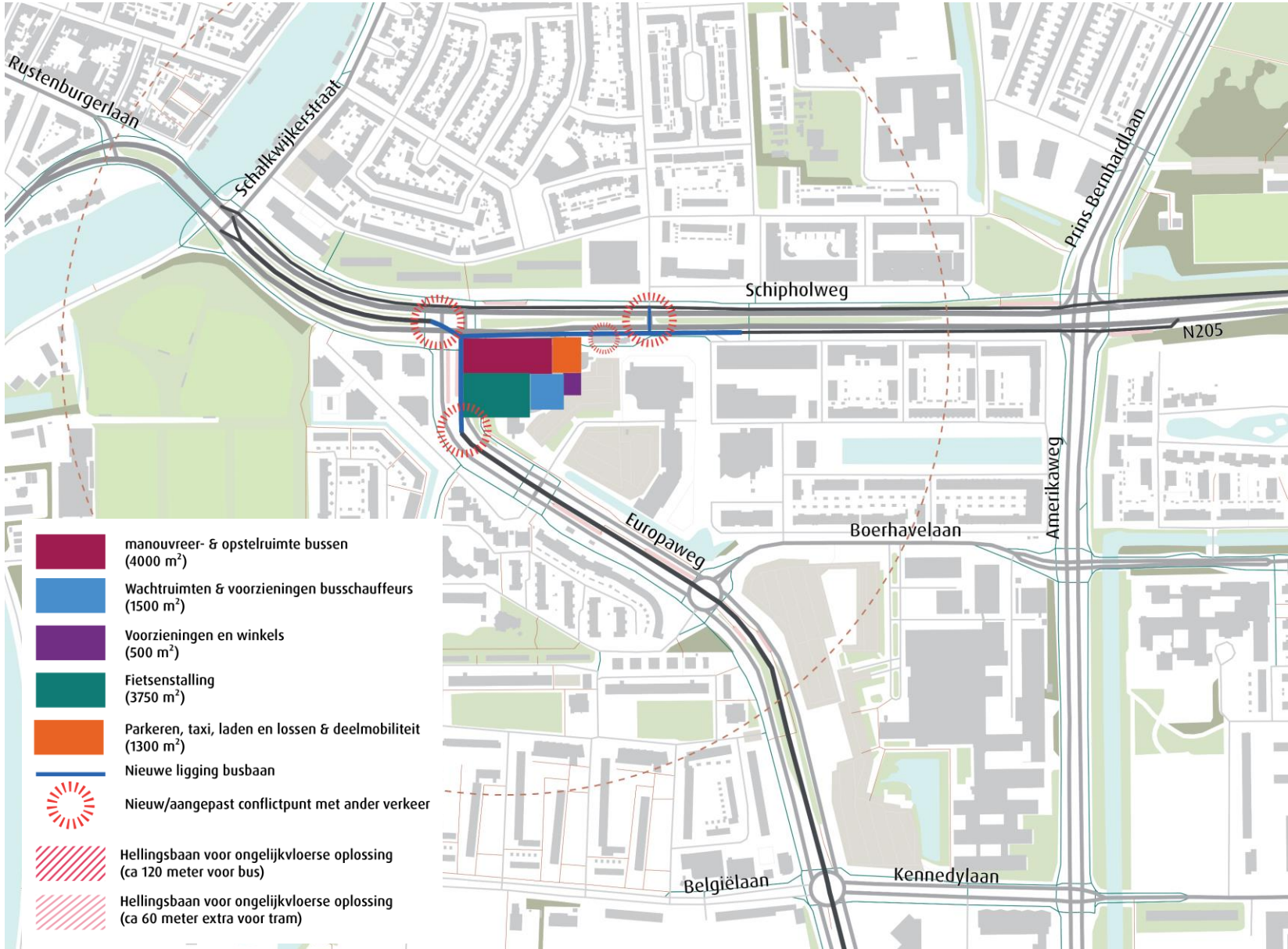
- Kruispunt Europaweg-Schipholweg wordt fors ontlast



Locatie 12: RWS

Busstation in bestaand Rijkswaterstaatgebouw, beperkte invloed op routes, invloed op conflictpunten:

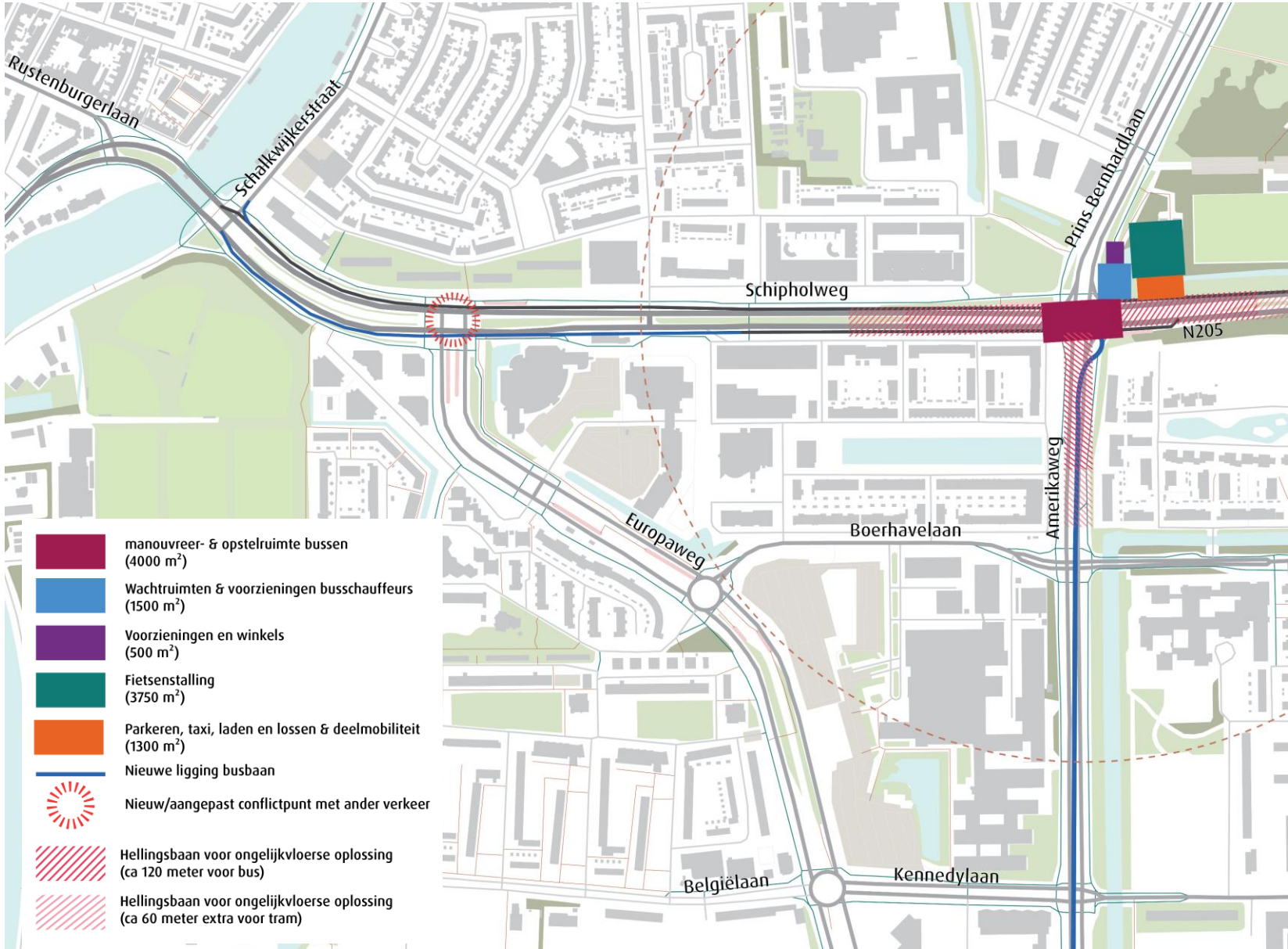
- Verandering conflictpunt Europaweg/Schipholweg
  Bussen west-zuid moet meer stroken oversteken, waarschijnlijk te regelen.
- Nieuw conflictpunt op Europaweg, maar waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is afstand tot kruispunt Schipholweg
- Nieuw conflictpunt op Schipholweg, waarschijnlijk te regelen. Ruimte ter hoogte van het tankstation is nodig om het in te kunnen passen.



Locatie 13B: Ongelijkvloers Schipholweg-Amerikaweg

Verleggen bussen op Schipholweg naar Europaweg-Boerhavelaan-Amerikaweg, invloed op conflictpunten:

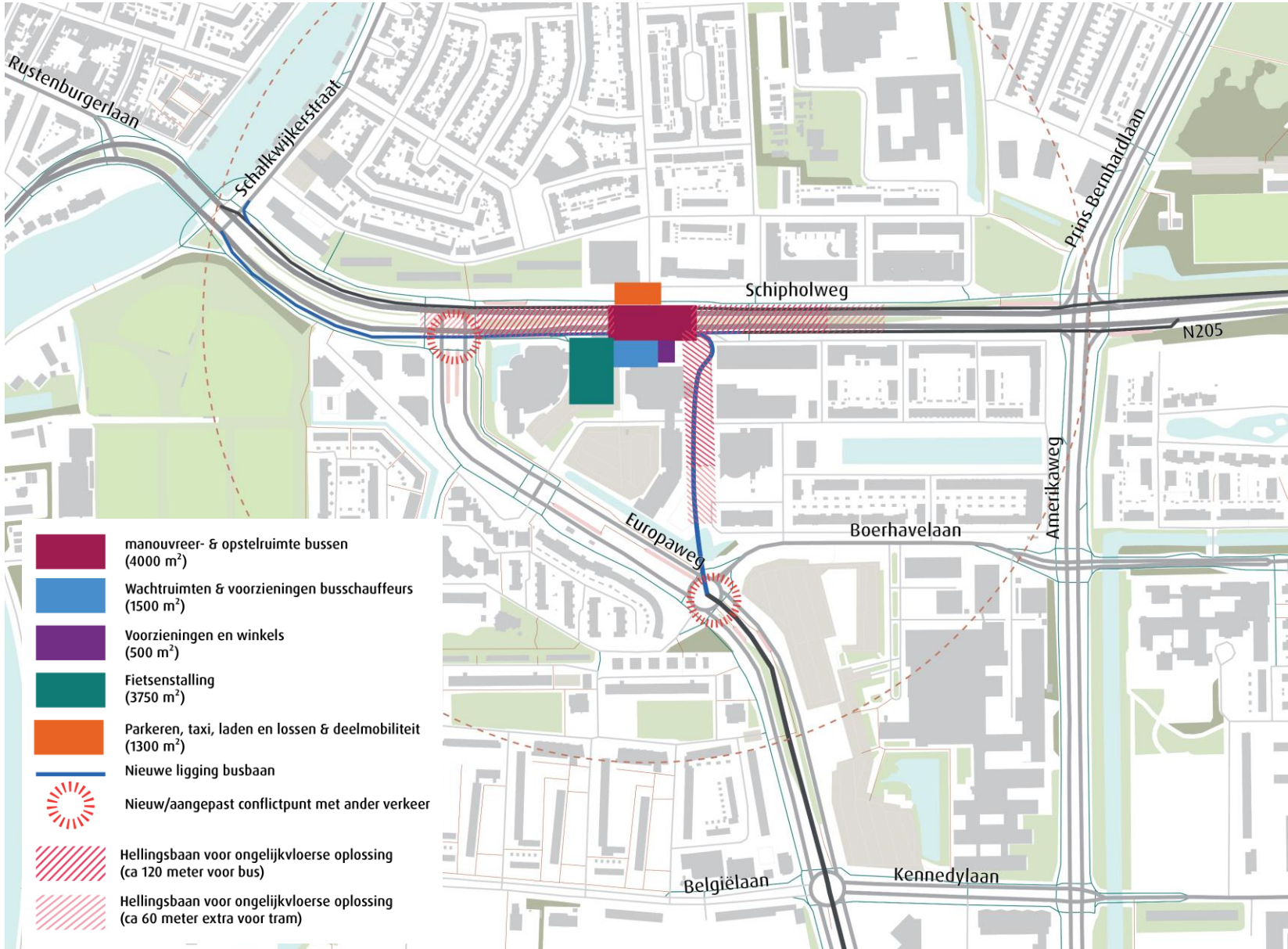
- Conflictpunt Prins Bernhardlaan/Schipholweg, wordt fors ontlast door ongelijkvloerse oplossing
- Nieuw conflictpunt Prins Bernhardlaan/Schipholweg, waarschijnlijk niet te regelen
- Aangepast conflictpunt Europaweg-Boerhavelaan, waarschijnlijk te regelen, aandachtspunt is rotonde waar bussen af moeten slaan: mogelijk meer ruimte nodig om te kunnen draaien.



Locatie 14: Middenligging tankstation Schipholweg

Busstation op +1 in middenligging, invloed op conflictpunten:

- Conflictpunt Europaweg-Schipholweg waarschijnlijk ontlast. Bussen zuid-west gaan nu aan de noordzijde langs het kruispunt.
- Nieuw conflictpunt op de Europaweg, waarschijnlijk te regelen



Bijlage IV: Kostenindicatie voor principe-oplossingen

Investeringskosten en opbrengsten

Voor de verschillende uitgewerkte principe-oplossing is een eerste grove kostenindicatie gemaakt. Deze indicatie is gebaseerd op kengetallen voor verschillende bouwstenen, zoals bijvoorbeeld een ondergrondse fietsenstalling of ongelijkvloers busstation. Deze kostenindicatie wordt op de volgende pagina's extra toegelicht.

Naast de kosten, zijn er ook opbrengsten. Deze baten zijn in deze fase van het onderzoek niet uitgewerkt, omdat er nog veel onzekerheid is over de uitwerking van de principe-oplossingen. De opbrengsten zullen dan in ook vervolgstappen verder uitgewerkt moeten worden. Te denken valt in ieder geval aan opbrengsten in het kader van:

- Kansen voor gebiedsontwikkeling;
- Voorzieningen exploitatie gebouw;
- Parkeernormenverlaging;
- Reistijdwinst.

Eerste indicatie investeringskosten

Voor de verschillende uitgewerkte principe-oplossing is een eerste grove kostenindicatie gemaakt. Deze indicatie is gebaseerd op kengetallen voor verschillende bouwstenen, zoals bijvoorbeeld een ondergrondse fietsenstalling of ongelijkvloers busstation.

- Voorzieningen exploitatie gebouw zijn niet opgenomen als kostenonderdeel, omdat hier waarschijnlijk ook baten mee gemoeid zijn. Dit is niet meegenomen.
- Deze indicatie van de investeringskosten is bedoeld om ordegrootte de investeringskosten voor de oplossingsrichtingen aan te geven. Het is verstandig om te werken met een grote bandbreedte (zie ook toelichting pagina 79), vanwege twee belangrijkste redenen:
  - Verschijningsvorm van de locaties is nog niet bepaald. Het zijn principe-oplossingen en verdere uitwerking is nog nodig;
  - Maakbaarheid is verkeerskundig nog niet aangetoond.
- In onderstaande tabel is de eerste kostenindicatie opgenomen.

Locatie	Eerste kostenindicatie
locatie A	€ 30 miljoen
Locatie A+	€ 35 miljoen
Locatie A++	€ 25 miljoen
Locatie A+++	€ 90 miljoen
Locatie B	€ 15 miljoen
Locatie B+	€ 15 miljoen
Locatie C	€ 25 miljoen

- Locatie A++ is het goedkoopst op deze locatie; het knooppunt is compact en alles ligt op maaiveld. Locatie A is vervolgens duurder, vanwege de loopbrug die nodig is om de reizigersfaciliteiten te verbinden met het busplatform. Op het moment dat deze reizigersfaciliteiten boven het busplatform geplaatst worden, nemen de kosten ook weer toe (Locatie A+). De duurste oplossingsmogelijkheid is locatie A+++; ongelijkvloers knooppunt, waarbij het busverkeer/knooppunt losgekoppeld is van het autoverkeer.
- Locatie B: investeren in het knooppunt zelf, maar de investeringen in de infrastructuur zijn waarschijnlijk beperkt. Daarnaast zijn alle faciliteiten op maaiveld, waardoor de totale kosten het laagst zijn. De kosten voor onteigening en integreren van de sportvelden zijn hier echter niet in meegenomen.
- Locatie C: Ook voor locatie C geldt dat de kosten met name zitten in het realiseren van het knooppunt zelf en minder in de aanpassingen van de infrastructuur. Daarbij komt echter wel dat hier uit is gegaan van een inpandige fietsenstalling, waardoor de kosten hoger zullen zijn dan in locatie B.

Specificering kosten per bouwsteen

In onderstaande tabel is voor de verschillende bouwstenen aangegeven hoe de kosten zijn bepaald en welke bron daarvoor gehanteerd is.

Bouwsteen	Hoe bepaald?	Bron	Kosten (€ mln.)
Busstation (maaiveld of half - verdiept/verhoogd)	Er zijn twee smaken om tot een groter busstation te komen: uitbreiden van het bestaande busstation en een heel nieuw busstation maken. Een nieuw busstation kost ca 18 miljoen euro (Tilburg). Het toevoegen van een klein busstation kost 5 mln euro (Driebergen-Zeist). Voor deze bouwsteen gaan we uit van het gemiddelde van deze bedragen, namelijk 12 mln. Wanneer er een half verdiept of verhoogd busstation gerealiseerd dient te worden, zullen de kosten een veelheid zijn van de kosten van een busstation op maaiveld. We gaan uit van een verdubbeling van de kosten van een busstation op maaiveld, waardoor de kosten uitkomen op 24 mln.	Tilburg: BD (2018). Aanleg busstation/Spoorlaan vergt 2,1 miljoen extra. Driebergen-Zeist: MuConsult (2012). Alternatief ontwerp busstation Stationsontwikkeling Driebergen-Zeist.	€ 12 - 24
Kruispunten aanpassen	De herinrichting van het kruispunt Roldestraat – Abel Tasmanplein in Assen kostte 600.000 euro. Per kruispunt gaan we uit van kosten van 0,6 mln	Assen: Provincie Drenthe (2018). Herinrichting kruispunt Roldestraat – Abel Tasmanplein.	€ 0,6
Herinrichting Schipholweg	De Schipholweg zal moeten worden heringericht. Uitgaande van ca 2 mln per kilometer. Dit is een afstand van ca 300-500 meter wat heringericht dient te worden (Schipholweg, ten westen van Europaweg) wat ongeveer 0,6-1 miljoen euro zal kosten.	Kerncijfer Herinrichting Weg. Goudappel Coffeng (2014). Project Hogeweg Amersfoort.	€ 1
Ongelijkvloers, verhoogd/verdiept maaiveld	Voor de ongelijkvloerse situatie wordt gerefereerd naar de autotunnel onder station Leiden Centraal die is aangelegd in 1997 en een lengte heeft van 500 meter. De kosten van de tunnel bedroegen 120 miljoen gulden wat gelijk staat aan 54 miljoen euro. 54 miljoen euro in 1993 staat, met toekenning van indexatie, gelijk aan ongeveer 95 miljoen in 2019. We verwachten dat de kosten voor deze tunnel twee keer hoger zijn als de kosten voor het ongelijkvloerse, verhoogde maaiveld op de Schipholweg. De kosten worden daarom ingeschat op 50 miljoen euro. Het gaat hier specifiek niet om een tunnel. De uitwerking van deze bouwsteen moet nader bepaald worden. Ter vergelijking: de indicatie van 50 mln komt ook overeen met de ingeschatte kosten voor de Mariatunnel als er een aantal correcties toegepast zijn; toekenning indexatie, in/uitrit van ca 100 meter en de helft van de kostenpost voor de landtunnel, omdat er in deze situatie geen sprake is van een tunnel, maar ongelijkvloerse situatie (Goudappel Coffeng, 2014, Regionale effectstudie Mariatunnel - HLM138/Wrj/1278.05)	Autotunnel Leiden Centraal. Leidsch Dagblad (1993) Ondernemers voelen zich misleid door gemeente.	€ 50
Realisatie voetgangersbrug	Als referentie wordt de fietsbrug gebruikt die is gerealiseerd in het kader van het Beter Benutten Project omtrent de Waarderpolder. Deze brug kostte 3 miljoen euro. We gaan uit van een vervierdubbeling, op het moment dat er ook nog ruimte moet zijn voor verblijven, waarbij de brug heel breed is.	Kerncijfer Herinrichting Weg. Goudappel Coffeng (2014). Project Hogeweg Amersfoort.	€ 3 - 12
Inpandige fietsenstallingen	Er zullen 2500 nieuwe fietsenstallingen moeten worden gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van een prijs van 4000 euro per fietsenstalling. Totale kosten zijn dan 10 miljoen euro.	Prijs Fietsenstalling: ProRail (2019)	€ 10
Niet inpandig, standaard-situatie fietsenstallingen	Er zullen 2500 nieuwe fietsenstallingen moeten worden gerealiseerd. Bij een standaard situatie, waarbij fietsen op maaiveld worden geplaatst, wordt uitgegaan van een prijs van 1000 euro per fietsenstalling. Totale kosten komen dan uit op 3 miljoen euro.	CROW (2015), Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer	€ 3
Busbanen - eenvoudige infrastructuur	Speciale busbaan op normale autoweg; prioriteit op kruisingen; bussluizen; gebruik van vluchtstrook op snelweg. Ca 4 mln per km (2-richtingen)	CROW (2015), Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer	€ 4
Busbanen - complexe infrastructuur	Vrije busbanen met ongelijkvloerse kruisingen. Ca 12 mln per km (2-richtingen)	CROW (2015), Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer	€ 12
Verplaatsen sportvelden			PM
Onteigening sportvelden			PM

Specificering kostenindicatie per oplossingsmogelijkheid

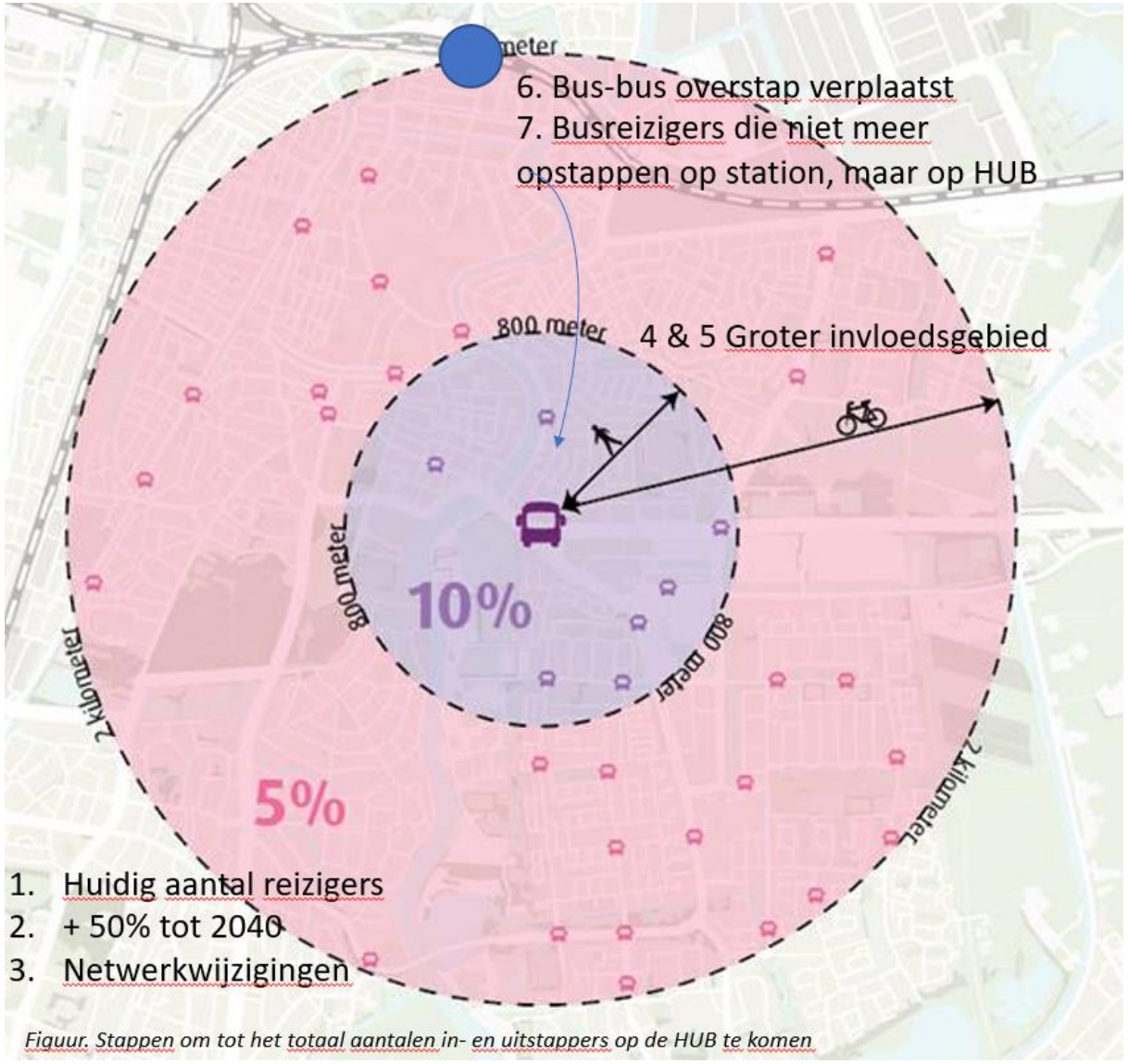
In onderstaande tabel is voor elke locatie aangegeven welke bouwstenen meegenomen worden. Op basis hiervan, en de kostenindicatie per bouwsteen, zijn de totale kostenindicaties (ondergrens) berekend.

Vanwege het feit dat dit een eerste globale uitwerking van de oplossingsmogelijkheden is en er nog veel extra onderzoeksaspecten nodig zijn, waardoor het aannemelijk is dat de kosten hoger uitvallen, is het verstandig een verdubbeling (+100%) aan te houden om tot de bovengrens van de kosteninschatting te komen. Locatie A+++ is hier echter een uitzondering op. Vanwege de hogere absolute kosteninschatting, is het mogelijk een lagere bandbreedte aan te houden. De bandbreedte is bedoeld als reserve-post, vanwege de grote onzekerheid in deze fase. Aangenomen is dat deze reserve-post relatief lager is bij grotere, duurdere projecten. Daarom kan voor locatie A+++ een bandbreedte van +50% aangehouden worden.

Bouwsteen	Kosten (€ mln.)	locatie A	Locatie A+	Locatie A++	Locatie A+++	Locatie B	Locatie B+	Locatie C
Busstation	€ 12	x	x	x		x	x	x
Half verdiept of verhoogd busstation	€ 24				x			
Kruispunten aanpassen	€ 0,6	x	x	x	x	x	x	x
Herinrichting Schipholweg	€ 1	x	x	x				
Ongelijkvloers, verdiept/verhoogd maaiveld	€ 50				x			
Realisatie voetgangersbrug	€ 3 - 12	x	x					
Inpandige fietsenstallingen	€ 10	x	x	x	x			x
Niet inpandig, standaard-situatie fietsenstallingen	€ 3					x	x	
Busbanen - eenvoudige infrastructuur	€ 4	x	x	x	x	x	x	x
Busbanen - complexe infrastructuur	€ 12				x			
Verplaatsen sportvelden	PM					PM	PM	
Onteigening sportvelden	PM					PM	PM	
Eerste kostenindicatie (x mln)		**€ 30**	**€ 35**	**€ 25**	**€ 90**	**€ 15**	**€ 15**	**€ 25**

Bijlage V: Berekening reizigers + fietsers 2040

Berekening reizigersaantallen knooppunt



Figuur. Stappen om tot het totaal aantalen in- en uitstappers op de HUB te komen

- Middels 7 stappen zijn, op basis van OV-chipkaartdata maart 2019, het aantal in-/uitstappers berekend voor 2040
- Hieruit afgeleid zijn het aantal benodigde fietsen.
- Op de volgende slides zijn de verschillende stappen in meer detail toegelicht.

1. In- / uitstappers 2020
2. Extra in- / uitstappers groei 50% tot 2040
3. Extra fietsers/overstappers door netwerkwijzigingen
4. Extra voetgangers door groter invloedsgebied
5. Extra fietsers door groter invloedsgebied
6. Extra overstappers door het verplaatsen van bus-bus overstappen
7. Extra fietsers die fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station

	Reizigers 2040 (etmaal)		Benodigde fietsen 2040	
	Model 1	Model 2	Model 1	Model 2
1	4.500	4.500	300	300
2	2.200	2.200	200	200
3 (fietsers)	1.700	2.500	900	1.300
3 (overstappers)	700	1.800		
4	600	400		
5	1.300	1.100	700	600
6	400	400		
7	200	200	100	100
Totaal	**11.600**	**13.200**	**2.200**	**2.500**

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)

Hieronder wordt toegelicht hoe het toekomstig aantal reizigers is opgebouwd. Deze berekening is relevant om het benodigd aantal fietsplekken te kunnen bepalen en om te bepalen met hoeveel reizigers rekening gehouden moet worden bij het ontwerpen van het knooppunt. De stappen in onderstaande tabel worden nader toegelicht hieronder en in de hierop volgende pagina's.

	Reizigers 2040 (etmaal)	
	Model 1	**Model 2**
In- / uitstappers 2020	4.500	4.500
Extra in- / uitstappers groei 50% tot 2040	2.200	2.200
Extra fietsers door netwerkwijzigingen	1.700	2.500
Extra overstappers door netwerkwijzigingen	700	1.800
Extra voetgangers door groter invloedsgebied	600	400
Extra fietsers door groter invloedsgebied	1.300	1.100
Extra overstappers door het verplaatsen van bus-bus overstappen	400	400
Extra fietsers die fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station	200	200
Totaal	**11.600**	**13.200**

- **Stap 1: in-/ uitstappers 2020**

Als basis wordt uitgegaan van het huidig aantal in- en uitstappers op de haltes Schipholweg/Europaweg, Europaweg/Schipholweg en Europaweg op een gemiddelde werkdag volgend uit OV-chipkaartdata van november 2019 (bron: MIPOV, aantallen zijn gebaseerd op OV-Chipkaartdata én verkochte kaartjes via de Ticketbox).

- **Stap 2: extra in-/ uitstappers groei 50% tot 2040**

Volgend uit de studie stationsgebied Haarlem wordt een uniforme groei verondersteld van 50% extra reizigers in de periode van 2020 tot 2040.

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)

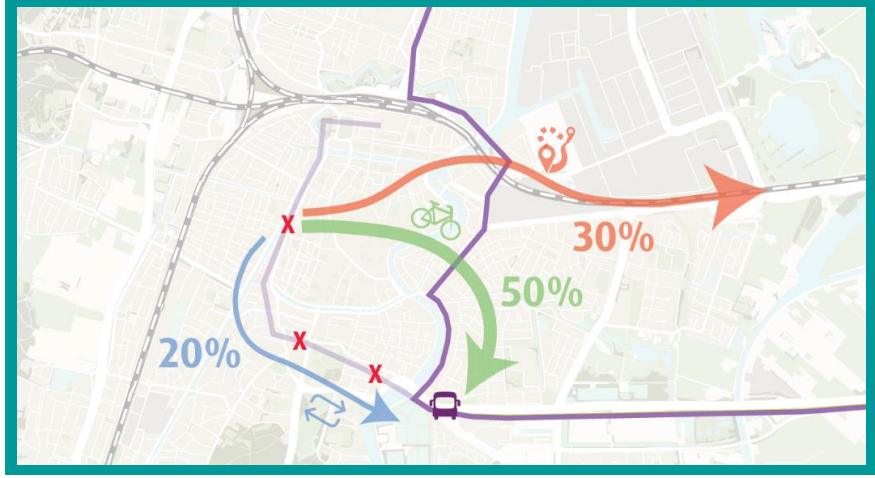
- **Stap 3 : extra fietsers / overstappers door netwerkwijzigingen.**

Op pagina 42 en 43 van het handelingsperspectief worden twee modellen benoemd voor een toekomstige lijnvoering. Door wijzigingen in het netwerk kunnen bepaalde reisrelaties die nu rechtstreeks worden aangeboden, in de toekomst niet meer rechtstreeks aangeboden worden. Reizigers op deze reisrelaties zullen dus een nieuwe route moeten zoeken, met mogelijk het knooppunt als in-, uit- overstapslocatie. Voor elk van deze netwerkwijzigingen is bepaald:

- Percentage reizigers dat met de fiets van/naar het nieuwe knooppunt reist.
- Percentage reizigers dat overstapt op het knooppunt.
- Percentage reizigers dat een andere route kiest (niet via het knooppunt).

Zie het voorbeeld hiernaast. In model 1 rijdt lijn 346 niet meer door de binnenstad. De verbinding binnenstad – Amsterdam Zuid komt hiermee te vervallen. Voor deze netwerkwijziging zijn de hiernaast aangegeven percentages gehanteerd. In onderstaande tabel staan alle aangenomen percentages per netwerkwijziging. Aannames zijn gebaseerd op expert judgement, waarbij onder andere een vergelijking is gemaakt van reistijden van de verschillende alternatieven. Op de volgende slide is een voorbeeld uitgewerkt.

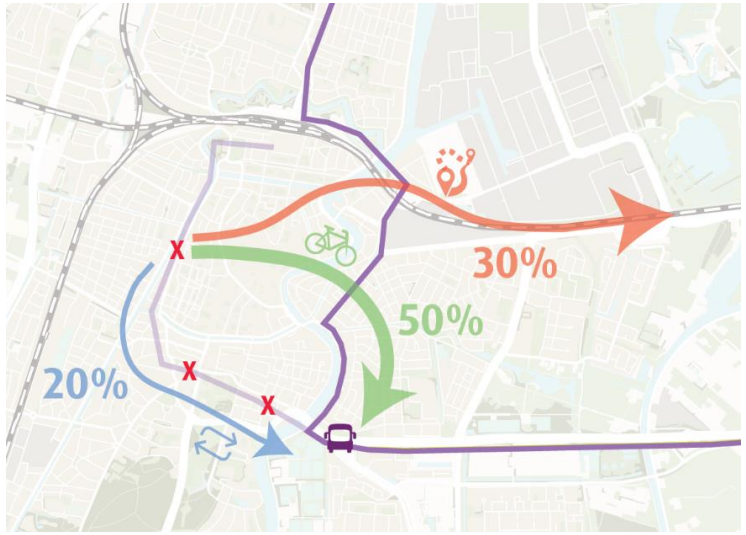
Op basis van OV-Chipkaartdata van maart 2019 zijn voor alle reisrelaties de aantallen reizigers bepaald.
Bijvoorbeeld: tussen Haarlem Binnenstad-Amsterdam Zuid: 485 in/uitstappers per werkdag in 2019. Gecorrigeerd groei tot 2040 (*50%) : ca 730 reizigers in 2040 die te maken krijgen met de effecten van de netwerkwijziging. Hiervan gaat 50% met de fiets, 20% stapt over en 30% neemt een andere route. Voor elke relatie is het aantal reizigers bepaald aan de hand van de OV-chipkaartdata.



Netwerkwijzigingen model 1					
Lijn	Reisrelatie	Aantal in-/uitstappers/etmaal	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
346	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Zuid	3.500	50%	20%	30%

Netwerkwijzigingen model 2					
Lijn	Reisrelaties	Aantal in-/uitstappers/etmaal	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
346	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Zuid	3.500	55%	25%	20%
255	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Bijlmer	700	45%	20%	35%
80	Zandvoort/ Haarlem West - Haarlem Oost	400	40%	40%	20%
80	Zandvoort/ Haarlem West - Amsterdam West	1.100	0%	10%	90%
73	IJmond/ Haarlem Noord - Schalkwijk	400	20%	10%	70%
73	Haarlem Binnenstad - Schalkwijk	2.300	0%	20%	80%

Voorbeelduitwerking



346 – Haarlem binnenstad – Amsterdam Zuid			
Reisrelatie	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
Netwerkwijzigingen model 1	50%	20%	30%
Netwerkwijzigingen model 2	55%	25%	20%

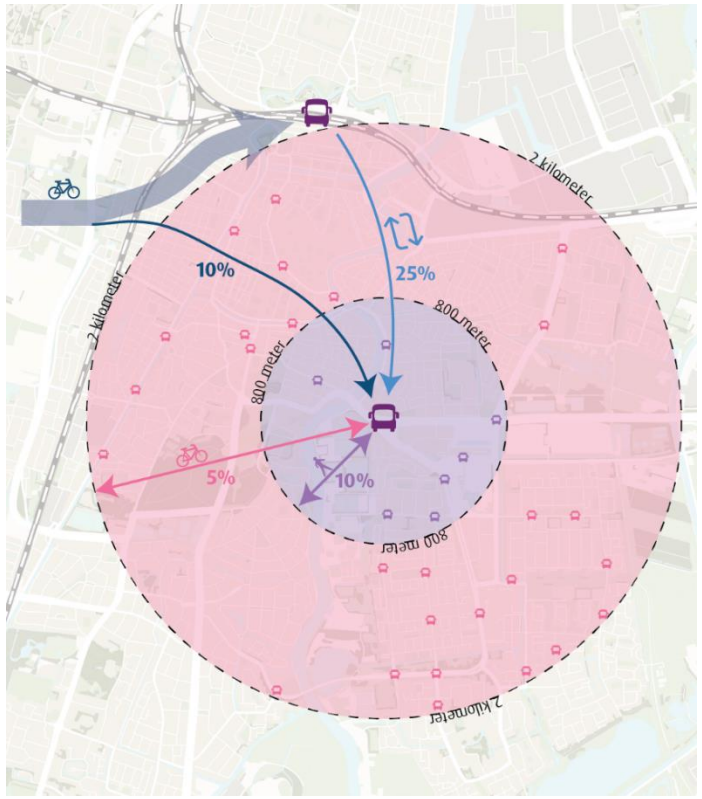
- **Voorbeelduitwerking: lijn 346 Haarlem – Amsterdam Zuid**

In model 1 rijdt deze lijn niet meer door de binnenstad van Haarlem, maar via nieuwe route aan de oostkant van het centrum en door naar Haarlem Noord. Door deze routewijziging komt de rechtstreekse verbinding tussen de binnenstad en Amsterdam Zuid te vervallen.

- Een deel van deze reizigers zal met de fiets naar het knooppunt fietsen. Aangezien de haltes in de binnenstad binnen 2 kilometer van het knooppunt liggen en de combinatie fiets + overstap op het knooppunt waarschijnlijk de snelste route betreft, is ingeschat dat 50% van de reizigers die nu gebruik maakt van lijn 346 op de relatie binnenstad Haarlem – Amsterdam Zuid (en v.v.) in de toekomst naar het nieuwe knooppunt zal fietsen.
- Een ander deel van de reizigers zal met andere buslijnen naar het knooppunt reizen en daar overstappen op lijn 346. Dit alternatief is minder snel dan fietsen naar het OV-knooppunt, aangezien je met de fiets een directere route door de binnenstad kunt nemen en omdat de wachttijd op het knooppunt komt te vervallen. Daarom is ingeschat dat dit zo'n 20% van de reizigers betreft. Dit zullen bijvoorbeeld reizigers zijn die slechter ter been zijn, geen beschikking hebben over een fiets of een OV-abonnement hebben.
- Nog een ander percentage zijn reizigers die een andere route kiezen, waarbij ze niet in-, uit- of overstappen op het busstation. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers die niet meer met lijn 346 reizen, maar de trein nemen en dan afhankelijk van hun bestemming in Amsterdam, verder reizen met metro of tram. Over het algemeen zullen dit geen reizigers zijn in de nabijheid van Amsterdam Zuid, omdat in dat geval lijn 346 nog altijd een sneller alternatief is. Tot de laatste groep kunnen ook reizigers gerekend worden die met de fiets naar een halte aan de oostkant van het centrum reizen en daar hun fiets parkeren. Deze reizigers fietsen dus niet door naar het knooppunt en zitten al in de bus als lijn 346 het knooppunt voorbij rijdt. Ingeschat is dat 30% van de reizigers die nu gebruik maken van lijn 346 op de relatie Haarlem binnenstad – Amsterdam Zuid, in de toekomst een andere route zullen kiezen waarbij zij niet in-, uit- of overstappen op het knooppunt.

In model 2 rijdt lijn 346 ook niet meer door de binnenstad van Haarlem. Hier heeft lijn 346 een eindpunt bij Schalkwijk Centrum. Lijn 346 rijdt in model 2 dus niet langs de oostkant van de binnenstad. Het alternatief om te fietsen naar een halte aan de oostkant van de binnenstad is hiermee komen te vervallen. Om deze reden is voor model 2 een lager percentage gehanteerd voor reizigers die een andere route kiezen en hogere percentages voor reizigers die fietsen naar het knooppunt en reizigers die overstappen op het knooppunt.
Op een zelfde wijze zijn ook de percentages voor andere netwerkwijzigingen ingeschat.

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)



- **Stap 4 & Stap 5: extra voetgangers / fietsers door groter invloedsgebied**

Doordat het knooppunt betere voorzieningen heeft (denk aan hogere frequenties, meer fietsenstallingen, etc.), zijn reizigers sneller geneigd verder te lopen/fietsen naar het nieuwe knooppunt i.p.v. gebruik te maken van een halte in de buurt. Dit effect leidt tot een extra aantal in- en uitstappers op het knooppunt. Aangenomen is echter dat het aandeel reizigers dat deze beslissing maakt laag is, aangezien op de andere haltes de frequentie in de toekomst ook hoger zal zijn, en er wel een langer voor-/natransport nodig is vergeleken met de dichtstbijzijnde halte. We verwachten dat een kortere reistijd vaak opweegt tegen een knooppunt met betere voorzieningen. Aangenomen is daarom dat 10% van de reizigers die in- en uitstappen op haltes binnen 800 meter van het knooppunt, te voet naar het nieuwe knooppunt zullen lopen. Verder is aangenomen dat 5% van de reizigers die in- en uitstappen op haltes tussen 800 meter en 2 kilometer van het knooppunt, zullen fietsen naar het knooppunt. Aangenomen is dit percentage nog lager is, vanwege de verdere afstand. Deze stap is alleen gedaan voor reizigers waarbij de reisroute niet veranderd door netwerkwijzigingen, zodat reizigers niet dubbel geteld worden. Absolute aantallen zijn gebaseerd op OV-Chipkaartdata 2019, waarbij specifiek gekeken is naar de in-/uitstaphaltes binnen de genoemde stralen.

- **Stap 6: extra overstappers door verplaatsen van bus-bus overstap**

Een deel van de overstapbewegingen zal verplaatsen van Haarlem, Station naar het nieuwe knooppunt. Om dit aantal overstappers te bepalen is gebruik gemaakt van Translink data uit de studie stationsgebied Haarlem. Bij alle stadsdeel/windrichting HB-relaties (met een ondergrens van 100 reizigers) waar het ov-knooppunt een logisch overstappunt is, wordt aangenomen dat 25% van deze reizigers in de toekomst zal overstappen op het knooppunt. Ter voorbeeld: uit de studie stationsgebied Haarlem volgt dat er ca 750 reizigers zijn die reizen tussen stadsdeel Haarlem Noord en windrichting Zuid-Oost (Amsterdam Zuid, Schiphol etc.) die nu overstappen op station Haarlem. Voor deze relatie zou dat dus neerkomen op 185 extra overstappers op het knooppunt.

- **Stap 7: extra fietsers die fietsparkeren op knooppunt i.p.v. station**

Er zal ook een groep reizigers zijn die nu naar het station fietst en daar de fiets parkeert om vervolgens met de bus verder te reizen, die in de toekomst naar het knooppunt zal fietsen en daar de fiets parkeert om vervolgens met de bus verder te reizen. Uit de translinkdata blijkt dat ca 2.000 reizigers per etmaal reizen tussen Station Haarlem en windrichting Zuid-Oost (zonder gebruik te maken van de trein/bus als voor-/natransport). Dit zijn reizigers die potentieel ook naar het nieuwe knooppunt kunnen fietsen om daar hun busreis te beginnen. Het aandeel reizigers dat in de toekomst naar dit knooppunt zullen fietsen is naar verwachting laag; een deel van de reizigers zal vanuit het zuiden van het station komen en worden daarom mogelijk al in eerdere stappen meegenomen. Voor de reizigers ten noorden van het station is het een stuk verder fietsen naar het nieuwe knooppunt. Van alle reizigers is daarom aangenomen dat 10% mogelijk in de toekomst via het knooppunt zal reizen en hun fiets dus niet meer op het station zet.

Berekening aantal fietsplekken 2040

Hieronder wordt toegelicht hoe het toekomstig aantal fietsplekken is bepaald (bottom-up). Deze berekening is relevant om zo te bepalen hoeveel oppervlakte er op het knooppunt nodig zal zijn voor fietsenstallingen.
Aantallen zijn gebaseerd op reizigersaantallen zoals hiervoor is toegelicht. De reizigersaantallen zijn op etmaalniveau. Dit betekent dan ook dat, om te komen tot fietsparkeerplekken, deze aantallen gehalveerd moeten worden. De reiziger heen en terug gebruikt één fietsparkeerplek.

Bijvoorbeeld:
's ochtends fiets een reiziger naar het knooppunt en stapt vervolgens in de bus. 's Avonds komt dezelfde reiziger weer terug, stapt uit op het knooppunt en pakt zijn fiets weer naar huis. In de reizigersaantallen telt deze reiziger 2x mee. Voor het aantal fietsparkeerplekken maar 1x.

	Model 1	Model 2	Aanname / Bron
Huidig aantal fietsen	300	300	Fietstellingen RHDHV
Extra fietsen groei 50% tot 2040	200	200	Groei van 50% volgt uit studie stationsgebied Haarlem
Extra fietsplekken benodigd door netwerkwijzigingen	900	1.300	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Extra fietsplekken benodigd door groter invloedsgebied	700	600	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Extra fietsplekken benodigd door fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station	100	100	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Totaal	**2.200**	**2.500**	

Bijlage VI: Reflectie toepassing handelingsperspectief

Reflectie

De werkgroep ketens en knopen heeft ons gevraagd een reflectie te geven op de gebruikte methode. Het handelingsperspectief hebben we in dit onderzoek als handvat gebruikt om de huidige situatie en gewenste toekomstige situatie in beeld te brengen. Hierbij hebben verschillende stakeholders nadrukkelijk input kunnen leveren. De methode bleek goed bruikbaar en dit onderzoek kan worden toegepast voor vergelijkbare opgaven.

- In deze studie ging het over het zoeken naar verschillende mogelijke locaties voor het knooppunt, waarbij verschillende locaties werden afgewogen om uiteindelijk te kunnen trechteren naar voorkeurslocaties.
- De gewenste ambities voor het knooppunt zijn vertaald naar een programma van eisen (PvE). In dit PvE is specifiek opgenomen welke ruimte nodig is voor bussen, fietsen en andere mobiliteits- en ruimtelijke aspecten.
- Zowel voor het opstellen van het ambitieniveau voor het knooppunt als het opstellen van het PvE zijn verschillende referentie knooppunten gebruikt. Dit is geen onderdeel van de standaard methode, maar verschaft wel veel interessante informatie. Op basis van deze referenties kan bijvoorbeeld een vergelijking gemaakt worden en geeft gevoel bij een gewenste ambitie en het daarbij passende ruimtegebruik.
- Aan de hand van een afweegkader hebben we de verschillende locaties getoetst. Hierbij zijn drie verschillende onderdelen van belang:
    - Mobiliteitsaspecten;
    - Ruimtelijke aspecten;
    - Realisatie en faseerbaarheid.

De methode is goed bruikbaar gebleken voor dit onderzoek. Op basis van de ervaring bij het invullen van het handelingsperspectief in deze studie, kunnen bij de methode een aantal aandachtspunten genoemd worden. Deze aandachtspunten zijn op de volgende pagina genoemd. Ook vragen en lessen met betrekking tot de analyse van knelpunten en kansen, proces en data komen aan bod in deze bijlage.

Reflectie – toepassing handelingsperspectief

Op basis van de ervaring bij het invullen van het handelingsperspectief in deze studie, kunnen bij de methode een aantal aandachtspunten genoemd worden.

Plaats

- De definities van het kwadrant linksboven vinden we wat onduidelijk. Hier staat het woord bereikbaarheid, maar bereikbaarheid hoort wat ons betreft heel erg bij het kwadrant rechtsonder (bij mobiliteit). Linksboven moet echt gaan om de omgeving. Wij hebben dit daarom wat aangepast zodat het ons goed past, waarbij Omgevingskwaliteit over de directe omgeving gaat (300m), Ligging in de omgeving over de ligging in de buurt (800m) en de aansluitingen, en bereikbaarheid en functiemenging over de ligging in de stad (2km).
- Ruimtelijke plannen hebben niet direct een plaats in het handelingsperspectief, terwijl deze plannen wel belangrijk zijn bij de ontwikkeling van een knooppunt. Daarom is in dit onderzoek dit onderdeel extra toegevoegd.

OV-knoop

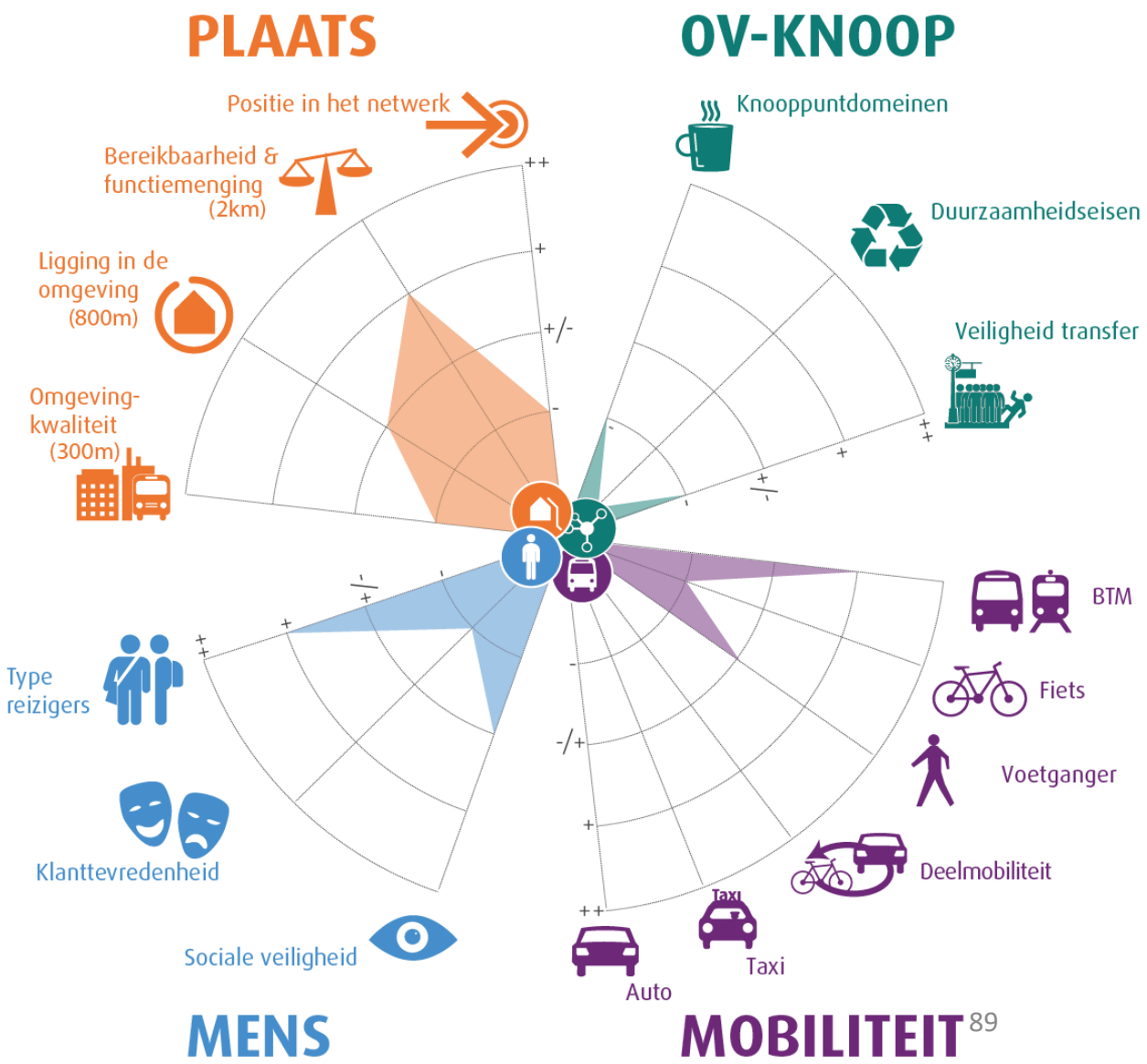
- Hierbij hebben we geen specifieke aandachtspunten.

Mobiliteit

- In overleg met de gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland hebben we de onderdelen deelmobiliteit en taxi toegevoegd. Met name het onderdeel deelmobiliteit is een relatief nieuw concept dat speelt op veel verschillende knooppunten.

Mens

- Data met betrekking tot het aspect ‘mens’ is lastig te verkrijgen. Zo waren er geen klanttevredenheidsonderzoeken. Ervaringen van stakeholders helpen echter goed bij het geven van een indicatie voor deze score.



Reflectie – analyse van knelpunten en kansen

De volgende lessen met betrekking tot **de knelpunten** zijn toepasbaar op vergelijkbare knooppunten:

- In het PvE is een behoorlijke ruimteomvang voor het knooppunt opgenomen. Het knooppunt is ruimtelijk lastig in te passen. Daarbij komt ook dat veel stakeholders betrokken moeten worden. Een integrale oplossing is nodig om dit knooppunt te kunnen realiseren, met kans dat het procesmatig niet lukt. Dit kan mogelijk lijden tot een suboptimale oplossing.
- Het knooppunt in een gebouw plaatsen zorgt voor uitdagingen op het gebied van sociale veiligheid en aantrekkelijkheid.
- De Schipholweg (N205) is een belangrijke invalsweg voor Haarlem en wordt drukker (ca 46.000 voertuigen/etmaal in 2040). De kruispunten op de Schipholweg zijn overbelast (cyclustijden ≥120 sec), blijkt uit gegevens gemeente Haarlem (2019). Een nieuw knooppunt verkeerskundig inpassen is een uitdaging en moet dan ook verder onderzocht worden.
- Verkeerskundig en ruimtelijk lijkt een ongelijkvloerse oplossing erg gunstig, maar dat brengt tegelijkertijd ook veel hogere kosten met zich mee.
- De aanleg van het nieuwe knooppunt zal in fases moeten gebeuren. Ook de tijdelijke situatie is lastig gezien de drukke Schipholweg en overbelaste kruispunten.
- Het knooppunt is een lange termijnoplossing, maar sterk afhankelijk van hoe bussen gaan rijden. Het is belangrijk om te weten hoe het toekomstig lijnennetwerk eruit ziet, maar tegelijkertijd moet er ruimte gereserveerd worden voor het knooppunt, omdat ontwikkelaars wel nu al bezig zijn met het maken van plannen.

Kansen zijn:

- In het PvE is voor verschillende onderdelen ruimtegebruik opgenomen. In totaal wordt voor dit knooppunt ca 11.000 m2 gereserveerd. Vergelijkbare knooppunten kunnen dit als handvat gebruiken.
- Ruimte voor elektrisch laden op het nieuwe knooppunt.
- Dit knooppunt is belangrijk om de groei van de bussen op te kunnen vangen. Hoe dit knooppunt samenhangt met het toekomstig lijnennet en de rest van de knooppunten in Haarlem en de regio wordt verder onderzocht in een studie naar het toekomstig lijnennet.
- Dit nieuwe knooppunt biedt kansen om Schalkwijk en het centrum van Haarlem op een aantrekkelijke manier met elkaar te verbinden.
- Dit knooppunt helpt bij het ontlasten van het station Haarlem, de binnenstad en het spoortraject Haarlem-Sloterdijk. Doordat dit knooppunt op verschillende schaalniveaus overlast vermindert, kan dat helpen in de financierbaarheid.

Reflectie – proces

Het is belangrijk dat stakeholders betrokken worden bij het invullen van het handelingsperspectief. Op die manier krijgen alle belangrijke aspecten een plek en wordt er een breed-gedragen ambitie voor het knooppunt opgesteld. Aangezien de corona-maatregelen van kracht waren tijdens het proces, zijn de stakeholders op de volgende manier betrokken:

1. Op basis van telefonische interviews is bij de verschillende stakeholders input opgehaald. Tijdens deze interviews is gevraagd op welke manier de stakeholders betrokken wilden worden en welke kansen, opgaven en uitdagingen zij zagen voor het nieuwe knooppunt. Op basis van deze input hebben wij een eerste concept van het handelingsperspectief opgesteld.
2. Dit concept-handelingsperspectief is ter voorbereiding van de eerste stakeholderssessie naar alle stakeholders verstuurd, met de vraag reactie te geven.
3. Hier is door de meeste partijen gehoor aan gegeven. Vervolgens zijn alle opmerkingen gebundeld en in de rapportage geplaatst. Op deze manier konden we gestructureerd de discussie per punt voeren.
4. Deze opmerkingen zijn met de stakeholders per pagina doorlopen. Aan de hand van stellingen konden de ruim 20 aanwezigen schriftelijk hun mening geven. Wanneer iedereen dezelfde mening had konden we snel door naar het volgende punt. Wanneer de meningen uiteenliepen is meer discussie gevoerd. De voorzitter rondde elk punt af met een conclusie, en de checkvraag of deze conclusie zo juist was. Zo niet kregen deelnemers de gelegenheid hier nog reactie op te geven, waarna de conclusie werd aangescherpt door de voorzitter.

Reactie op de werkvorm

We hebben van meerdere stakeholders teruggekregen dat deze werkvorm erg goed werkt, misschien nog wel beter dan een meer traditionele werkvorm waarbij je elkaar live treft. Dit zit in een paar elementen:

- Dat iedereen van te voren de stukken vooraf goed heeft doorgenomen, en aandachtspunten al heeft meegegeven.
- Dat hierdoor onderscheid is gemaakt tussen echte discussiepunten en ‘hamerstukken’: relatief kleine opmerkingen, of grotere opmerkingen waar op voorhand al consensus over lijkt te zijn. In de sessie hoeft deze consensus vervolgens alleen maar te worden bevestigd.
- In de sessie kan de aandacht uitgaan naar de discussiepunten. Door deze in stellingen via de chat te behandelen kan iedereen zijn/haar zegje doen en worden alle argumenten voor de discussie opgehaald. Dit gaat snel, gestructureerd en iedereen komt aan het woord.

Reflectie – data

Het handelingsperspectief is gevuld op basis van beleidsdocumenten, inschattingen van experts en met input van stakeholders. Daarnaast zijn ook verschillende data-bronnen gebruikt.

- OV-Chipkaartdata; in-/uitstappers op de verschillende bushaltes in de omgeving. Deze informatie is aangeleverd door de provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. Dit geeft inzicht in het huidig gebruik van de bushaltes.
- GIS-analyse, uitgevoerd door de provincie Noord-Holland, om voorzieningen en inwoners- en arbeidsplaatsen in beeld te brengen. Dit geeft inzicht in de ligging van de bushaltes in de omgeving.
- Referentie busstations (handelingsperspectief bijlage II). Busstations in Nederland zijn vergeleken om lessen te kunnen leren voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid
- Fietsparkeertellingen* zijn gebruikt om de huidige capaciteit en bezetting van de fietsenstalling in de omgeving in kaart te brengen.
- Reizigersinformatie is aangeleverd door Connexxion. Hierbij is inzicht gekregen in de verschillende type reizigers die op dit moment gebruik maken van de bushaltes in de omgeving van de Schipholweg/Europaweg (student, volwassene, senior, etc).
- Om de sociale veiligheid van de huidige bushaltes in beeld te brengen, is informatie van het aantal incidenten in 2019 aangeleverd door Connexxion.

* Royal HaskoningDHV (2020) Studie Fietsparkeren bij R-net haltes in de MRA, in opdracht van: Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland

Reflectie – verdiepende onderzoeken

Het ambitieniveau voor het nieuwe knooppunt is in gezamenlijkheid in beeld gebracht. Vervolgens is een eerste verkenning uitgevoerd naar verschillende locaties voor dit knooppunt. Het is nodig om de locaties verder uit te werken en extra beslisinformatie te vergaren. Hiervoor zijn drie parallelle trajecten nodig:

- Studie naar toekomstig lijnennet;
- Verdieping van locaties;
  - Haalbaarheid, zowel verkeerskundig als samenwerking met diverse ontwikkelaars;
  - Fasering, zowel fysiek (in welke stappen kom je tot een volledig knooppunt en in hoeverre zijn deze no-regret?) als in tijd (wanneer worden welke stappen gezet?);
- Ruimtelijke visie voor Schipholweg/Europaweg

De studie naar het toekomstig lijnennet is belangrijk. De uitkomst van deze studie is belangrijk om definitieve keuzes te maken voor de uitwerking van het knooppunt. Hierbij gaat het om zowel gedetailleerde verkeerskundige als ruimtelijke inpasbaarheid. De ruimtelijke inpasbaarheid zal samen met de desbetreffende ontwikkelaar opgepakt moeten worden. De drie detailuitwerkingen kunnen parallel gedaan worden. Voordeel hiervan is dat op deze manier meer beslisinformatie naar voren komt en er gelijk een geïntegreerde afweging gemaakt kan worden voor een bepaalde locatie.

Reflectie – referentie knooppunten

- Busstations in Nederland zijn vergeleken om lessen te kunnen leren voor het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. De volgende busstations zijn geselecteerd op basis van vergelijkbare functies in hun respectievelijke netwerk en positie in de stad; Amstelveen busstation, Purmerend Tramplein, Rotterdam Zuidplein, Schiphol Noord, Den Haag Leyenburg, Haarlem Schalkwijk, Zeist busstation en Nieuwegein stadscentrum.
- Deze busstations zijn vergeleken op de omvang in het aantal busroutes en reizigers dat het busstation faciliteert. Daarnaast is de infrastructuur belicht waarop het busstation aangesloten is, waar zowel het doorgaand verkeer als first- and last mile opties vergeleken zijn. De eigenschappen van de busstations gerelateerd aan een hoogwaardige entree, en het ontwerp van de busstations zijn vergeleken. Tevens is de ontwikkelruimte waarin de busstations gepositioneerd zijn en de totstandkoming van de busstations besproken. Deze vergelijkingen dienen als inspiratie en kunnen tevens gebruikt worden als lessen voor het ontwerp van het busstation Haarlem ZO in relatie tot de positie in het netwerk, omliggende ruimte, omvang en governance. In het handelingsperspectief (bijlage II) zijn de vergelijkingen in meer detail toegelicht.

Conclusies en lessen:

- Het is belangrijk dat het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid loop- en fietsverbindingen heeft in verschillende richtingen. Tevens is het aan te raden om deze verbindingen een duidelijke plaats te geven in de openbare ruimte zodat het voor- en natransport naar het busstation veilig plaatsvindt. Net zo belangrijk is dan dat reizigers de fiets kunnen stallen, en dat de fietsparkeercapaciteit toereikend is. Zeker gezien het doel van het knooppunt dat fietsers er voor kiezen om gebruik te maken van het knooppunt i.p.v. Haarlem station. Zorg dat voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar zijn om fout geparkeerde fietsen en mogelijke hinder van reizigers en verkeer te voorkomen. Ook is het wenselijk om deelmobiliteit aan te bieden rondom het knooppunt, zodat reizigers flexibiliteit in het voor- en natransport geboden.
- Te zien is dat veel plannen voor te realiseren busstations of recent gebouwde busstations allen aandacht besteden hoe het busstation in de omgeving past. Ook in het ontwerp van Haarlem ZO zal gekozen kunnen worden in het benadrukken van diens functie als visitekaartje, er komen immers veel regionale reizigers de stad binnen.
- Zorg zal besteed moeten worden aan het betrekken van de diverse stakeholders in de totstandkoming van het station. Het is een verkeerskundig complex gebied, waar de ruimte ook nog eens beperkt is.

Bijlage VII: Innovaties

5.1 Innovaties in netwerkontwerp

In dit hoofdstuk is een analyse opgenomen naar de te verwachten innovatieve mobiliteitsontwikkelingen voor het OV-systeem tot 2040. Deze bijlage volgt letterlijk uit Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland (2019). Op de volgende pagina's is een overzicht opgenomen, waarin is benoemd:

- de innovatie;
- het verwachtte effect;
- de potentiële bijdrage op de doelen/de criteria uit het afwegingskader;
- het moment waarop de innovatie naar verwachting beschikbaar is;
- de investeringskosten;
- het netwerkniveau waarop de innovatie invloed heeft;
- hoe de innovatie wordt meegenomen in het netwerkontwerp OV Toekomstbeeld.

Er zijn drie manieren om de innovaties mee te nemen:

1. Als autonome ontwikkeling. In dat geval betreft het een innovatie die naar verwachting wordt opgepakt binnen bestaande organisaties/processen. De invloed vanuit het OV Toekomstbeeld is beperkt, er zijn geen aanvullende kosten bij gemoeid en daarmee treden de effecten als vanzelf op. Voorbeelden zijn: inchecken met bankpas/mobiel (meer gemak).
2. Mogelijk ingrediënt in de perspectieven. Dit zijn innovaties die naar verwachting voor 2040 beschikbaar zijn, en binnen de perspectieven kunnen worden ingezet. Denk aan een magneetzweeftrein en deelauto/deelfietshubs. De zeer dure innovaties (> 1 mlrd investeringskosten) zijn apart benoemd.
3. Onzeker of de ontwikkeling kan worden meegenomen. Dit zijn de innovaties die mogelijk niet voor 2040 beschikbaar zijn. Het is daarmee onzeker of deze kunnen worden meegenomen in het netwerkontwerp. Denk aan de Hyperloop (geen bewezen technologie) of volledig zelfrijdende voertuigen op de openbare weg (technologisch nog niet mogelijk).

Op de volgende pagina's is een overzicht opgenomen van de innovaties per categorie.

5.2 Analyse innovaties

De innovaties zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

- Innovaties in het openbaar vervoer (KiM, 2016).
- Netwerkalternatieven Lange Termijn OV Toekomstbeeld 2040, Basisdocument voor de netwerkuitwerking.
- Overstappen naar 2040 (ministerie van Milieu en Infrastructuur, 2016).
- Aanpak variatie bij de Netwerkontwikkeling (nota kernteam Movares).
- Spitsmijden in de trein (VU,2013).
- Fast-Forwarding to a Future of On-Demand Urban Air Transportation (Uber, 2016).
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse van een verbeterde tractie-energievoorziening (ProRail, NS, 2018).
- IMPACTSTUDIE AUTONOME VOERTUIGEN (provincie NH Vervoerregio Amsterdam, 2018).
- De invoering van ERTMS in Nederland (M I&W, 2015).
- Innovatie Agenda Spoor 2018-2022, ProRail 2018.

Ook zijn enkele nieuwsartikelen bekeken. Een uitgebreide toelichting op de innovaties is opgenomen in het separate document ‘Innovaties OVToekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland 2040’.

Links is de legenda opgenomen die hoort bij de overzichten op de volgende pagina’s.

		Innovatie	Effect	Bijdrage doelstelling	Beschikbaar vanaf:	Kosten	Netwerk	Hoe meenemen
Reisgemak	1	Inchecken met bankpas	Betalingsgemak vergroten	Reiscomfort	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Autonome ontwikkeling
	2	Inchecken met mobiel	Betalingsgemak vergroten	Reiscomfort	2020	€	N1 N2 N3 N4 N5	Autonome ontwikkeling
	3	Drukte treinstellen laten zien	Reizigers spreiden zich beter over het voertuig	Reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Autonome ontwikkeling
Mobility as a Service	4	Spitsmijden door beprijzing (kan ook los van MaaS)	Pieken van reizigers worden minder, en meer verspreid.	Systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven
	5	Deelauto hub bij stations	Extra optie voor voor- en natransport	Reiscomfort	2018	€-€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven
	6	Vraagafhankelijke systemen	Flexibele in- en uitstappunten, minder wachttijd, rendabeler	Reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven
	7	Zelfrijdende voertuigen voor voor- en natransport	Extra optie voor voor- en natransport	Reiscomfort	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven
	8	Zelfrijdende voertuigen van deur tot deur	Geen voor- en natransport, geen wachttijd, lage explotatiekosten	Reiscomfort	2030 2050	€	N1 N2 N3 N4 N5	Onzeker of innovatie kan worden meegenomen in perspectieven

		Innovatie	Effect	Bijdrage doelstelling	Beschikbaar vanaf:	Kosten	Netwerk	Hoe meenemen
Verbeteren systeem	9	Railmaterieel zonder bestuurder	Lagere explotatiekosten, hogere frequenties, hogere snelheid	Economische ontwikkeling, Sociale ontplooiing, Reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Autonome ontwikkeling
	10	Spanning bovenleiding 3kv	Hogere snelheid, grotere capaciteit spoor, minder energieverbruik	Economische ontwikkeling, sociale ontplooiing, reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven, maar zeer kostbaar
	11	ERTMS	Hogere snelheid, grotere capaciteit spoor	Economische ontwikkeling, sociale ontplooiing, reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven, maar zeer kostbaar
Nieuwe systemen	12	Langeafstandbusdiensten	Meer opties voor reiziger	Reiscomfort	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven
	13	Magneetzweeftrein	Snellere verbindingen, grotere capaciteit	Economische ontwikkeling, sociale ontplooiing, reiscomfort, systeem	2018	€	N1 N2 N3 N4 N5	Mogelijk ingredient in perspectieven, maar zeer kostbaar
	14	Hyperloop	Snellere verbindingen, grotere capaciteit	Economische ontwikkeling reiscomfort, systeem	2020 ?????	€	N1 N2 N3 N4 N5	Onzeker of innovatie kan worden meegenomen in perspectieven
	15	Voertuigen door de lucht	Snelle en directe reis	Reiscomfort	2020 ?????	€ - €	N1 N2 N3 N4 N5	Onzeker of innovatie kan worden meegenomen in perspectieven

OV-knooppunten van de toekomst

Een integraal handelingsperspectief

Datum:	16-07-2020
Versie:	006379.20200619.R2.02
Status:	Definitief
Afzender:	Goudappel Coffeng b.v.

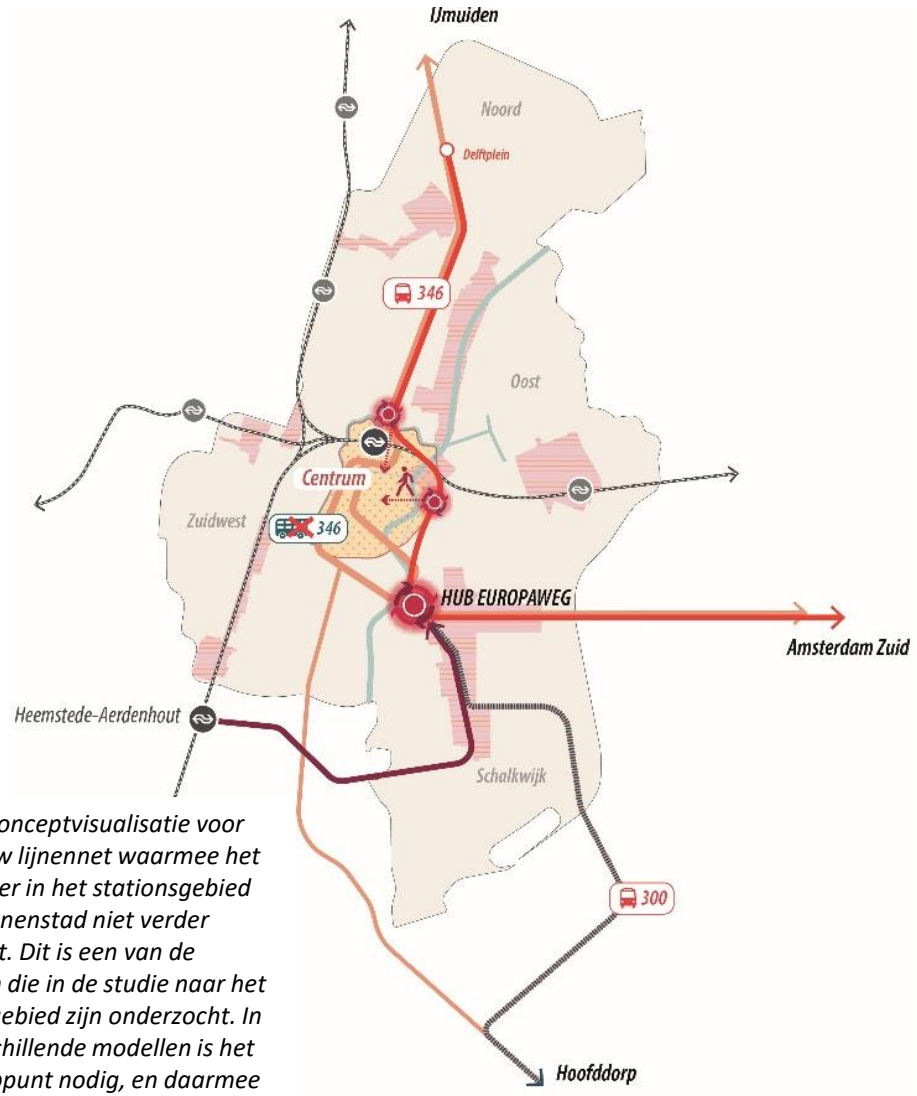
Analysedocument OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Voor u ligt het analysedocument voor het beoogde nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Dit document is tot stand gekomen op basis van beleidsdocumenten en eerste input van stakeholders. Dit is gedaan in opdracht van de gemeente Haarlem en de Provincie Noord-Holland

Samenvatting

Mobiliteitsknooppunten van de toekomst

Aanleiding en doel



Figuur. Conceptvisualisatie voor een nieuw lijnennet waarmee het busverkeer in het stationsgebied en de binnenstad niet verder toeneemt. Dit is een van de modellen die in de studie naar het stationsgebied zijn onderzocht. In alle verschillende modellen is het ov-knooppunt nodig, en daarmee is deze als no regret bestempeld.

Het busverkeer in Haarlem en de regio Haarlem groeit hard met 2%[1] per jaar. Er wordt gewerkt aan de herinrichting van het stationsgebied van Haarlem. Ontlasten van het busstation bij station Haarlem, de overlast van het busverkeer in de binnenstad niet verder laten toenemen en het ontlasten van het traject Haarlem - Sloterdijk zijn redenen om de groei van het busvervoer op een alternatieve manier op te vangen. Uit studie naar het stationsgebied is gebleken dat een knooppunt in de omgeving van de Europaweg/Schipholweg als een 'no-regret'-maatregel en als essentiële bouwsteen voor een visie op het stationsgebied van Haarlem wordt beschouwd. Dit nieuwe busstation kan ook reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter bedienen. In lijn met de studie naar het stationsgebied en de visie Europaweg wordt voor de locatie van dit nieuwe knooppunt in de omgeving van de Schipholweg en Europaweg gezocht. Er zijn een aantal redenen waarom deze locatie geschikt is voor een knooppunt:

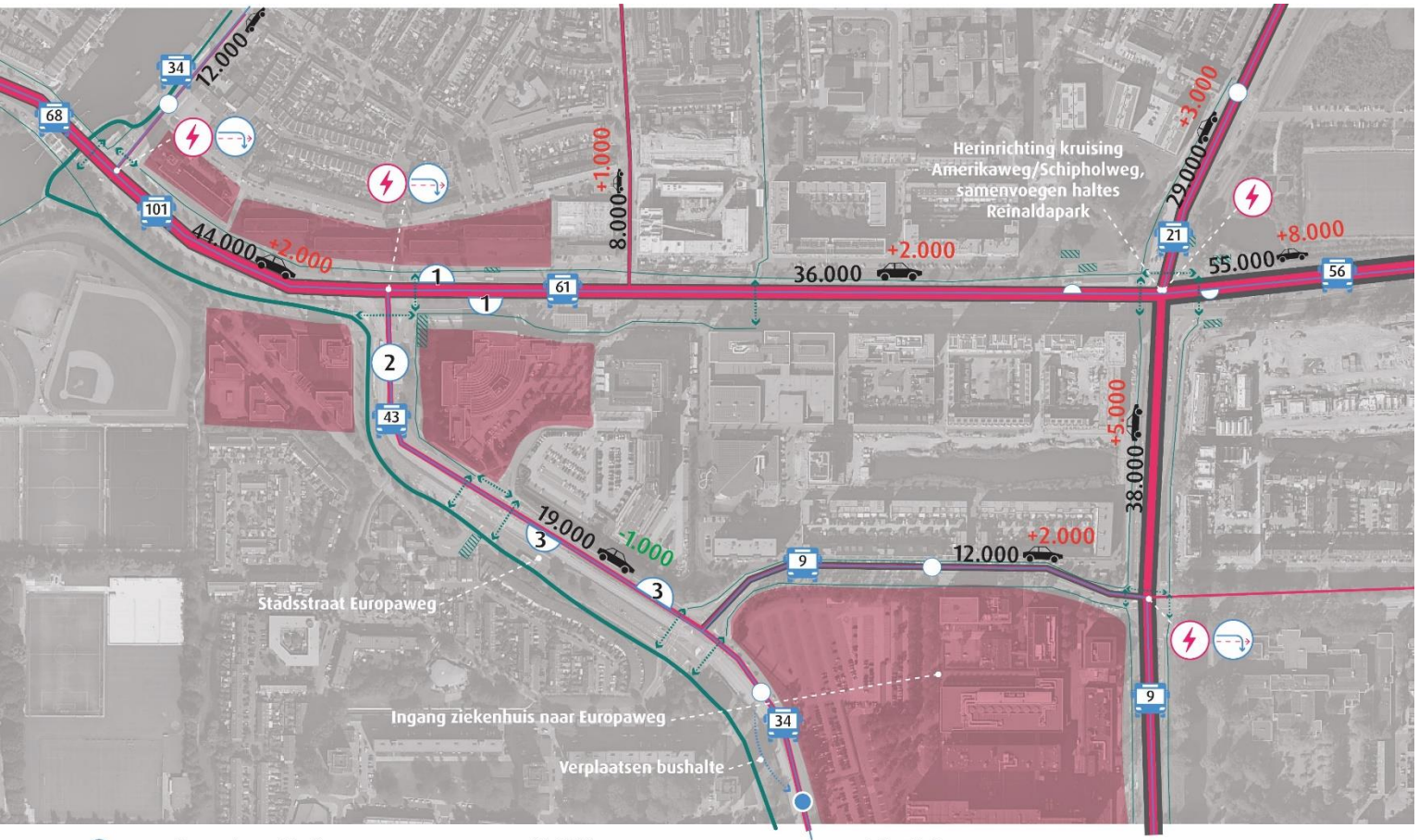
- Op deze plek komen verschillende belangrijke openbaar vervoersstromen bij elkaar; de Zuidtangent uit Hoofddorp en de busbundels richting Amsterdam(-Zuid);
- Dichtbij binnenstad Haarlem en daarom geschikt om bussen af te vangen; bussen hoeven niet meer de binnenstad in en reizigers stappen op fiets-/loopafstand van de binnenstad uit;
- Deze locatie vormt de toegangspoort tussen Schalkwijk en het centrum. Ontwikkelingen in omgeving, zowel rond het knooppunt als in Schalkwijk, geven kansen om middels dit knooppunt een ruimtelijke kwaliteitsslag te geven en Schalkwijk beter aan de stad te verbinden.

Het doel van het onderzoek in deze fase is om de ambitie voor het knooppunt te bepalen en verschillende mogelijke locaties in kaart te brengen. Waarbij zowel mobiliteits- als ruimtelijke aspecten meegenomen worden. Voor de integrale afweging worden kaders meegegeven door een werkgroep die een strategische doorkijk maakt voor de locatie als een hoogstedelijk onderdeel van de stad. De komst van een goed functionerend ov-knooppunt biedt kansen voor een nieuw stedelijk knooppunt terwijl een aantrekkelijk stedelijk knooppunt de kansen voor een goed functionerende ov-knoop verhoogd.

Het uiteindelijke doel van de studie is om benodigde ruimtebeslag, stedelijke inpassing, mogelijkheden en kansen te bepalen en uiteindelijk te komen tot één (of meerdere) voorkeursvariant(en) voor dit nieuwe knooppunt.

[1] *Studie stationsgebied Haarlem – probleemanalyse, 2019.*

Beschrijving huidige situatie



Het figuur links toont een afbeelding van de huidige situatie van het knooppunt.

Er zijn nu drie bushaltes die direct meegenomen worden in de scope van dit onderzoek:

1. Schipholweg/Europaweg; voor lijnen van/naar Amsterdam Zuid;
2. Europaweg/Schipholweg; voor lijnen 3 en 73 van/naar Schalkwijk;
3. Europaweg; voor de R-Net lijn 300 van/naar Schiphol.

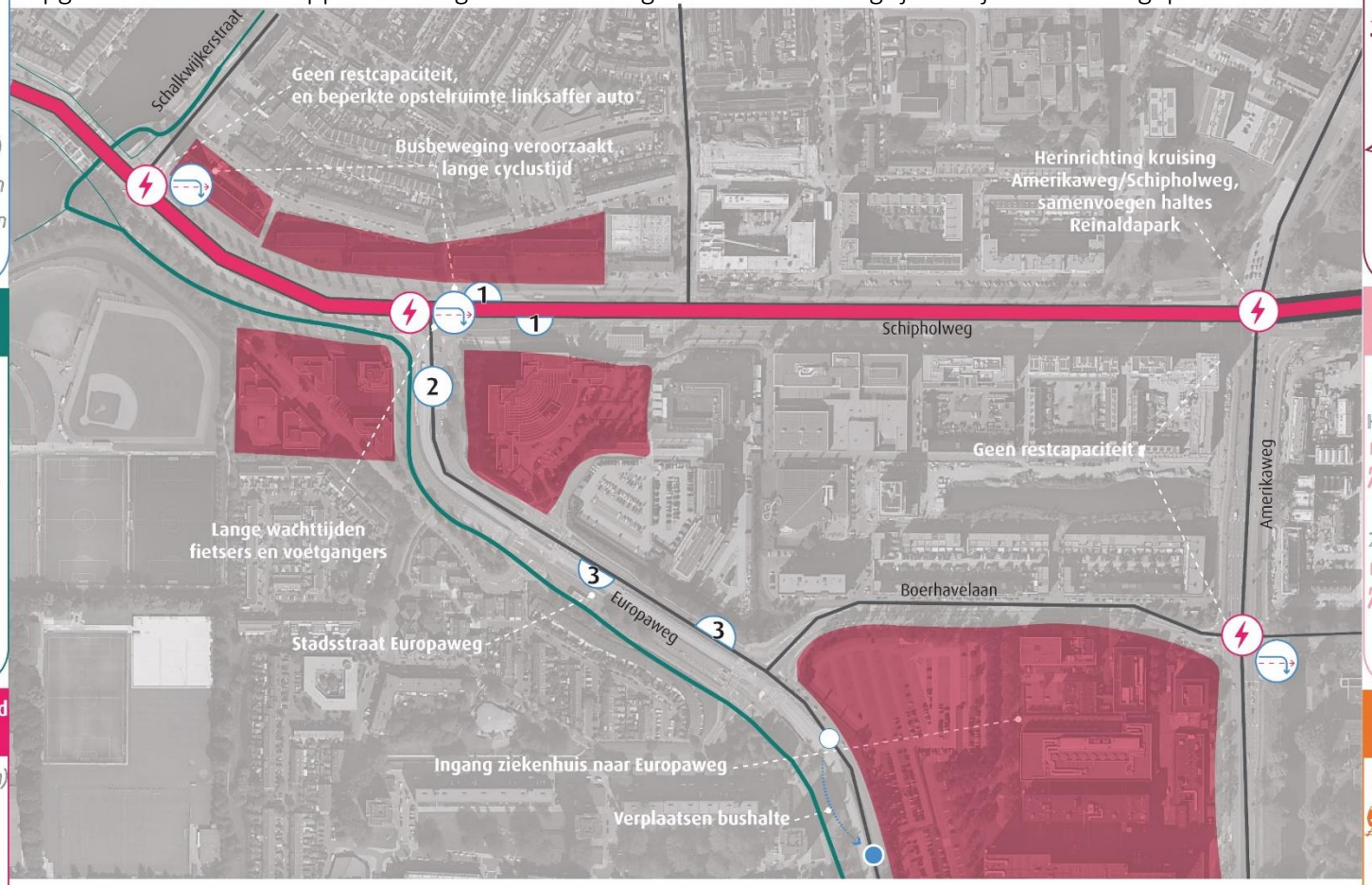
In totaal halteren ca 100 bussen per uur op één van de drie bushaltes. In de ochtendspits (8-9 uur) stappen 530 reizigers in/uit.

Andere kenmerken van het gebied zijn hieronder beschreven.

- De Schipholweg (N205) is een belangrijke invalsweg voor Haarlem en wordt drukker. De kruispunten op de Schipholweg zijn overbelast (cyclustijden ≥120 sec), blijkt uit gegevens gemeente Haarlem (2019). Op de kruispunten zorgen afslaande bussen ook voor extra cyclustijden. Dit wordt met de groei van het aantal bussen meer.
- Er is besloten dat de Europaweg wordt omgebouwd tot stadsstraat, waarbij twee rotondes worden ingepast. Daarbij krijgt de bus prioriteit.
- Het regionaal ononderbroken fietsnetwerk loopt van de Europaweg via de Schipholweg naar de Schalkwijkerstraat, volgend uit de SOR. Lokaal fietsverkeer komt veelal vanuit Haarlem over de Buitenrustbrug. Er zijn veel gelijkvloerse oversteken die extra cyclustijd opleveren. In totaal zijn er bij de drie bushaltes 230 stallingsplekken, terwijl er ca 315 fietsen geparkeerd staan.
- Binnen 800 meter van het knooppunt wonen ca 12.500 inwoners en zijn er ca 7.000 arbeidsplaatsen. Grote ontwikkellocaties in het gebied zijn: Schipholpoort, Rijkswaterstaat, Ziekenhuis, Noordzijde Schipholweg.

Opgavekaart

Uit het handelingsperspectief blijkt dat een knooppunt rond de Schipholweg/Europaweg nodig is om de groei van het busverkeer op te kunnen vangen. Op basis van het handelingsperspectief (huidig en ambitie) zijn de opgaves voor een knooppunt in dit gebied in kaart gebracht. De belangrijkste zijn hieronder gepresenteerd.



Efficiënte exploitatie van het ov tot stand brengen

- 101 Bussen per uur in de spits (huidig)
- 140-150 Verwachte bussen in de spits (2040)
- 87 -100% Doorgaand
- 0-13% Eindigend
- 530 Huidig aantal in-/uitstappers (8-9 uur)
- 1350-1600 Verwacht aantal in-/uitstappers (8-9 uur)
- 15-16 Perrons (incl laden) bij 50% groei bussen
- 18-21 Perrons (incl laden) bij 100% groei bussen
- Efficiënte aan-/afrijroutes creëren

Goede first-/last-mile-oplossingen

- 230 Huidige gebouwde stallingsplekken
- 315 Gestalde fietsen nu
- 500-2500 Verwachte stallingsbehoefte in 2040
- Goede aansluiting fiets-/voetpaden in alle windrichtingen creëren
- Geen P+R-plekken nu
  Geen P+R-plekken gewenst in 2040
- Ruimte voor deelmobiliteit waaronder deelfietsen

Goede bereikbaarheid doorgaand verkeer

- 44.000 Auto's per dag (Schipholweg - 2 richtingen)
- +2.000 Groei auto's verwacht tot 2040
- 19.000 Auto's per dag (Europaweg - 2 richtingen)
- -1.000 Afname auto's verwacht tot 2040
- Knelpunt restcapaciteit

Hoogwaardige entree voor Haarlem

- Verbinding Schalkwijk - Haarlem
- Ambassadeursplek voor het OV
- Aandacht voor hittestress & wateroverlast
- Uitstraling, leefbaarheid en sociale veiligheid van het gebied

Ontwikkelruimte

- Toevoegen stedelijk programma

Huidig	binnen 300/800/2000m
Inwoners	1.200/+11.300/+15.000
Arbeidsplaatsen	1.400/+5.700/+7.800
Voorzieningen	- / /
2040	
Inwoners	+ 24% (binnen ca 800m)
Arbeidsplaatsen	+ 6% (binnen ca 800m)

Governance & fasering

- Samenwerking tussen stakeholders
- Bijdrage aan landelijke en regionale doelstellingen

Fasering

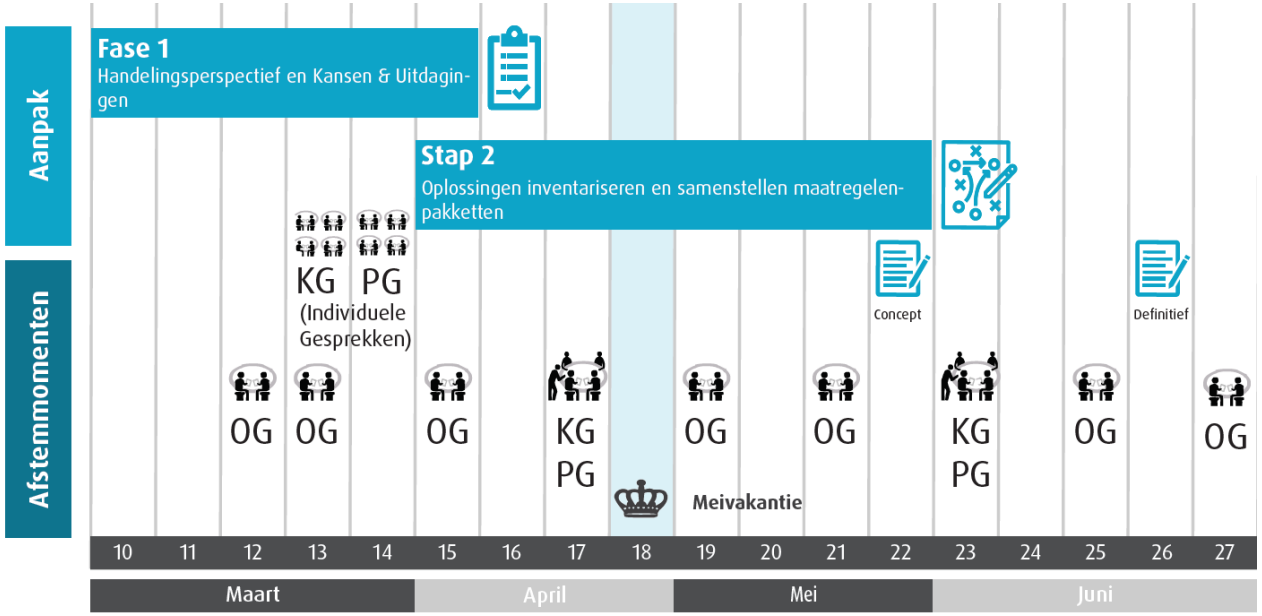
- 110 Verwachte bussen in de spits (2025)
- 12-13 Benodigde perrons (2025)
- 300-400 Verwachte stallingsbehoefte (2025)
- 120 Verwachte bussen in de spits (2030)
- 12-14 Benodigde perrons (2030)
- 350-750 Verwachte stallingsbehoefte (2030)
- Mogelijkheid om te vertrammen

- Busroute met halte
- Nieuwe bushalte
- Hoofdnetwerk fiets
- Herontwikkelingslocaties
- busrichting levert extra cyclustijd op
- knelpunt restcapaciteit kruispunt

Samenwerking stakeholders

Stakeholders

- Gemeente Haarlem
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- College van Rijksadviseurs
- NS en ProRail
- Connexxion
- Samen bouwen aan bereikbaarheid
- Greystar
- Being Development
- New Cheese
- Hbb groep
- Van der Valk
- Rover
- Fietsersbond
- Bomenwachters
- Wijkraad Europawijk
- Wijkraad Boerhaavewijk
- Wijkraad Slachthuisbuurt
- Wijkraad welgelegen
- Wijkraad Rozenprieel
- Buskruit



Figuur. Het doorlopen proces

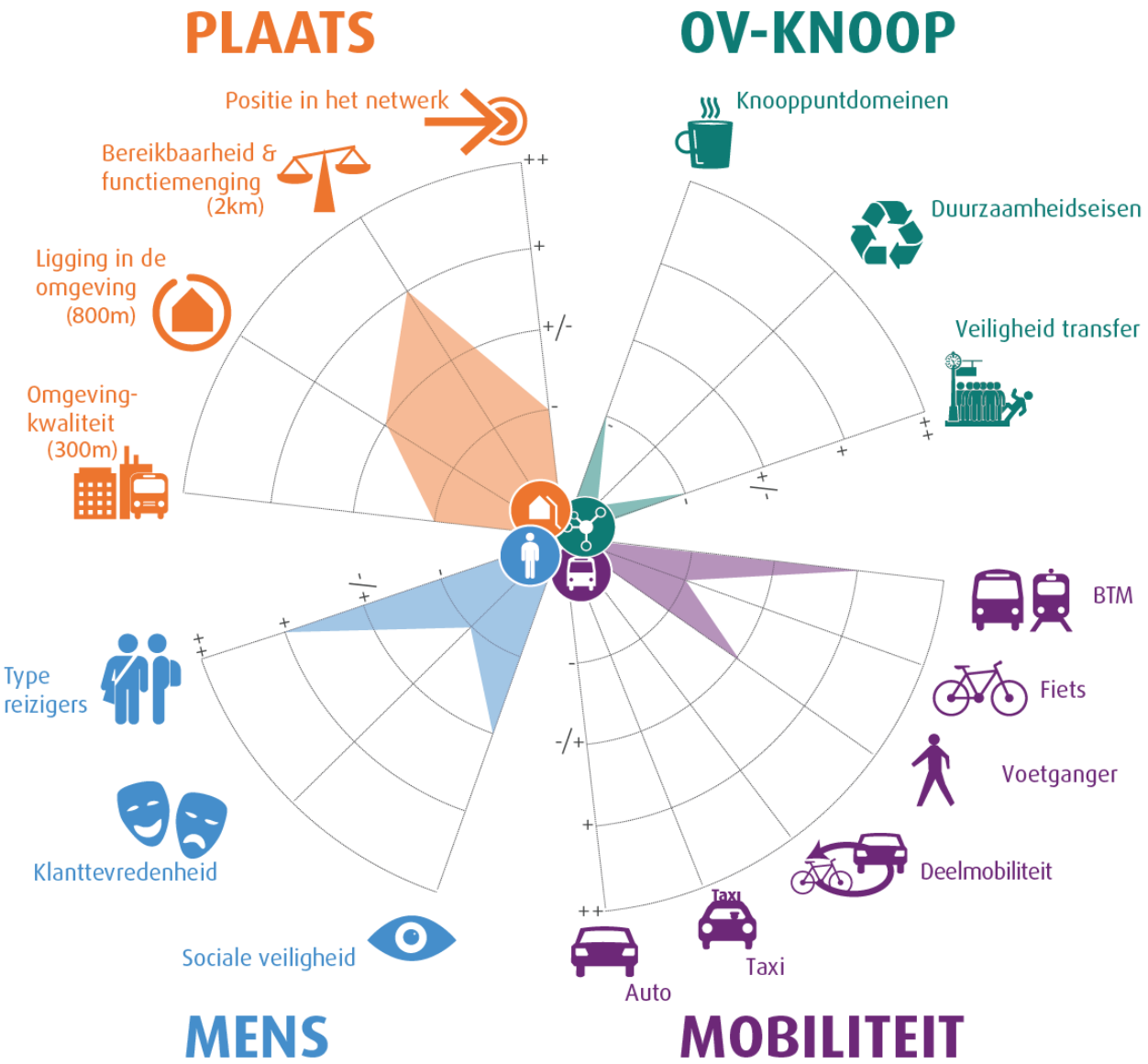
Dit document is tot stand gekomen in samenwerking met een brede groep stakeholders.

Op een drietal momenten is hun input opgehaald:

1. In een belronde in maart, waar we hebben gevraagd naar de verwachtingen per partij.
2. Een brede sessie dd. 20 april, waar de volgende onderwerpen op de agenda stonden
    1. Analyse huidige situatie
    2. Gewenste ambitieniveau
    3. Toetsingskader
    4. Voorkeurslocaties
3. Een brede sessie dd. 3 juni, waar de volgende onderwerpen op de agenda stonden:
    1. Hoe we tot een keuze voor 4 locaties zijn gekomen om verder uit te werken
    2. De uitwerking van de drie locaties
    3. Het vervolgproces

De sessies voorliepen erg voorspoedig. De deelnemers gaven aan dat ze hun opmerkingen goed kwijt konden. In dit document zijn de opmerkingen van de stakeholders meegenomen in de beschrijving van de huidige situatie en het gewenste ambitieniveau. In de separate verslagen zijn de opmerkingen en voorkeuren van de stakeholders opgenomen.

Beoordeling huidige situatie



De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de bushaltes. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig/ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig/onvoldoende score/lager dan referentie-busstations
+/- : aanwezig/voldoende score/vergelijkbaar met referentie-busstations
+ : ruim aanwezig/hoge score/hoger dan referentie-busstations
++ : zeer ruim aanwezig/zeer hoge score => voorbeeldknooppunt op dit thema

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema. De situatie is beoordeeld als een busstation, vandaar dat de scores van de huidige situatie doorgaans laag liggen. Om deze score te bepalen is ook gekeken naar verschillende referentiebusstations (zie separate bijlage handelingsperspectief).

Plaats

- Qua positie in het netwerk functioneren de bestaande haltes vooral als haltes, en maar beperkt als overstappunt. Voor een knooppunt is dit een onvoldoende score
- Qua positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging is de locatie heel gunstig. Binnen 2 km liggen de binnenstad, winkelcentrum Schalkwijk en zijn verschillende woonwijken in Haarlem te bereiken. Qua dichtheid binnen 2 km scoort deze locatie goed in vergelijking met de verschillende onderzochte referentiebusstations.
- De ligging in de omgeving van de bushaltes scoort voldoende. Er zijn interessante functies te vinden binnen 800 m, namelijk een ziekenhuis, een hotel, sportfuncties, kantoren en woonfuncties. Qua dichtheid binnen 800 m scoort deze locatie vergelijkbaar met referentie-busstations, vandaar voldoende.
- De kwaliteit van de direct omgeving is laag: dichtheden zijn lager dan referentie-busstations en de relatie tussen de omliggende gebouwen en de haltes is beperkt. Daarnaast leidt het gebrek aan publieke functies er voor dat de verblijfskwaliteit laag is en de plek meer een stroomkarakter heeft.

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- Het knooppuntdomein scoort onvoldoende voor een busstation. Voor een bushalte zijn de faciliteiten op orde: er zijn overdekte wachtruimtes en dynamische reisinformatie. In vergelijking tot het referentie-busstation is het aantal voorzieningen zeer laag: er kan geen koffie of een broodje worden gehaald, er zijn geen OV-chipkaart automaten etc.
- Er zijn geen elementen op het gebied van duurzaamheid aanwezig. Denk aan zonnepanelen of mogelijkheden om elektrische bussen te laden.
- De veiligheid van de transfer scoort onvoldoende. Uit de interviews is naar voren gekomen dat de haltes bij drukte erg smal zijn.

Figuur. De bestaande haltes bevatten de benodigde voorzieningen voor bushaltes, maar de relatie met de omgeving is beperkt.

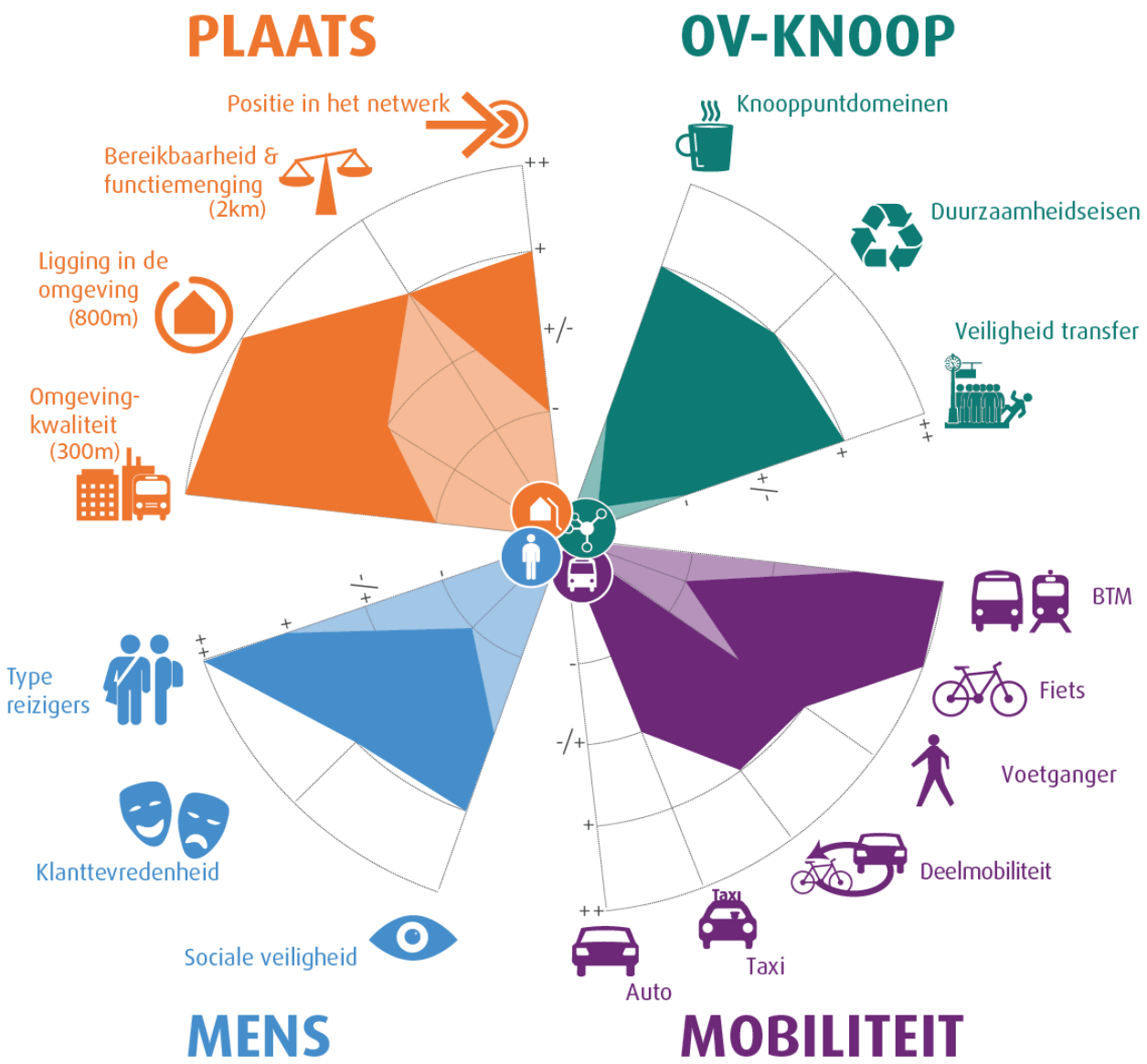
Mens

- Er is beperkt data over de type gebruikers, maar de inschatting is dat de bushaltes goed scoren op dit aspect. Dat wil zeggen: er zijn veel verschillende doelgroepen die van de haltes gebruik maken, bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers naar Schiphol. Zoals je ook op een knooppunt verwacht, maken er dus verschillende typen reizigers gebruik van.
- Op het gebied van klanttevredenheid is geen data beschikbaar. De inschatting is dat de haltes onvoldoende scoren wanneer ze worden beoordeeld als busstation. Dit gezien het gebrek aan voorzieningen en kwaliteit van de directe omgeving (veel infrastructuur, weinig programma).
- Uit de interviews is naar voren gekomen dat de sociale veiligheid onvoldoende is op de bushaltes. Op de locatie vinden relatief veel incidenten plaats, zoals verbale agressie en lastigvallen van personeel/reizigers. Er is echter geen objectieve informatie beschikbaar over de beleving van reizigers op dit punt (geen enquêtes bijvoorbeeld). Er lijkt qua ontwerp geen probleem te zijn met de sociale veiligheid: er is ruim zicht, en er zijn geen onoverzichtelijke hoekjes. Alles overziend wordt dit aspect voldoende beoordeeld.

Mobiliteit

- De score op het gebied van BTM is hoog in de huidige situatie. Dit komt door het grote aantal bussen dat de haltes in de huidige situatie aandoet (circa 100 in een spitsuur).
- Fiets scoort onvoldoende, er zijn in de huidige situatie circa 230 fietsenstallingen aanwezig, maar deze zijn overvol. De kwaliteit van fietsroutes is voldoende: er zijn heldere oversteken, maar wel met verkeerslichten. Daarnaast lijkt de breedte van het fietspad langs de Schipholweg onvoldoende.
- Faciliteiten voor voetgangers scoren voldoende. Er zijn heldere voetgangersoversteken aanwezig, echter met verkeerslichten waardoor voetgangers regelmatig moeten wachten om bij de bushaltes te komen.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem.
- Er zijn geen faciliteiten voor taxi's aanwezig. Als je wilt overstapen van taxi op bus moet de taxi op behoorlijke afstand van de halte parkeren.
- Er is geen deelmobiliteit aanwezig.

Ambitieniveau knooppunt



De figuur links toont het **gewenste ambitieniveau** per thema voor het knooppunt in 2040. Dit ambitieniveau is bepaald op basis van beleidsdocumenten, inschattingen van experts en met input van stakeholders. De legenda is gelijk aan de legenda op pagina 16.

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema in dit document. Op de meeste thema's is de ambitie om **minimaal goed** te scoren. Op een aantal thema's is een **zeer goede score** wenselijk. Dit betreft de omgevingskwaliteit, ligging in de omgeving, type reizigers en BTM en fiets. Dat betekent dat de knoop op die thema's tot de beste ov-knopen van Nederland behoort. In bijlage VII is een analyse opgenomen naar de te verwachten innovatieve mobiliteitsontwikkelingen voor het OV-systeem tot 2040

Het verschil tussen de huidige score en het gewenste ambitieniveau vormt de zogenaamde **gap**. Hoe groter de gap, hoe meer inspanning nodig is om deze te overbruggen.

Plaats

- De ambitie is om de positie in het netwerk te verhogen. Dit houdt in dat het knooppunt echt als knooppunt gaat functioneren met overstapfunctie.
- De positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging op grotere afstand (2 km) is al goed. We zien geen aanleiding deze verder te willen verbeteren: de inspanningen moeten vooral in de omgeving van het knooppunt worden gepleegd, omdat daar de opgave ligt.
- De ambitie is om de ligging in de omgeving van het knooppunt flink te verbeteren. Denk aan het toevoegen van woningen en voorzieningen en het zorgen voor goede verbindingen (verkeerskundig, maar ook in ruimtelijk ontwerp) tussen het knooppunt en haar omgeving. De knoop moet zo echt een integraal onderdeel worden van de omgeving.
- De huidige kwaliteit van de direct omgeving is laag. De ambitie is om goed zeer goed te maken, waarbij de verblijfskwaliteit sterk verbeterd wordt, waarmee het knooppunt een voorbeeld wordt in Nederland. Gezien de aanwezigheid van de vele weg-infrastructuur is dit een grote uitdaging.

Ambitieniveau knooppunt

OV-knoop

- Het doel is om tot een hoogwaardig knooppuntdomein te komen, met voorzieningen zoals een winkeltje voor koffie of een broodje, er zijn OV-chipkaartautomaten, pakketdiensten en een supermarkt-to-go, waar de verblijfskwaliteit hoog is. Het knooppunt gaat daarmee een voorbeeldfunctie vervullen in Nederland. Van de referentiestations zijn alleen de plannen voor busstation Zuidplein hiermee te vergelijken. Dit is echter ook een metrostation.
- De ambitie is om het knooppunt op hoog niveau te brengen qua duurzaamheid. Dit betekent dat bussen er kunnen laden (de eindigende bussen) en met zonnepanelen het knooppunt in haar eigen stroomvoorziening voorziet. We gaan niet voor de maximale ambitie, dan zouden er nog meer laadfaciliteiten voor bussen moeten zijn, wat ook weer meer ruimte kost.
- De veiligheid van de transfer willen we op hoog niveau hebben, vergelijkbaar met andere busstations zoals Amstelveen. Sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van dit busstation is echter een aandachtspunt.

Figuur. Op busstation Amstelveen zijn fietsenstallingen, voorzieningen en droge wachtruimtes beschikbaar. De transferveiligheid is hier goed met een middenperron. De sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van het busstation is echter een aandachtspunt.

Mens

- Qua hoeveelheid verschillende type gebruikers zal het knooppunt een voorbeeldfunctie voor Nederland vervullen. Het wordt een mix van bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers, bezoekers aan de binnenstad van Haarlem, dagjesmensen richting de kust.
- We ambiëren een hoge score op sociale veiligheid en klanttevredenheid.

Mobiliteit

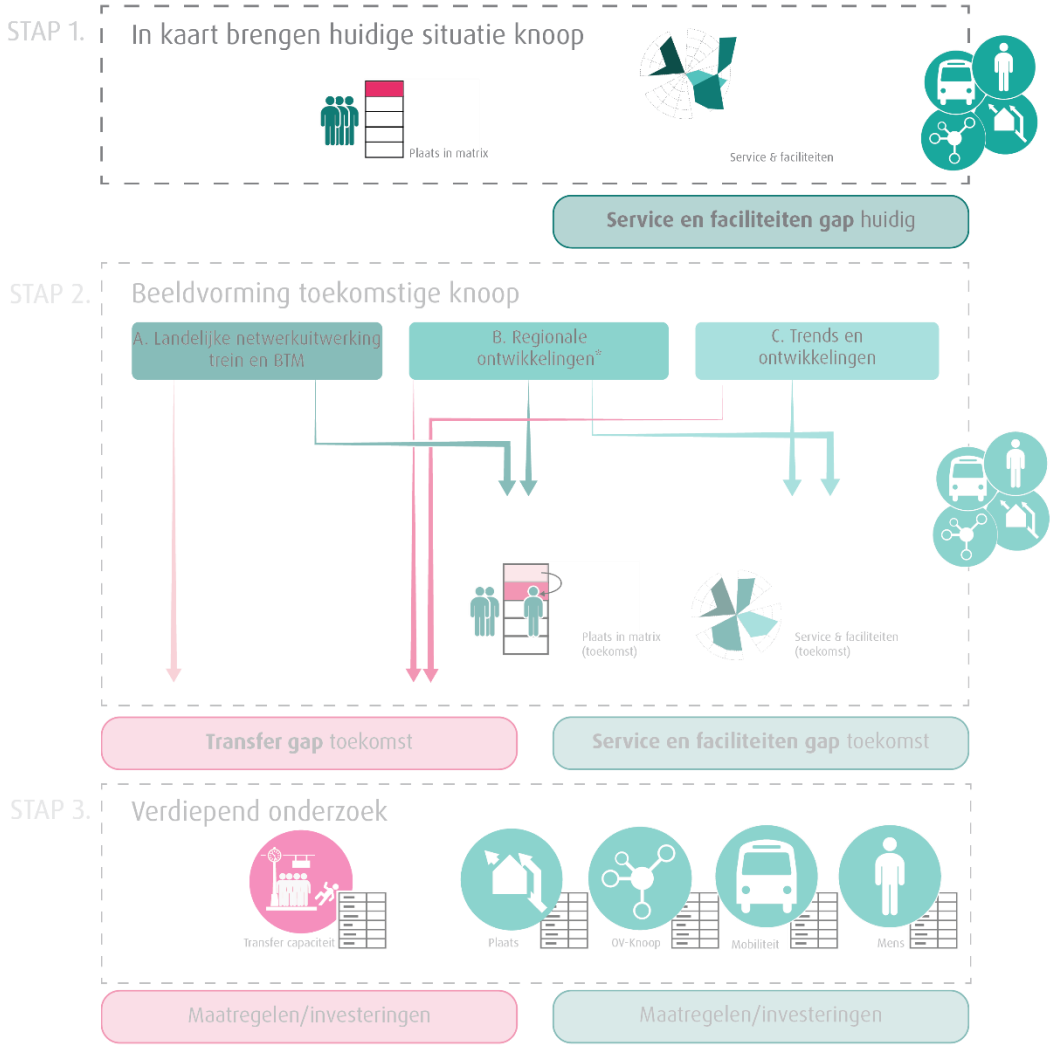
- De score op het gebied van BTM is al hoog in de huidige situatie, maar de ambitie is om naar ca 150 bussen per (spits)uur te groeien in 2040. Daarmee wordt dit knooppunt een van de drukste van Nederland: van de verschillende bekeken referentiestations verwerkt alleen Rotterdam Zuidplein meer bussen (op dit moment 180 per spitsuur).
- Qua fietsenstallingen moet het knooppunt state of the art zijn. De ambitie is immers om reizigers te verleiden naar dit knooppunt te fietsen, waardoor station Haarlem wordt ontlast. De berekeningen (zie bijlage I) geven aan dat er maar liefst 2.000 – 2.500 fietsenstallingen nodig zijn. Dat is veel meer dan in de referentiebusstations. Bij deze hoge ambitie hoort ook goed bereikbare, overdekte en/of bewaakte stallingen.
- We ambiëren een hoge score op faciliteiten voor voetgangers. Toegankelijkheid van/naar/op het knooppunt is hierbij van belang.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem en de ambitie is om dit zo te houden. Een P+R zou kostbare ruimte vragen, die we liever inzetten voor meer programma of ruimtelijke kwaliteit. De ambitie van Haarlem is om inwoners en bezoekers zo veel mogelijk met de fiets/het OV te laten reizen. Een herkomst P+R past niet in dit beleid. Een bestemmings-P+R zou wel kunnen, maar dan verder van het centrum vandaan om de Schipholweg te ontlasten.
- Er zijn geen faciliteiten voor K&R/taxi's, maar dat ambiëren we wel voor het knooppunt.
- De ambitie is om deelmobiliteit aan te bieden op deze plek. Op deze manier kunnen bezoekers een fiets lenen en daarmee bijvoorbeeld de binnenstad bezoeken of kunnen werknemers met een deelauto naar hun werk.

Handelingsperspectief

Mobiliteitsknooppunten van de toekomst

STAP 1

In kaart brengen **huidige** situatie van de knoop



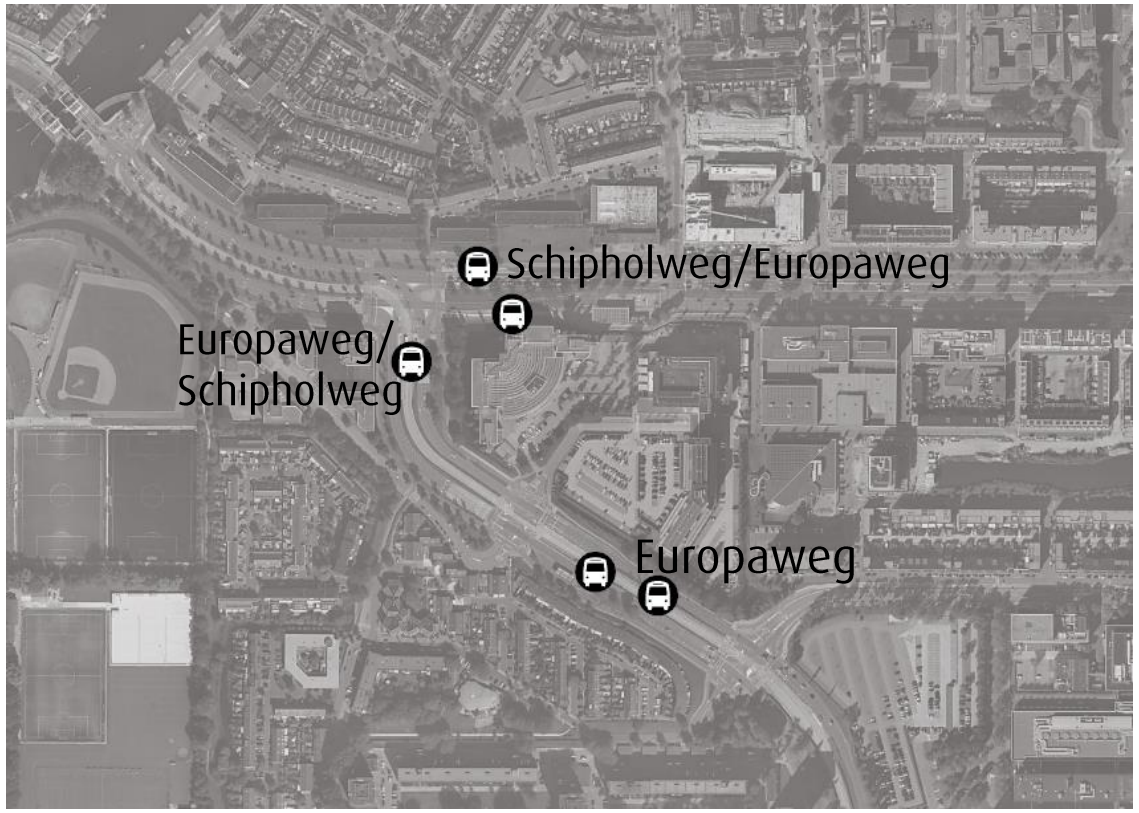
De huidige situatie van het knooppunt wordt in kaart gebracht aan de hand van de onderstaande thema's:

A. Het aantal gebruikers

B. Huidige situatie van de knoop
   A. Plaats
   B. Knoop
   C. Mobiliteit
   D. Mens

* Beleid en ruimtelijke ontwikkelingen

A. Aantal gebruikers en reizigers



Aantal in/uitstappers
o.b.v. OV-chipkaartdata november 2019

	tussen 8-9u	gem. werkdag (etm.)
Halte Schipholweg/Europaweg	270	2050
Halte Europaweg/Schipholweg	65	710
Halte Europaweg	195	1710
Totaal	**530**	**4470**

- Grote reizigersstroom richting Zuid-Oost (Amsterdam en Schiphol)

B. Analyse **huidige** situatie:

We hebben de huidige situatie van het knooppunt in kaart gebracht aan de hand van de volgende aspecten in het handelingsperspectief: *knoop, mobiliteit, mens en plaats*.

Deze indeling ondersteunt bij het vormen van een integraal beeld hoe de knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

Met de onderstaande verbeelding geven we de score weer per aspect voor de huidige situatie.

-- - +/- + ++

Plaats

- Positie in het netwerk
- Ligging in de omgeving
- Bereikbaarheid en functiemenging
- Omgevingskwaliteit

OV-knoop

- Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie
- Duurzaamheidseisen
- Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit

- Deelmobiliteit
- BTM
- Fiets (bewaakt en onbewaakt)
- Auto

Mens

- Type reizigers
- Klanttevredenheid
- Veiligheid sociaal

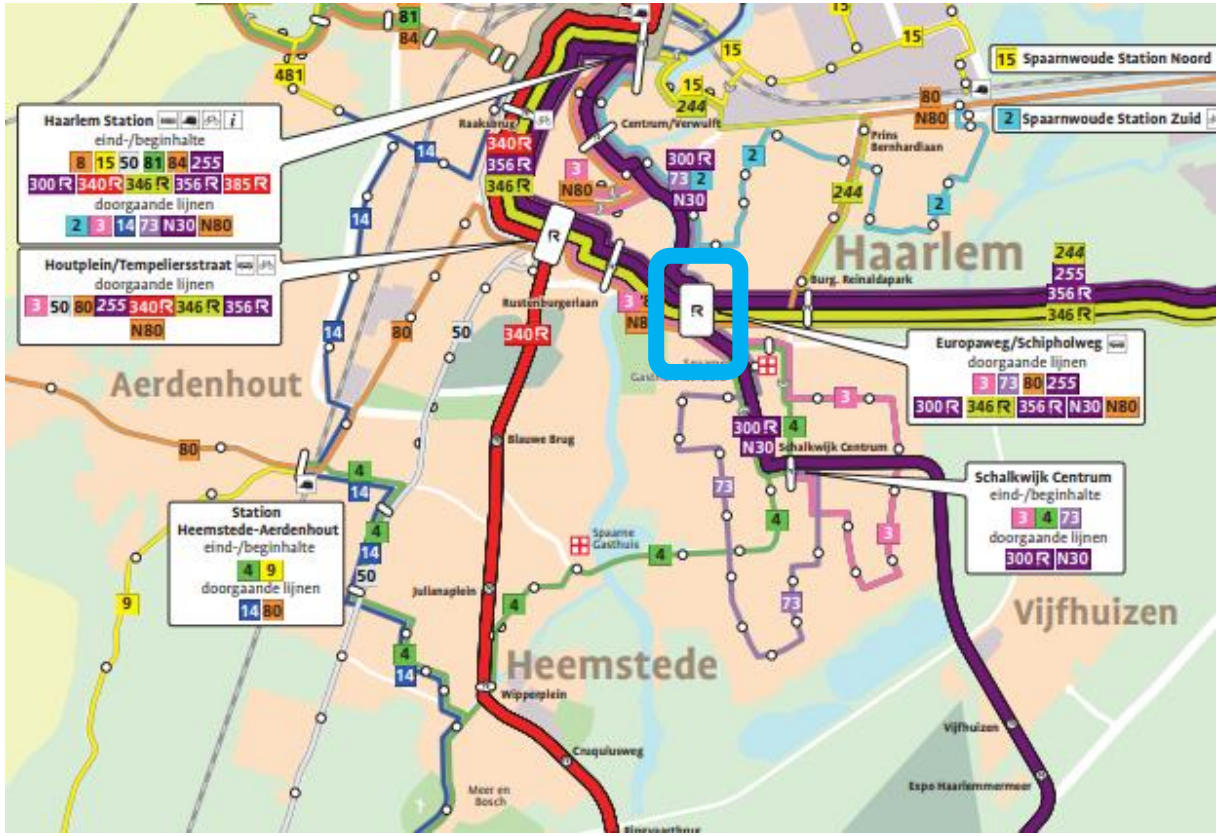
Plaats

Ligging en bereikbaarheid

Plaats

Positie in het netwerk

-- - +/- + ++



De plek in het netwerk:

- Samenkomst van buslijnen van/naar Station Haarlem
- Samenkomst van lijnen van/naar oosten (A9, Schiphol) en zuidoosten (Schalkwijk, Hoofddorp)
- Sterke relaties met Haarlem Station, Schiphol Noord, Hoofddorp, Amsterdam Zuid

De functie van de OV-knoop:

- Herkomst/bestemmingshalte
- Overstaphalte

Conclusie:

- Qua positie in het netwerk functioneren de bestaande haltes vooral als haltes, en maar beperkt als overstappunt. Voor een knooppunt is dit een onvoldoende score

Plaats
Bereikbaarheid en functiemenging (2km)

-- - +/- + ++

De plek in de omgeving:
- Haarlem gelegen aan de rivier Spaarne, ten oosten van Amsterdam en ten noordwesten van Schiphol en Hoofddorp
- Toeristisch: Toegang tot Haarlemse binnenstad vanaf Hoofddorp/Amsterdam

De ligging in de omgeving
- Op loopafstand (binnen 5 minuten) ligt het Ziekenhuis en het Van Der Valk Hotel.
- Winkelcentrum Schalkwijk ligt één halte zuidelijker, of is een kwartier (1,5 km) lopen van halte Schipholweg.
- Het stadscentrum ligt op ca 20 minuten (1,8 km) lopen.
- Treinstations Haarlem, Haarlem-Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout liggen op 2 tot 3 km afstand

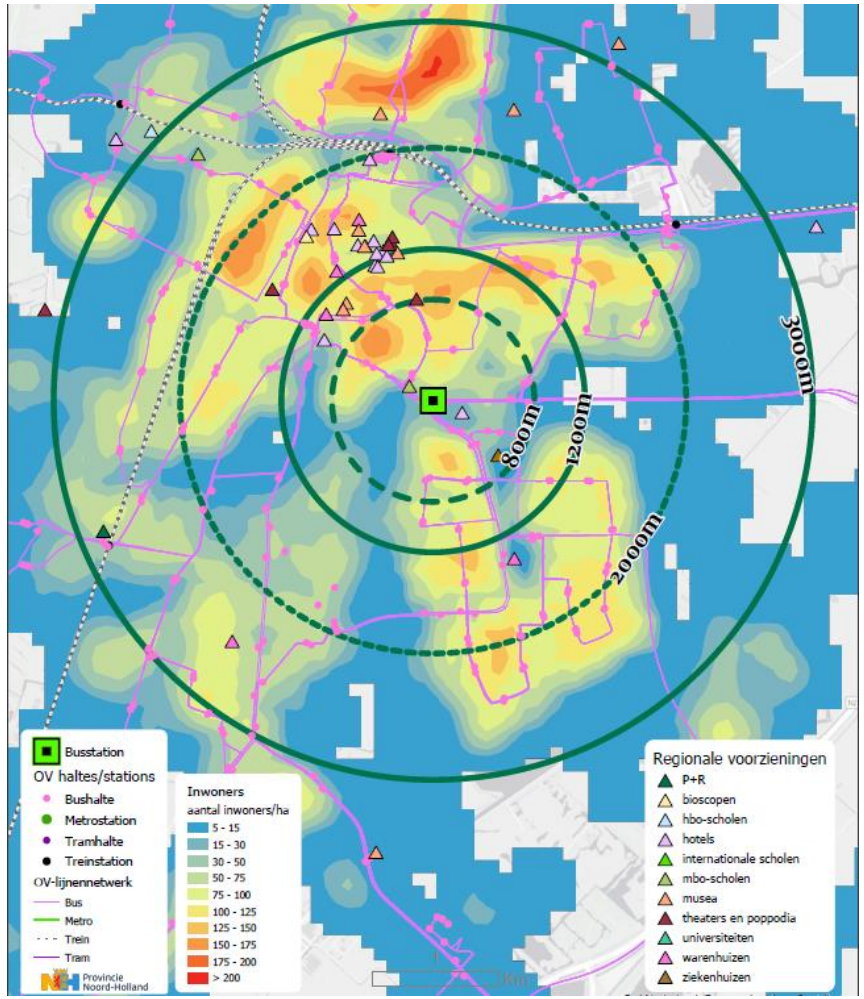
Herkomst/Bestemming
- De knoop heeft niet een specifieke functie door de herkomst/bestemming van gebruikers.

Conclusie
- De ligging van de knoop in Haarlem is redelijk goed: het ligt tussen De verschillende stations en Schalkwijk centrum in. Hierdoor kan het de ov-dekking van Haarlem goed verbeteren.

Plaats

Ligging in de omgeving (800m)

-- - +/- + ++



Voorzieningen

- 800m: hotel, Mbo-school, ziekenhuis
- 1200m: 4 **hotels, Mbo-school, ziekenhuis, 2 musea, 1 theater, 1 warenhuis**

Menging

Menging is ongeveer 60-75%: Onder menging wordt hier de verhouding tussen inwoners en werknemers op lokaal schaalniveau gezien. De huidige halte is dus vooral een halte voor inwoners.

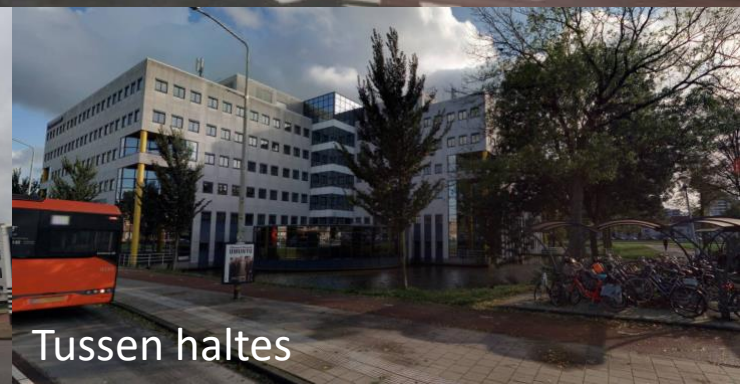
Conclusie

- De halte ligt in een dichtbebouwd, overwegend woongebied.

	800m	1200m	2000m
Inwoners	12.500	27.500	75.000
Arbeidsplaatsen	7.000	15.000	37.000

Plaats
Omgevingskwaliteit (300m)

-- - +/- + ++



Directe omgeving:

- De halte ligt aan verschillende wegen en zijn niet direct verbonden: zo zijn de R-Net haltes in de verschillende richtingen 400m van elkaar verwijderd (5 minuten lopen).
- De Schipholweg wordt aan de gehele noordkant begrensd met portiekflats
- Aan de westkant worden de haltes door een kantorencomplex begrensd (met enige leegstand).
- De zuidkant wordt begrensd door woningen.
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord beslaat de driehoek tussen de haltes.
- De oostkant wordt inbeslaggenomen door een grote vestiging van het Van Der Valk Hotel.
- Er staat een beperkt aantal beschermwaardige bomen in de omgeving van de halte.
- Er zijn (afgezien van het tankstation) geen publieke voorzieningen in de directe omgeving.

Bereikbaarheid haltes

- De haltes aan de Europaweg liggen aan de busbaan die in de mediaan van de weg ligt. Hierdoor moeten reizigers deze drukke weg oversteken om op bij de haltes te komen.

Conclusie

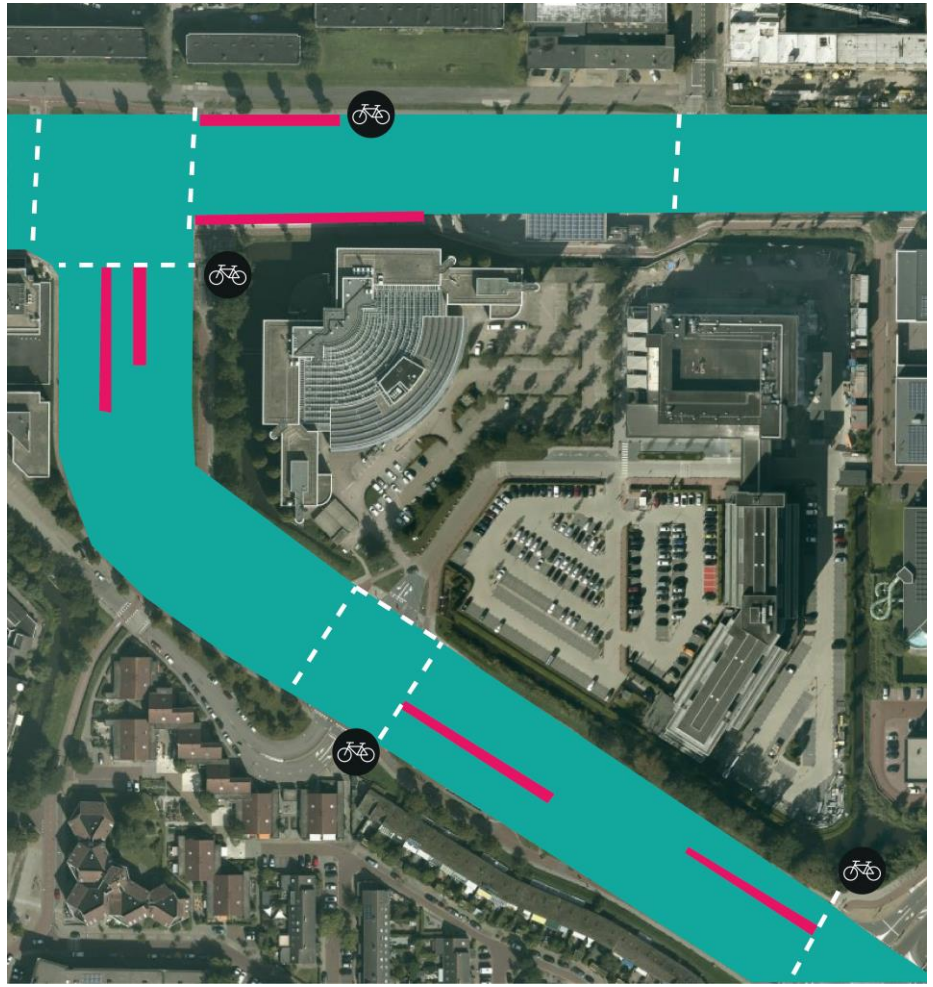
- De kwaliteit van de omgeving is laag door de lage kwaliteit van de bebouwing. Ook is de verblijfskwaliteit laag door het grote ruimtebeslag van de infrastructuur: de Schipholweg.

De OV-knoop

OV knoop

Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie

-- - +/- + ++



De aanwezige voorzieningen op de knoop:

- Beschutte Abri's in R-Net stijl
- Fietsenstallingen
- Een tankstation met commerciële voorzieningen (koffie, broodje, snack)

Conclusie

- De huidige voorzieningen zijn de minimale voorzieningen voor een R-NET halte; het zijn geen voorzieningen passend bij een ov-knoop.

Reisdomein: fiets, auto, trein en bus

Perron

Loopverbindingszone

OV knoop
Duurzaamheidseisen

-- - +/- + ++

Duurzaamheidseisen:

- In de huidige situatie rijden er nog geen ZE-bussen langs de haltes van Haarlem NZ. Hierdoor zijn er ook nog geen laadfaciliteiten in de nabijheid.
- De concessies Amstelland-Meerlanden (AML) en Haarlem-IJmond (HIJ) lopen respectievelijk af in 2032 en 2027. In het bestuursakkoord zero emissie bus is door de ov autoriteiten afgesproken dat vanaf 2025 elke nieuwe bus ZE is en vanaf 2030 alle bussen ZE zijn. In de concessies AML en HIJ zullen dus ook ZE-bussen komen.
- Door de beperkte ruimte rond de haltes is het onwaarschijnlijk dat er laadinfrastructuur rond de huidige haltes kan worden gerealiseerd.
- De haltes zijn fysiek niet van duurzame materialen gemaakt en de hoeveelheid groen rond de haltes is beperkt.

Conclusie:

- Er zijn geen elementen op het gebied van duurzaamheid aanwezig. Denk aan zonnepanelen of mogelijkheden om elektrische bussen te laden.

OV knoop
Veiligheid (transfer)

-- - +/- + ++

Schipholweg

Europaweg

Transferveiligheid:

- De transferveiligheid is in een aandachtspunt bij halte aan de zuidkant van de Schipholweg. Hier zijn smalle perrons (die wel voldoen aan de minimale richtlijn van 1,5m) tussen een fietspad en de haltekom geklemd. Zeker in de spitsen kan deze minimale ruimte i.c.m. het grote aantal reizigers en bussen voor mogelijk gevaarlijke situaties zorgen. Ook bij de haltes aan de busbaan in de mediaan van de Europaweg is de transferveiligheid in het geding omdat reizigers hier fietsen op het perron parkeren.

Conclusie:

- De veiligheid van de transfer scoort onvoldoende. Uit de interviews is naar voren gekomen dat de haltes bij drukte erg smal zijn.

Mobiliteit

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit

-- - +/- + ++

Aantal bussen

Op dit moment liggen er op de locatie van het toekomstige knooppunt, drie haltes: halte Schipholweg / Europaweg, halte Europaweg / Schipholweg en R-net halte Europaweg. Vanuit deze drie bushaltes vertrekken er in ochtendspits 101 bussen in het drukste uur. De meeste bussen rijden in de richting van Haarlem Binnenstad / Station. Er gaat ook een groot aantal bussen richting Amsterdam Zuid en Hoofddorp / Schiphol. Zie het figuur hiernaast voor het aantal bussen per richting in de ochtendspits.

Aantal in/uitstappers

o.b.v. OV-chipkaartdata november 2019

	tussen 8-9u	gem. werkdag (etm.)
Halte Schipholweg/Europaweg	270	2050
Halte Europaweg/Schipholweg	65	710
Halte Europaweg	195	1710
Totaal	**530**	**4470**

Conclusie:

- De score op het gebied van **BTM** is hoog in de huidige situatie. Dit komt door het grote aantal bussen dat de haltes in de huidige situatie aandoet (ca 100 in een spitsuur)

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit

-- - +/- + ++

Schipholweg (noord)

Schipholweg / Europaweg

Europaweg (west)

Europaweg (oost)

Fietsenstallingen

Bezetting / capaciteit

- Schipholweg (noord): 45 / 32
- Schipholweg / Europaweg: 161 / 118
- Europaweg (west): 71 / 58
- Europaweg (oost): 36 / 24
- **Totaal: 313 / 232**

Conclusie:

- Fiets scoort onvoldoende, er zijn in de huidige situatie ca 230 fietsenstallingen aanwezig, maar deze zijn overvol.

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit

-- - +/- + ++

Aanwezigheid K&R:
- Bij de huidige haltes is geen Kiss and Ride aanwezig

Aanwezigheid taxistandplaatsen:
- Bij de huidige haltes zijn geen taxistandplaatsen

Aanwezigheid P&R:
- Bij de huidige haltes zijn geen P+R faciliteiten
- Het RWS kantoor en het Van Der Valk kantoor hebben beiden uitgebreide parkeermogelijkheden, gesloten voor de busreizigers

Aandeel reizigers per auto naar de knoop:
- Op dit moment ligt er geen P+R

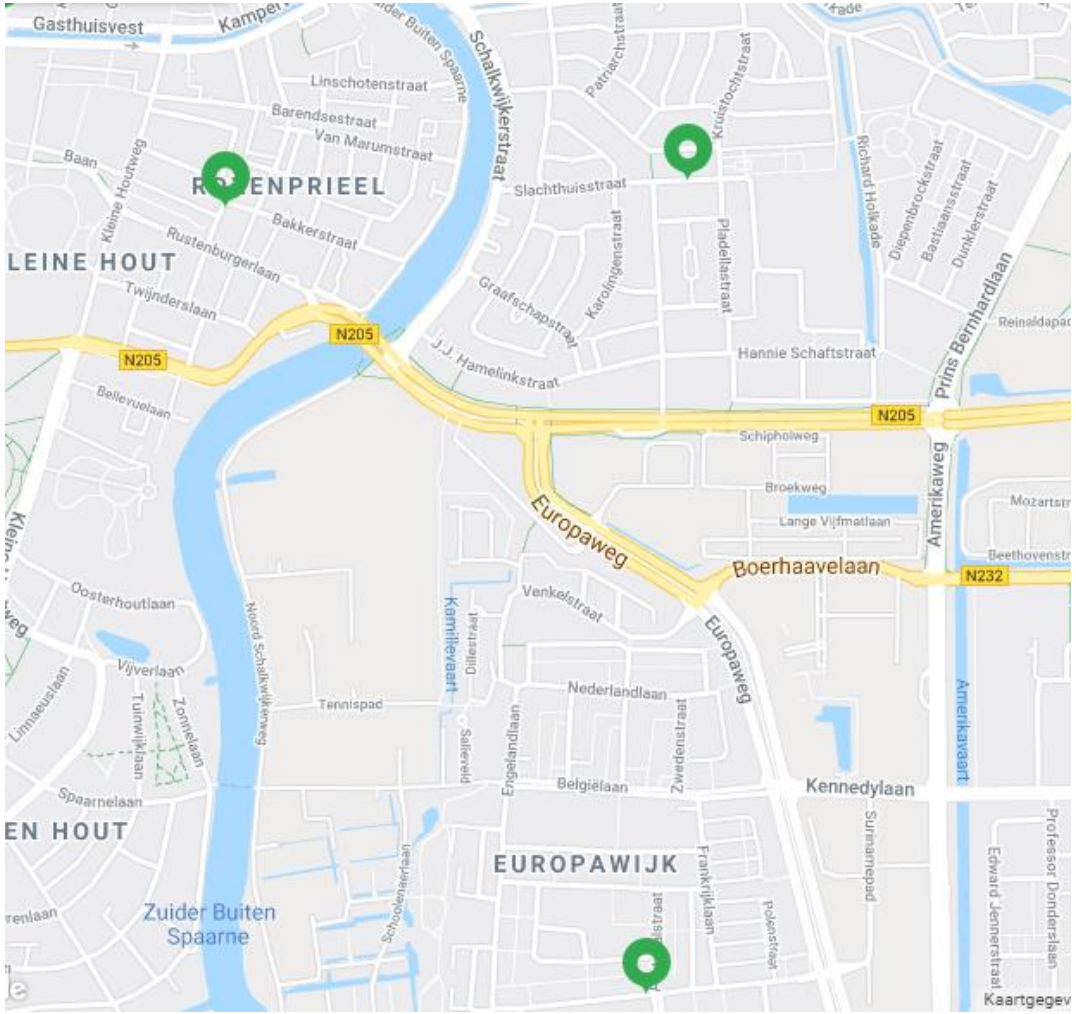
Tevredenheid autoparkeren: niet bekend
Prognose behoefte 2030: niet bekend

Conclusie:
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem.

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit

-- - +/- + ++



Aanwezigheid overige mobiliteitsopties:

- **Innovaties:** De huidige halte maakt gebruik van Dynamische Route Informatie Systemen (DRIS) en een vrije busbaan (Zuidtangent).
- **MaaS:** Er zijn op de huidige haltes geen Mobility-as-a-Service diensten aangesloten.
- **P+R:** De huidige halte heeft geen P+R functie en geen openbare parkeerplaatsen in de buurt.
- **Deelfietsen:** De huidige halte heeft geen deelfietssysteem in de omgeving.
- **Taxi:** De huidige halte heeft geen taxistandplaatsen
- **Deelauto:** Greenwheels staan niet in de buurt van de kruising, maar in de woonwijken hier omheen (zie afbeelding).

Conclusie

- Er is geen deelmobiliteit aanwezig

Mens

Mens
Type reiziger

-- - +/- + ++

Leeftijdsprofiel	Aandeel Schipholweg	Aandeel Europaweg/ Schipholweg
Student	15%	15%
Jeugd	9%	6%
Volwassene	39%	39%
Kind	8%	1%
Senior	5%	7%
Overig	25%	32%

Type reiziger

- Het type reiziger is overwegend volwassen op de verschillende haltes (40%). Er zijn echter ook een groot aantal andere doelgroepen te vinden op de halte.
- Door de aantrekkelijke verbindingen van Haarlem met Schiphol en Amsterdam-Zuid maken werkende forenzen en studenten gebruik van de halte. Door de afwezigheid van een directe spoorverbinding naar deze bestemmingen en de hoogwaardige kwaliteit van de busverbinding is het type reiziger van de halte anders dan een halte voor reguliere stadsbussen.
- Hiernaast trekken de bestemming in de buurt van de halte(scholen, kantoren, ziekenhuis) ook een gemengd publiek.

Conclusie

- De huidige haltes scoren goed op het type reiziger. Dat wil zeggen: er zijn veel verschillende doelgroepen die van de haltes gebruik maken, bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers. Zoals je ook op een knooppunt verwacht maken er dus verschillende typen reizigers gebruik van.

Links: weergave leeftijdsprofiel van reizigers o.b.v. check-ins (Connexxion, 2020)

Mens
Klanttevredenheid

-- - +/- + ++

Klanttevredenheid

- Uit de verschillende interviews van de participatiegroep kwam er geen uitgesproken positief of negatief beeld van de halte naar voren. De halte functioneert dus naar behoren voor een halte, maar valt niet positief op.
- Uit het mysteryguest onderzoek van de concessie AML kwam naar voren dat de abri zo nu en dan vervuild is.

Conclusie

- Op het gebied van klanttevredenheid is geen data beschikbaar. De inschatting is dat de haltes onvoldoende scoren wanneer ze worden beoordeeld als busstation. Dit gezien het gebrek aan voorzieningen en kwaliteit van de directe omgeving (veel infrastructuur, weinig programma).

Mens
Sociale veiligheid

Type incident	Schipholweg	Europaweg/ Schipholweg
A: Strafrecht & AVP	3	6
B: Overtreding Wet Personenvervoer 2000	39	31
C: Overtreding Besluit personenvervoer en huisregels	8	4

Sociale veiligheid:

- Door de drukke wegen in de directe omgeving van de halte is er veel reuring. Ook doen een groot aantal bussen de halte aan, ook in late uren en in de nacht.
- De fysieke opzet van de halte is open: er is direct overzicht, veel licht van straatverlichting en geen mogelijkheid om af te zonderen. Verder zijn er geen voorzieningen in de buurt die sociaal onwenselijk gedrag aantrekken.
- Desondanks zijn de huidige haltes voor Connexxion wel 'hotspots': er zijn op deze locaties relatief veel incidenten

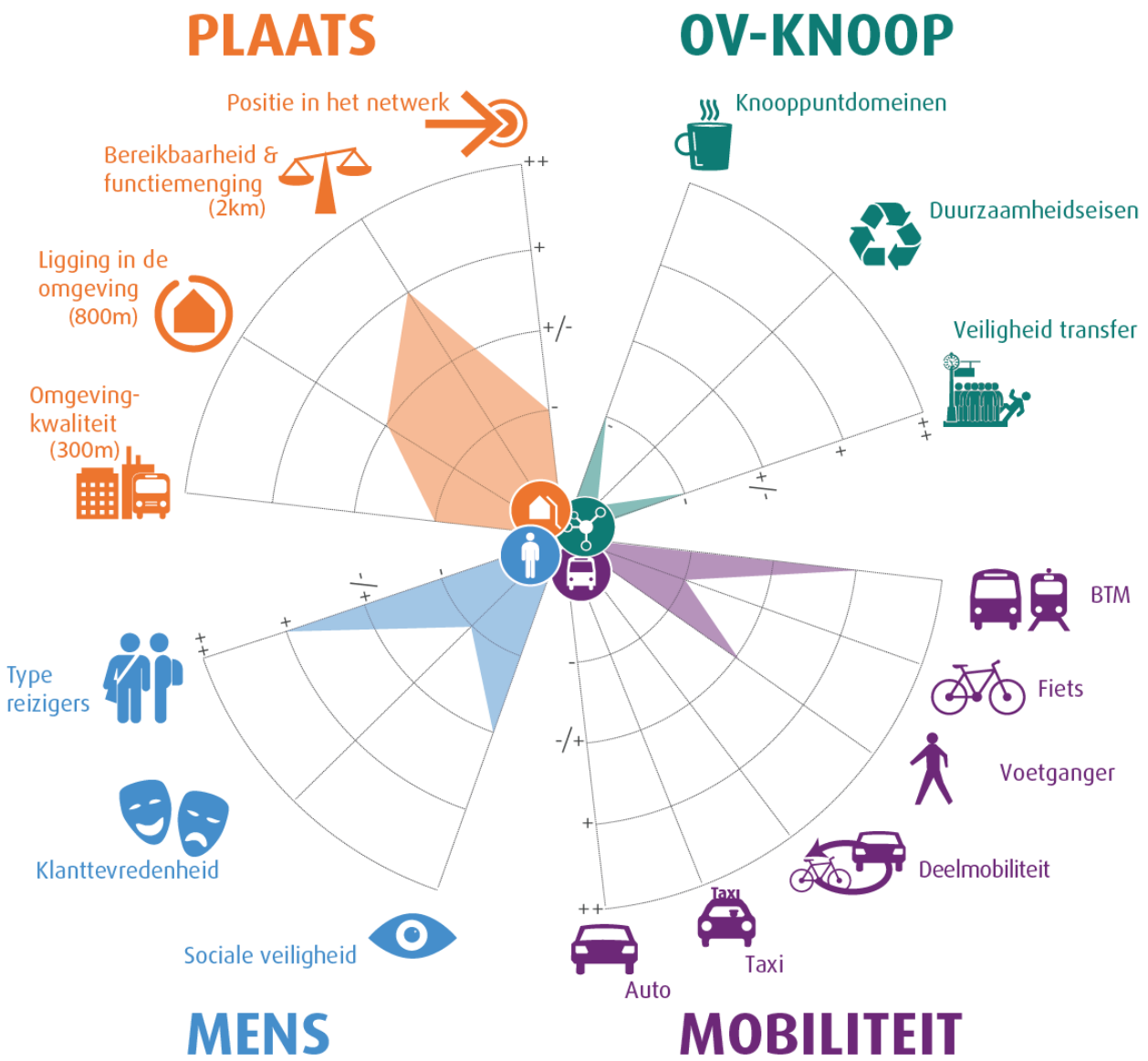
Conclusie:

- Uit de interviews is naar voren gekomen dat de sociale veiligheid onvoldoende is op de bushaltes. Er is echter geen objectieve informatie beschikbaar over de beleving van reizigers op dit punt (geen enquêtes bijvoorbeeld). Er lijkt qua ontwerp geen probleem te zijn met de sociale veiligheid: er is ruim zicht, en er zijn geen onoverzichtelijke hoekjes. Alles overziend wordt dit aspect voldoende beoordeeld.
- Uit de data van de vervoerder blijkt dat de halte

Links: aantal incidenten in 2019 (Connexxion, 2020)

Beoordeling huidige situatie

Beoordeling huidige situatie



De figuur links toont de beoordeling van de huidige situatie van de bushaltes. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf niveaus:

- - : niet aanwezig/ruim onvoldoende score
- : zeer beperkt aanwezig/onvoldoende score/lager dan referentie-busstations
+/- : aanwezig/voldoende score/vergelijkbaar met referentie-busstations
+ : ruim aanwezig/hoge score/hoger dan referentie-busstations
++ : zeer ruim aanwezig/zeer hoge score => voorbeeldknooppunt op dit thema

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema. De situatie is beoordeeld als een busstation, vandaar dat de scores van de huidige situatie doorgaans laag liggen. Om deze score te bepalen is ook gekeken naar verschillende referentiebusstations (zie separate bijlage handelingsperspectief).

Plaats

- Qua positie in het netwerk functioneren de bestaande haltes vooral als haltes, en maar beperkt als overstappunt. Voor een knooppunt is dit een onvoldoende score
- Qua positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging is de locatie heel gunstig. Binnen 2 km liggen de binnenstad, winkelcentrum Schalkwijk en zijn verschillende woonwijken in Haarlem te bereiken. Qua dichtheid binnen 2 km scoort deze locatie goed in vergelijking met de verschillende onderzochte referentiebusstations.
- De ligging in de omgeving van de bushaltes scoort voldoende. Er zijn interessante functies te vinden binnen 800 m, namelijk een ziekenhuis, een hotel, sportfuncties, kantoren en woonfuncties. Qua dichtheid binnen 800 m scoort deze locatie vergelijkbaar met referentie-busstations, vandaar voldoende.
- De kwaliteit van de direct omgeving is laag: dichtheden zijn lager dan referentie-busstations en de relatie tussen de omliggende gebouwen en de haltes is beperkt. Daarnaast leidt het gebrek aan publieke functies er voor dat de verblijfskwaliteit laag is en de plek meer een stroomkarakter heeft.

Beoordeling huidige situatie

OV-knoop

- Het knooppuntdomein scoort onvoldoende voor een busstation. Voor een bushalte zijn de faciliteiten op orde: er zijn overdekte wachtruimtes en dynamische reisinformatie. In vergelijking tot het referentie-busstation is het aantal voorzieningen zeer laag: er kan geen koffie of een broodje worden gehaald, er zijn geen OV-chipkaart automaten etc.
- Er zijn geen elementen op het gebied van duurzaamheid aanwezig. Denk aan zonnepanelen of mogelijkheden om elektrische bussen te laden.
- De veiligheid van de transfer scoort onvoldoende. Uit de interviews is naar voren gekomen dat de haltes bij drukte erg smal zijn.

Figuur. De bestaande haltes bevatten de benodigde voorzieningen voor bushaltes, maar de relatie met de omgeving is beperkt.

Mens

- Er is beperkt data over de type gebruikers, maar de inschatting is dat de bushaltes goed scoren op dit aspect. Dat wil zeggen: er zijn veel verschillende doelgroepen die van de haltes gebruik maken, bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers naar Schiphol. Zoals je ook op een knooppunt verwacht, maken er dus verschillende typen reizigers gebruik van.
- Op het gebied van klanttevredenheid is geen data beschikbaar. De inschatting is dat de haltes onvoldoende scoren wanneer ze worden beoordeeld als busstation. Dit gezien het gebrek aan voorzieningen en kwaliteit van de directe omgeving (veel infrastructuur, weinig programma).
- Uit de interviews is naar voren gekomen dat de sociale veiligheid onvoldoende is op de bushaltes. Op de locatie vinden relatief veel incidenten plaats, zoals verbale agressie en lastigvallen van personeel/reizigers. Er is echter geen objectieve informatie beschikbaar over de beleving van reizigers op dit punt (geen enquêtes bijvoorbeeld). Er lijkt qua ontwerp geen probleem te zijn met de sociale veiligheid: er is ruim zicht, en er zijn geen onoverzichtelijke hoekjes. Alles overziend wordt dit aspect voldoende beoordeeld.

Mobiliteit

- De score op het gebied van BTM is hoog in de huidige situatie. Dit komt door het grote aantal bussen dat de haltes in de huidige situatie aandoet (circa 100 in een spitsuur).
- Fiets scoort onvoldoende, er zijn in de huidige situatie circa 230 fietsenstallingen aanwezig, maar deze zijn overvol. De kwaliteit van fietsroutes is voldoende: er zijn heldere oversteken, maar wel met verkeerslichten. Daarnaast lijkt de breedte van het fietspad langs de Schipholweg onvoldoende.
- Faciliteiten voor voetgangers scoren voldoende. Er zijn heldere voetgangersoversteken aanwezig, echter met verkeerslichten waardoor voetgangers regelmatig moeten wachten om bij de bushaltes te komen.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem.
- Er zijn geen faciliteiten voor taxi's aanwezig. Als je wilt overstapen van taxi op bus moet de taxi op behoorlijke afstand van de halte parkeren.
- Er is geen deelmobiliteit aanwezig.

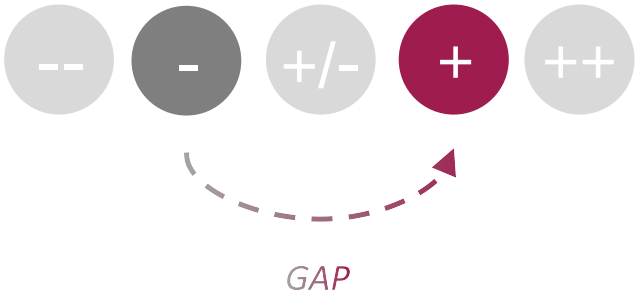
Ambitieniveau knooppunt

Ambitieniveau en GAP’s

We hebben het ambitieniveau van het knooppunt in kaart gebracht. We gebruiken hiervoor dezelfde aspecten uit het handelingsperspectief: *knoop, mobiliteit, mens en plaats*.

We hebben het ambitieniveau zo goed mogelijk ingevuld o.b.v. beleidsdocumenten, eigen inschatting en in overleg met de betrokken stakeholders.

Met de onderstaande verbeelding geven we het ambitieniveau. De pijl laat de GAP zien, het verschil tussen de huidige situatie en de gewenste situatie.



Plaats

- Positie in het netwerk
- Ligging in de omgeving
- Bereikbaarheid en functiemenging
- Omgevingskwaliteit

OV-knoop

- Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie
- Duurzaamheidseisen
- Veiligheid knoop (transfer)

Mobiliteit

- Deelmobiliteit?
- BTM
- Fiets (bewaakt en onbewaakt)
- Auto

Mens

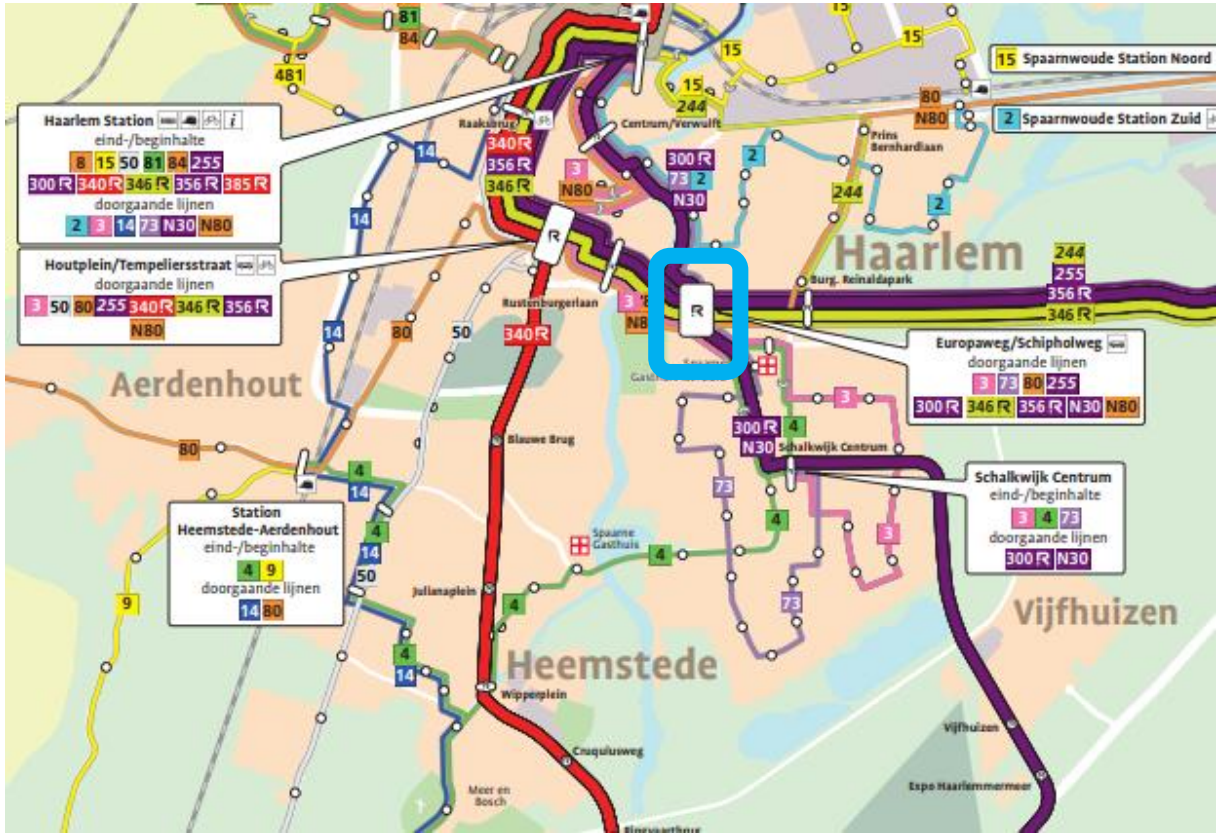
- Type reizigers
- Klanttevredenheid
- Veiligheid sociaal

Plaats

Ligging en bereikbaarheid

Plaats

Positie in het netwerk (1/2)



Ambitie:
Het lijnennet voor de toekomst staat nog niet vast. In deze studie wordt uitgegaan van twee mogelijke varianten voor een toekomstig lijnennet, volgend uit de lijnennetsessie[1]. De precieze uitwerking van het lijnennet zal in een separaat traject in beeld worden gebracht.

Algemene uitgangspunten:

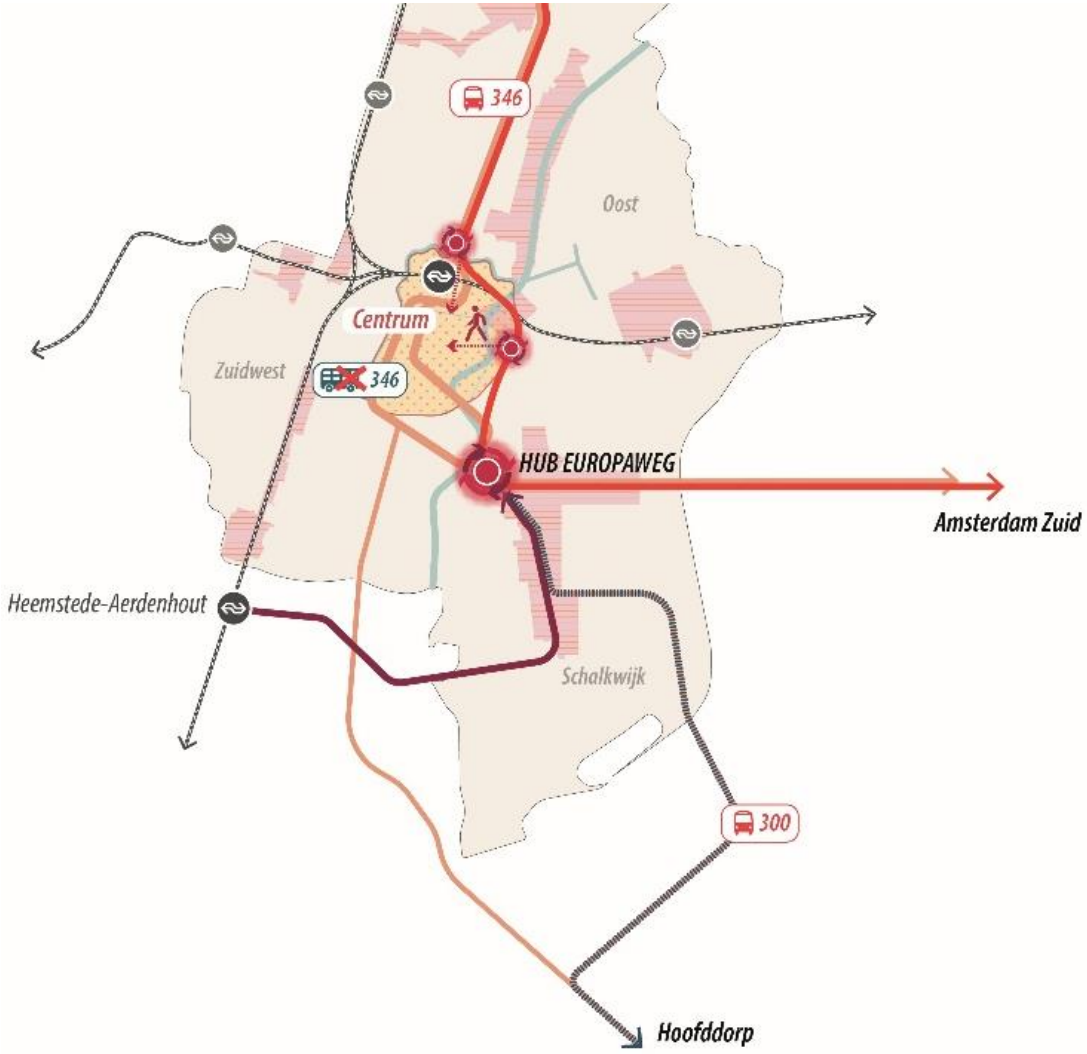
- In alle toekomstige lijnvoeringen wordt uitgegaan van een groei van het aantal bussen van 50%. Dit volgt uit de studie Stationsgebied Haarlem.
- Er wordt van uitgegaan dat het aantal bussen door de binnenstad van Haarlem niet verder mag groeien.

Disclaimer: Met de aantallen bussen, volgend uit de twee opgestelde modellen, gaan we verder met de uitwerking van het nieuwe busstation Haarlem Schipholweg/Europaweg. Het lijnennet voor de toekomst, uit deze modellen, staat niet vast. Dit lijnennet wordt in een separaat traject tussen Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeente Haarlem opgestart. Hierbij moeten ook de financiële consequenties goed in beeld worden gebracht. Conclusies uit dit separate traject worden in de studie naar de bushub meegenomen (indien tijdig beschikbaar).

[1] Notitie lijnennetsessie – 26-03-2020 (0006379.20200330.N1.02)

Plaats

Positie in het netwerk (2/2)



De twee gehanteerde lijnennetmodellen worden hieronder kort toegelicht. In de notitie van de lijnennetsessie is een uitgebreide beschrijving opgenomen.

Model 1: Lijnennet studie stationsgebied Haarlem (zie figuur)

- De extra ritten door de groei van 50% eindigen op het nieuwe knooppunt, met uitzondering van lijnen 346, 340 en 356:
- Lijn 346, die rijdt via de koepel om het centrum van Haarlem heen naar Haarlem Noord.
- Lijn 340 en 356, extra ritten op deze lijnen compenseren het vervallen van lijn 346 door de binnenstad.

Totaal aantal bussen in dit model komt uit op 140 bussen per uur in de spits. In dit model eindigt ca 15% op het knooppunt.

Model 2: Lijnennet provincie (zie figuur in notitie lijnennetsessie)

- Buslijnen rijden vanaf het knooppunt zoveel mogelijk door naar andere bestemmingen in Haarlem. Dit is ook makkelijker qua laadinfra; bussen hoeven niet op Haarlem Station te laden, maar doen dat op een alternatieve eindbestemmingen. Ook ontlast dit de binnenstad.

Totaal aantal bussen in dit model komt uit op ca 150 bussen per uur in de spits. Er zijn geen eindigende bussen

Er is vanuit de regio de ambitie om Haarlem d.m.v. lightrail te verbinden met Amsterdam Zuid / Schiphol. Als daarvan uit wordt gegaan neemt de positie van het knooppunt in het netwerk verder toe.

Plaats
Bereikbaarheid en functiemenging (2km)

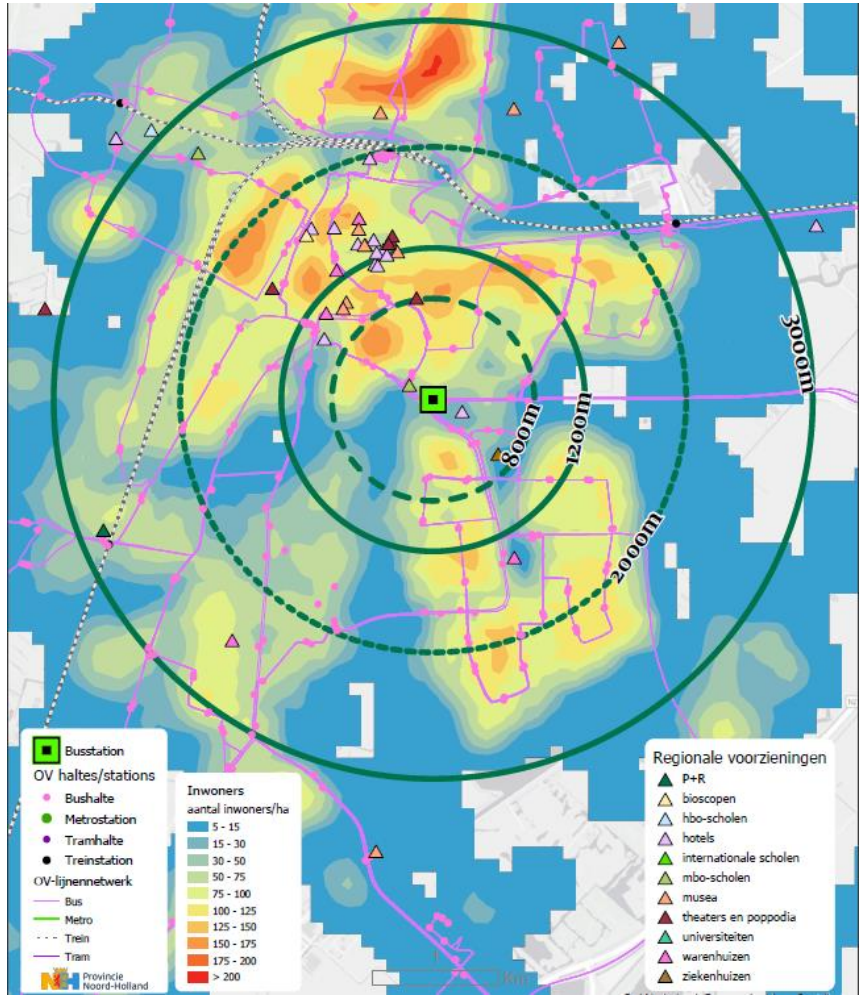
-- - +/- + ++

Ambitie:
- De plek van de knoop in de omgeving blijft hetzelfde

De ligging/inpassing in de omgeving.
- De positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging op grotere afstand (2km) is al goed. We zien geen aanleiding deze verder te willen verbeteren: de inspanningen moeten vooral in de omgeving van het knooppunt worden gepleegd omdat daar de opgave ligt.

Plaats

Ligging in de omgeving (800m)

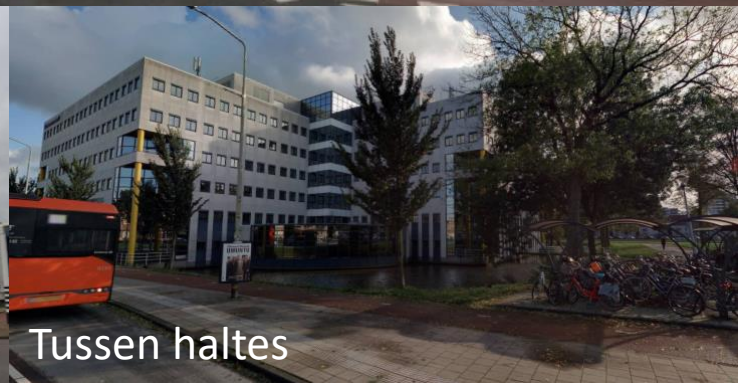


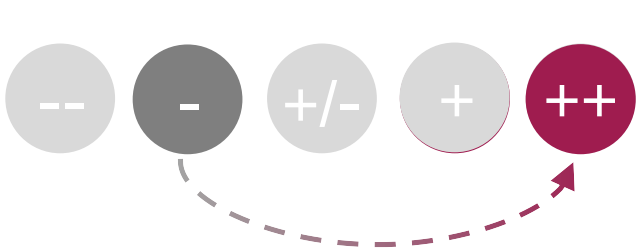
-- - +/- + ++

Ambitie

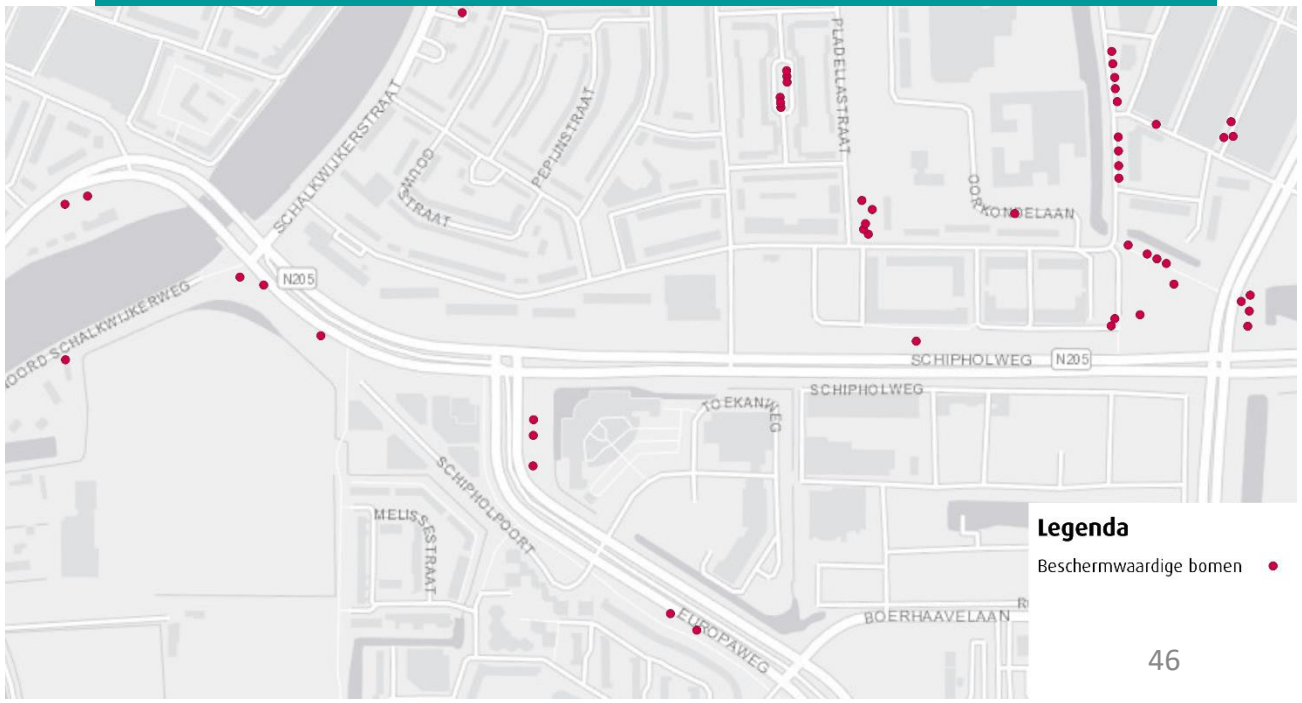
- De ambitie is om de ligging in de omgeving van het knooppunt flink te verbeteren. Denk aan het toevoegen van woningen en voorzieningen en het zorgen voor goede verbindingen (verkeerskundig, maar ook in ruimtelijk ontwerp) tussen het knooppunt en haar omgeving. De knoop moet zo echt een integraal onderdeel worden van de omgeving.
- Deze ambitie past goed in de bestaande, ruimtelijke ontwikkelingen gaande in het gebied rond de Europaweg.

Plaats
Omgevingskwaliteit (300m)



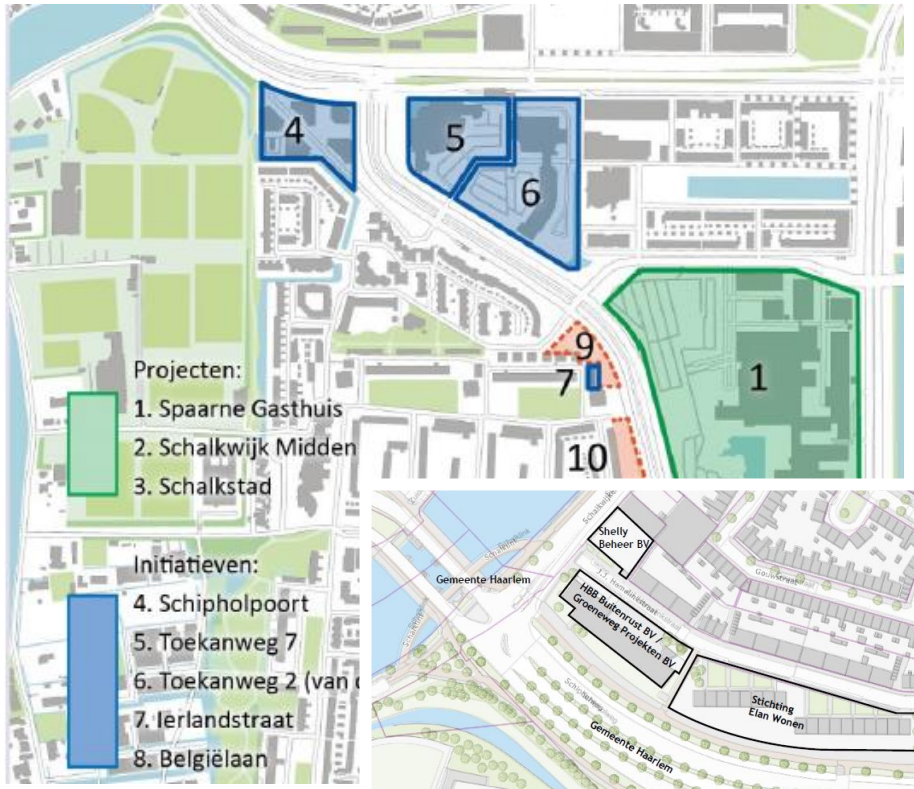


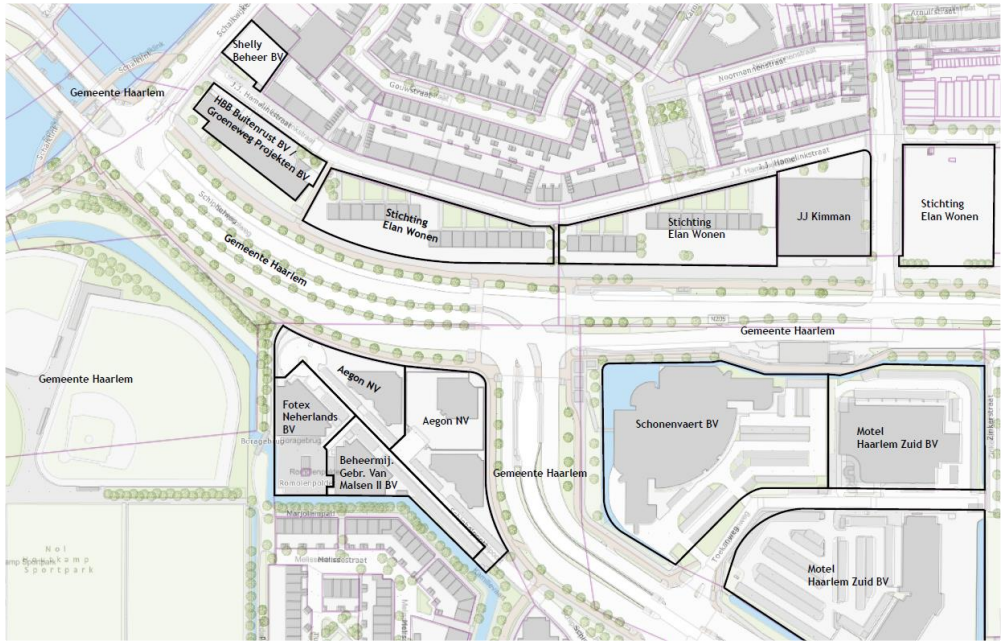
Ambitie
- De huidige kwaliteit van de direct omgeving is laag. De ambitie is om goed zeer goed te maken, waarmee het knooppunt een voorbeeld wordt in Nederland. Gezien de aanwezigheid van de vele weg-infrastructuur is dit een grote uitdaging.



Ruimtelijk

Ruimtelijke plannen





Boven: ontwikkelzones uit ontwikkelvisie Europaweg.
Rechts: eigendomskaart zoekgebied

Zachte plannen

- SOR: prioriteit: beschermen groen, beschermen water, klimaatadaptieve maatregelen, ruimte voor mobiliteit (voetganger, fiets, ov, auto), objecten en parkeren.
- SOR: Europaweg wordt stadsstraat
- Ontwikkelplan Europaweg: samengesteld plan van ontwikkelingen langs Europaweg.
- Woonvisie: gedifferentieerd woningaanbod is gewenst

Harde plannen

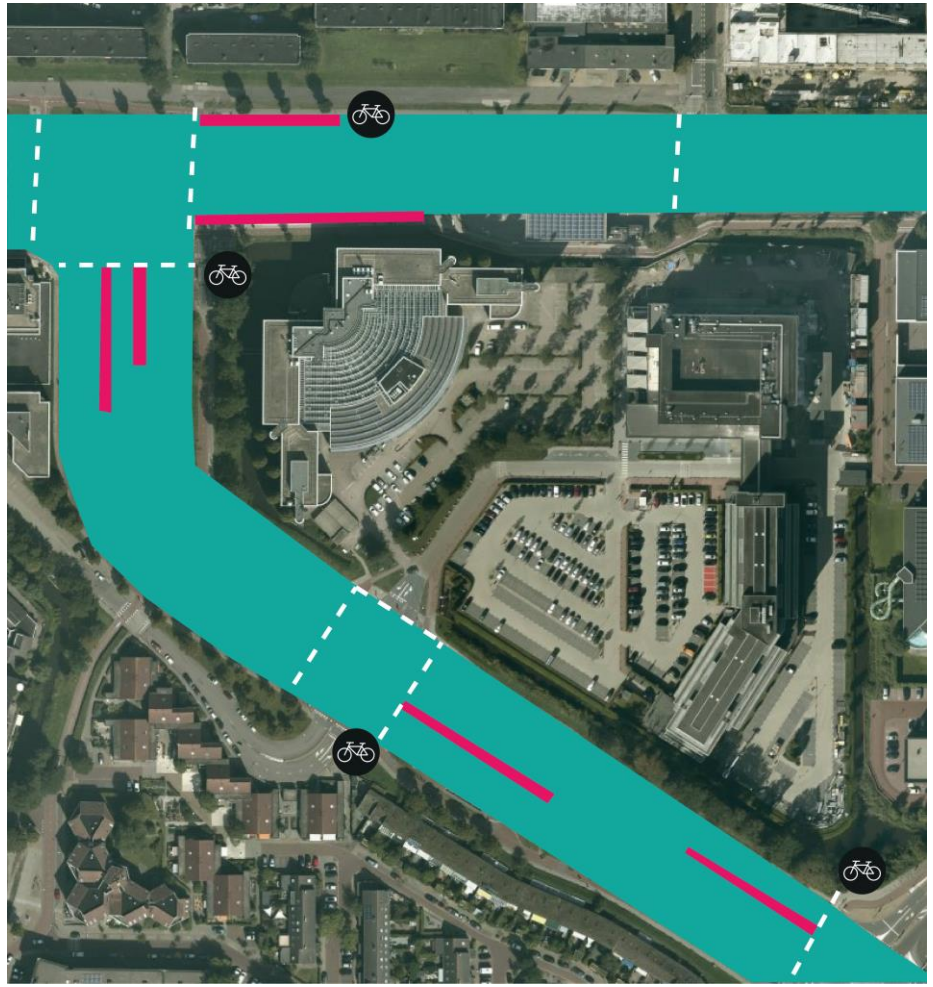
- Luchthavenbesluit Schiphol: Er mag niet hoger gebouwd worden dan 41m
- Bestemmingsplan: het Ontwikkelplan Europaweg is een visie, dit is nog niet gekoppeld aan een bestemmingsplan.

Conclusie

- Kansen: Ontwikkelingen zijn in voorbereidende fase op percelen 4 en 5, integratie busstation is mogelijk met leidende rol gemeente
- Uitdagingen: Geplande ontwikkelingen zijn nu gericht op wonen, dit moet aangepast worden

De OV-knoop

OV knoop
Knooppuntdomeinen



Ambitie

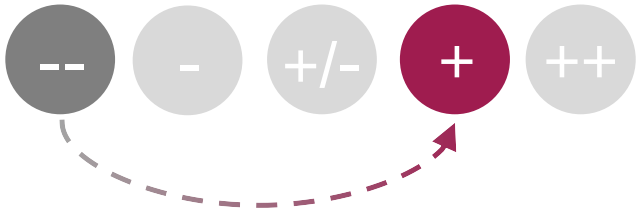
- Het doel is om tot een hoogwaardig knooppuntdomein te komen, met voorzieningen zoals een winkeltje voor koffie of een broodje, pakketdiensten, een supermarkt. Het knooppunt gaat daarmee een voorbeeldfunctie vervullen in Nederland. Van de referentiestations zijn alleen de plannen voor busstation Zuidplein hiermee te vergelijken.
- Echter, de functies van de Europaweg en de Schipholweg als verkeersaders moeten bewaard blijven om Haarlem bereikbaar te houden.

Reisdomein: fiets, auto, trein en bus

Perron

--------- Loopverbindingszone

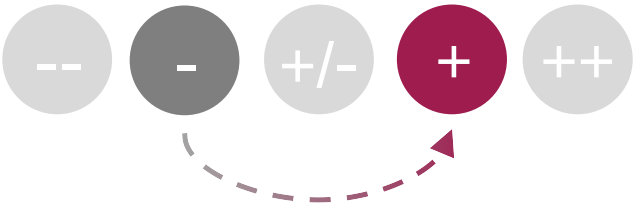
OV knoop
Duurzaamheidseisen



Ambitie:

- De ambitie is de om het knooppunt op hoog niveau te brengen qua duurzaamheid. Dit betekent dat bussen er kunnen laden (de eindigende bussen) en met zonnepanelen de hub in haar eigen stroomvoorziening voorziet. We gaan niet voor de maximale ambitie, dan zouden er nog mee laadfaciliteiten voor bussen moeten zijn, wat ook weer meer ruimte kost.

OV knoop
Veiligheid (transfer)



Schipholweg

Europaweg

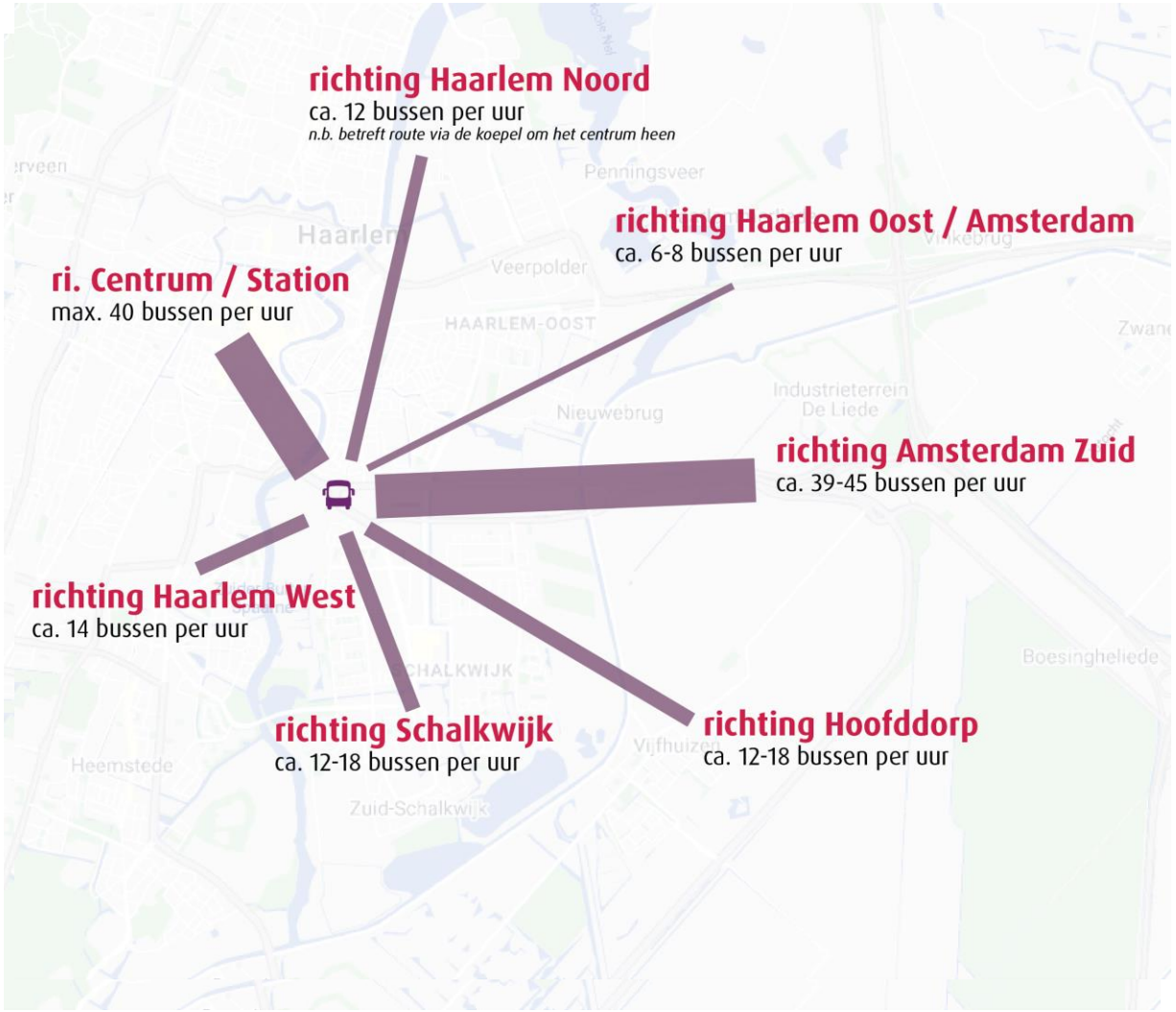
Ambitie

- De ambitie is om de transferveiligheid op een hoog niveau te krijgen om overstappen veilig en comfortabel te laten verlopen, al vindt dit plaats in een gebied waar ruimte schaars is en de hoeveelheid verkeer en bussen hoog is.

Mobiliteit

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit



Aantal bussen

Het lijnennet voor de toekomst staat nog niet vast. In deze studie wordt uitgegaan van twee mogelijke varianten voor een toekomstig lijnennet. De precieze uitwerking van het lijnennet zal in een separaat traject in beeld worden gebracht.

In beide beschouwde varianten neemt het aantal bussen in alle richtingen met 50% toe. Uitgangspunt is dat het aantal bussen door de binnenstad niet verder toe mag nemen. In plaats daarvan ontstaat er een nieuwe busroute via de koepel aan de oostkant van de binnenstad richting Haarlem Noord. Zie het figuur hiernaast voor het verwacht aantal bussen per richting in het drukste uur van de ochtendspits.

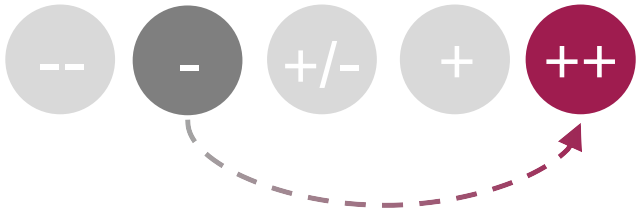
Aantal reizigers

Het berekend aantal reizigers is op basis van OV-chipkaartdata november 2019, TransLink data uit de studie stationsgebied Haarlem en aannames. Zie de berekening in bijlage I hoe het aantal toekomstige reizigers precies is opgebouwd.

	tussen 8-9u	gem. werkdag (etm.)
In- / uitstappers	1.250 - 1.300	10.500 - 11.000
Overstappers	130 – 300	1.100 - 2.200
Totaal	**1.380 - 1.600**	**11.600 - 13.200**

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit



Ambitie:

- Qua fietsenstallingen moet het knooppunt state of the art zijn. De ambitie is immers om reizigers te verleiden naar dit knooppunt te fietsen, waardoor station Haarlem wordt ontlast. De berekeningen geven aan dat er tussen de 2.100 en 2.500 extra fietsenstallingen nodig zijn (zie bijlage I voor meer informatie).

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit

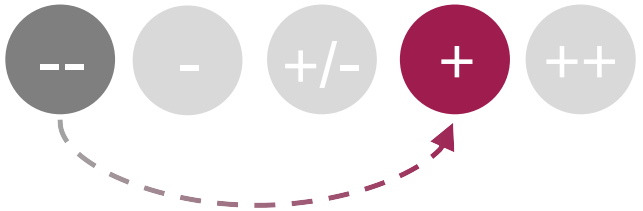
-- - +/- + ++

Ambitie:

- De Auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem en de ambitie is om dit zo te houden. Een P+R zou kostbare ruimte vragen, die we liever inzetten voor meer programma of ruimtelijke kwaliteit. Ook zou een busstation zorgen voor toenemend autoverkeer en daarmee verkeersopstoppingen veroorzaken.
- De ambitie van Haarlem is om inwoners en bezoekers zoveel mogelijk met de fiets/het OV te laten reizen.
- Nut van P&R-locatie in de nabijheid van het nieuwe knooppunt:
  - Herkomst-kant: voor mensen uit Haarlem zelf is het niet logisch dat die deze P&R zouden gaan gebruiken, want dit zou leiden tot meer autobewegingen door de stad. Dat staat juist haaks op het beleid van gemeente Haarlem.
  - Bestemmingenkant: P&R aan de rand van Haarlem om reizigers zo snel mogelijk, direct na de snelwegen, af te vangen. Goede bestemmings-P&R is nodig in Haarlem, maar
  - Vraag die blijft: waar vang je auto's die naar Haarlem gaan dan af?

Mobiliteit

BTM, Fiets, Auto, deelmobiliteit



Ambitie

- De ambitie is om deelmobiliteit te faciliteren bij het knooppunt in de vorm van deelfietsen. Zo heeft Syntus bij verschillende haltes in haar concessiegebied deelfietsen geplaatst bij drukke haltes.
- Deze deelmobiliteit zal vooral gebruikt worden door reizigers met een bestemming in de binnenstad van Haarlem.
- Door de voorspelde in/uitstappers van de toekomstige knoop te vergelijken met station Haarlem en haar aantal ov-fietsen*, zouden hier ca 100 deelfietsen geplaatst moeten worden.

*Dit is bepaald o.b.v. de verhouding reizigers station Haarlem/nieuwe OV-knoop Nieuw-Zuid: 42.000/14.000 per etmaal. Op station Haarlem zijn namelijk op dit moment ca 275 OV-fietsen.

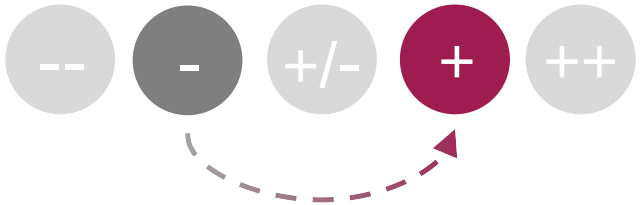
Mens

Mens
Type reiziger

Ambitie

- Verschillende type gebruikers zullen het knooppunt gebruiken. Het wordt een mix van bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers, bezoekers aan de binnenstad van Haarlem en dagjesmensen richting de kust.

Mens
Klanttevredenheid



Ambitie

- We ambiëren een hogere standaard voor klanttevredenheid als we de kans hebben een nieuw busstation te ontwikkelen: het knooppunt moet voor de gebruiker een vooruitgang zijn.

Mens

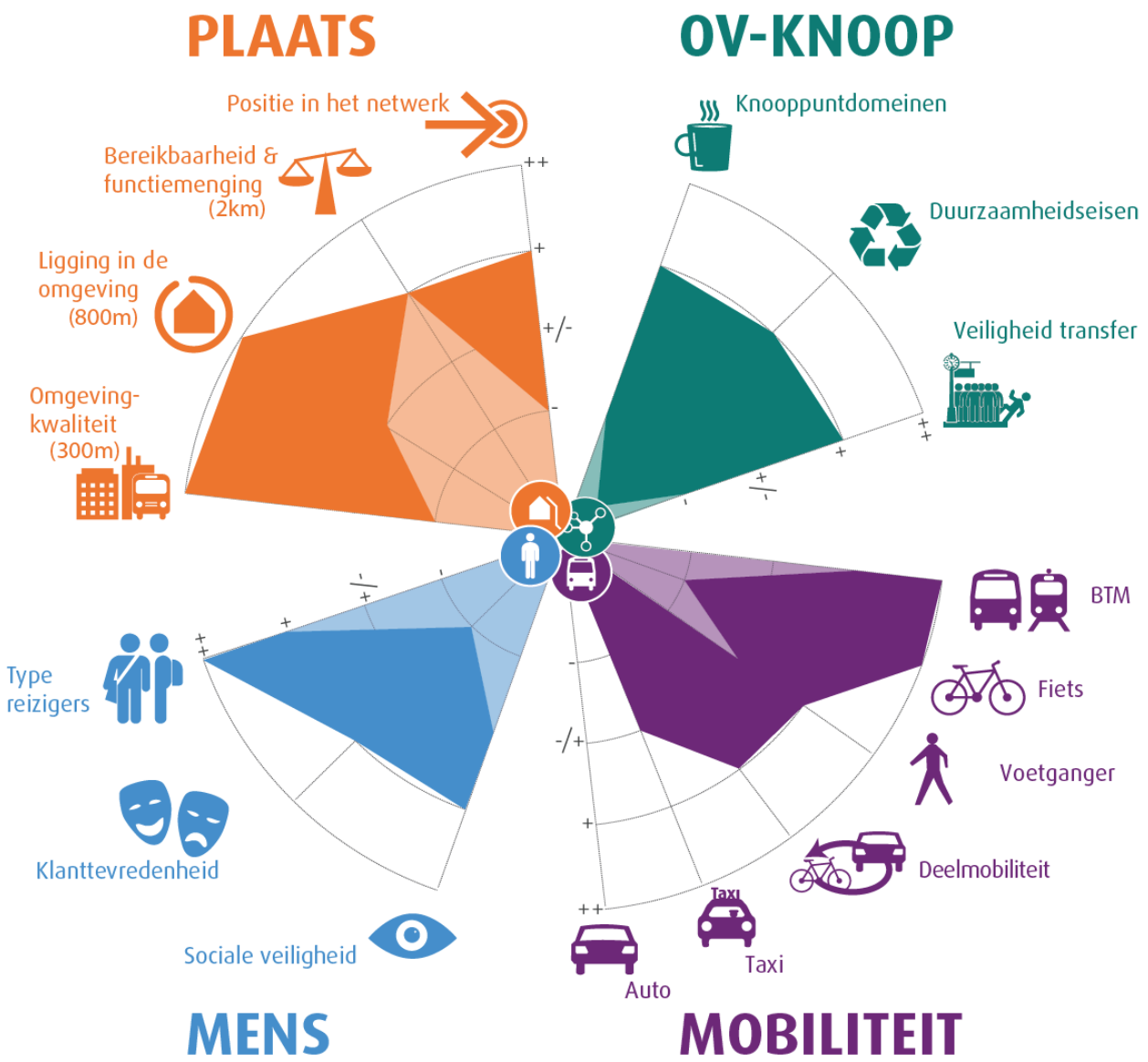
Sociale veiligheid

Ambitie

- We ambiëren een hoge standaard voor sociale veiligheid. Dit kan door gemengde functies in de omgeving te hebben: kantoren, wonen, winkels/horeca. Hierdoor zijn er op verschillende momenten van de dag mensen op straat. Ook zal de hogere hoeveelheid bussen en reizigers deze sociale veiligheid bevorderen.

Ambitieniveau knooppunt

Ambitieniveau knooppunt



De figuur links toont het **gewenste ambitieniveau** per thema voor het knooppunt in 2040. Dit ambitieniveau is bepaald op basis van beleidsdocumenten, inschattingen van experts en met input van stakeholders. De legenda is gelijk aan de legenda op pagina 16.

De score per thema is toegelicht in een separate pagina per thema in dit document. Op de meeste thema's is de ambitie om **minimaal goed** te scoren. Op een aantal thema's is een **zeer goede score** wenselijk. Dit betreft de omgevingskwaliteit, ligging in de omgeving, type reizigers en BTM en fiets. Dat betekent dat de knoop op die thema's tot de beste ov-knopen van Nederland behoort. In bijlage VII is een analyse opgenomen naar de te verwachten innovatieve mobiliteitsontwikkelingen voor het OV-systeem tot 2040

Het verschil tussen de huidige score en het gewenste ambitieniveau vormt de zogenaamde **gap**. Hoe groter de gap, hoe meer inspanning nodig is om deze te overbruggen.

Plaats

- De ambitie is om de positie in het netwerk te verhogen. Dit houdt in dat het knooppunt echt als knooppunt gaat functioneren met overstapfunctie.
- De positie in de stad, bereikbaarheid en functiemenging op grotere afstand (2 km) is al goed. We zien geen aanleiding deze verder te willen verbeteren: de inspanningen moeten vooral in de omgeving van het knooppunt worden gepleegd, omdat daar de opgave ligt.
- De ambitie is om de ligging in de omgeving van het knooppunt flink te verbeteren. Denk aan het toevoegen van woningen en voorzieningen en het zorgen voor goede verbindingen (verkeerskundig, maar ook in ruimtelijk ontwerp) tussen het knooppunt en haar omgeving. De knoop moet zo echt een integraal onderdeel worden van de omgeving.
- De huidige kwaliteit van de direct omgeving is laag. De ambitie is om goed zeer goed te maken, waarbij de verblijfskwaliteit sterk verbeterd wordt, waarmee het knooppunt een voorbeeld wordt in Nederland. Gezien de aanwezigheid van de vele weg-infrastructuur is dit een grote uitdaging.

Ambitieniveau knooppunt

OV-knoop

- Het doel is om tot een hoogwaardig knooppuntdomein te komen, met voorzieningen zoals een winkeltje voor koffie of een broodje, er zijn OV-chipkaartautomaten, pakketdiensten en een supermarkt-to-go, waar de verblijfskwaliteit hoog is. Het knooppunt gaat daarmee een voorbeeldfunctie vervullen in Nederland. Van de referentiestations zijn alleen de plannen voor busstation Zuidplein hiermee te vergelijken. Dit is echter ook een metrostation.
- De ambitie is om het knooppunt op hoog niveau te brengen qua duurzaamheid. Dit betekent dat bussen er kunnen laden (de eindigende bussen) en met zonnepanelen het knooppunt in haar eigen stroomvoorziening voorziet. We gaan niet voor de maximale ambitie, dan zouden er nog meer laadfaciliteiten voor bussen moeten zijn, wat ook weer meer ruimte kost.
- De veiligheid van de transfer willen we op hoog niveau hebben, vergelijkbaar met andere busstations zoals Amstelveen. Sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van dit busstation is echter een aandachtspunt.

Figuur. Op busstation Amstelveen zijn fietsenstallingen, voorzieningen en droge wachtruimtes beschikbaar. De transferveiligheid is hier goed met een middenperron. De sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van het busstation is echter een aandachtspunt.

Mens

- Qua hoeveelheid verschillende type gebruikers zal het knooppunt een voorbeeldfunctie voor Nederland vervullen. Het wordt een mix van bewoners, zakelijke reizigers, luchtreizigers, bezoekers aan de binnenstad van Haarlem, dagjesmensen richting de kust.
- We ambiëren een hoge score op sociale veiligheid en klanttevredenheid.

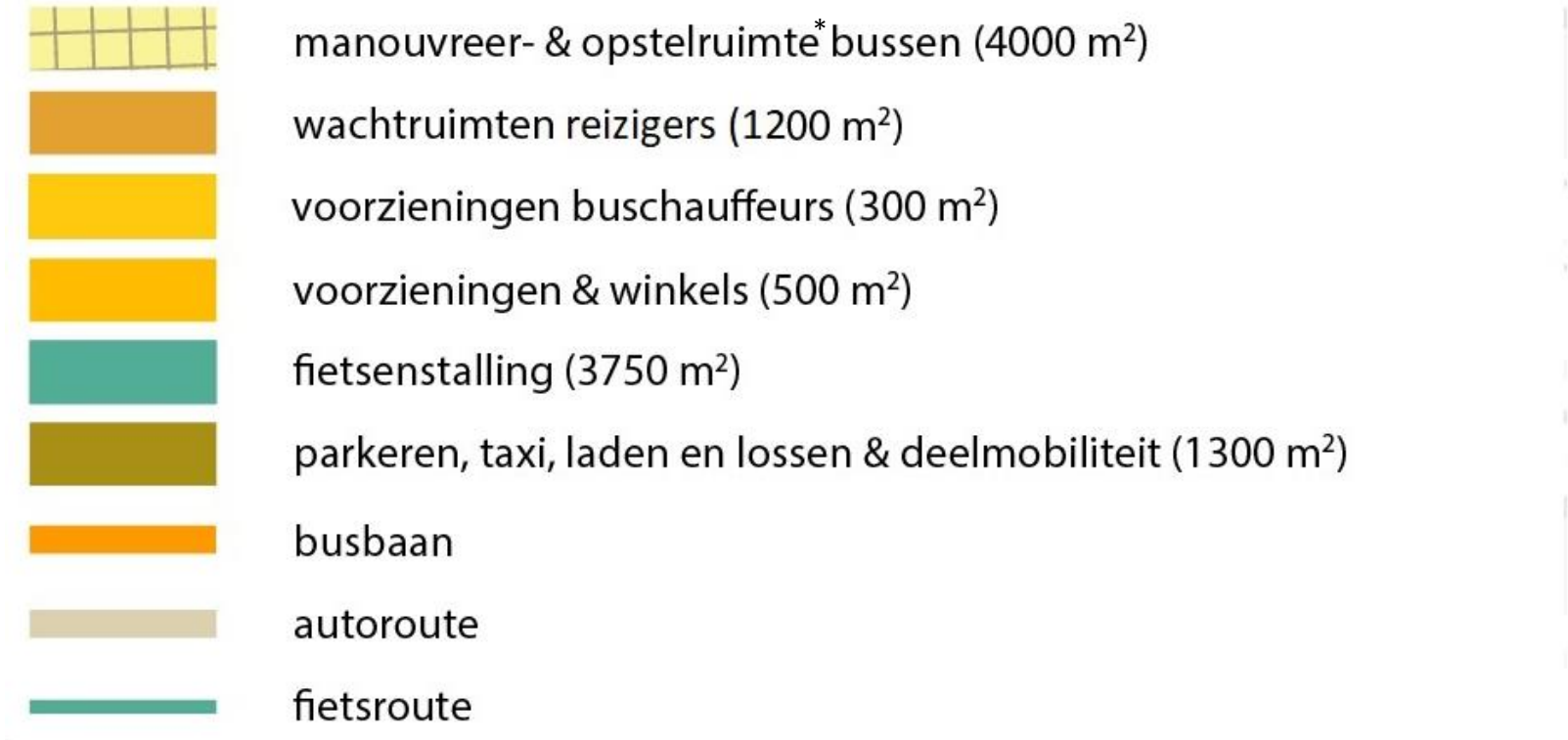
Mobiliteit

- De score op het gebied van BTM is al hoog in de huidige situatie, maar de ambitie is om naar ca 150 bussen per (spits)uur te groeien in 2040. Daarmee wordt dit knooppunt een van de drukste van Nederland: van de verschillende bekeken referentiestations verwerkt alleen Rotterdam Zuidplein meer bussen (op dit moment 180 per spitsuur).
- Qua fietsenstallingen moet het knooppunt state of the art zijn. De ambitie is immers om reizigers te verleiden naar dit knooppunt te fietsen, waardoor station Haarlem wordt ontlast. De berekeningen (zie bijlage I) geven aan dat er maar liefst 2.000 – 2.500 fietsenstallingen nodig zijn. Dat is veel meer dan in de referentiebusstations. Bij deze hoge ambitie hoort ook goed bereikbare, overdekte en/of bewaakte stallingen.
- We ambiëren een hoge score op faciliteiten voor voetgangers. Toegankelijkheid van/naar/op het knooppunt is hierbij van belang.
- De auto vervult op dit moment geen rol voor het bussysteem en de ambitie is om dit zo te houden. Een P+R zou kostbare ruimte vragen, die we liever inzetten voor meer programma of ruimtelijke kwaliteit. De ambitie van Haarlem is om inwoners en bezoekers zo veel mogelijk met de fiets/het OV te laten reizen. Een herkomst P+R past niet in dit beleid. Een bestemmings-P+R zou wel kunnen, maar dan verder van het centrum vandaan om de Schipholweg te ontlasten.
- Er zijn geen faciliteiten voor K&R/taxi's, maar dat ambiëren we wel voor het knooppunt.
- De ambitie is om deelmobiliteit aan te bieden op deze plek. Op deze manier kunnen bezoekers een fiets lenen en daarmee bijvoorbeeld de binnenstad bezoeken of kunnen werknemers met een deelauto naar hun werk.

Eigenschappen knooppunt uit mobiliteit

Programma van Eisen

Op basis van het handelingsperspectief en de ambities die daarin opgenomen zijn, is een programma van eisen gemaakt. In onderstaande figuur is te zien dat de totale vraag naar ruimte opgesplitst is in vijf deeloppervlaktes. In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen.

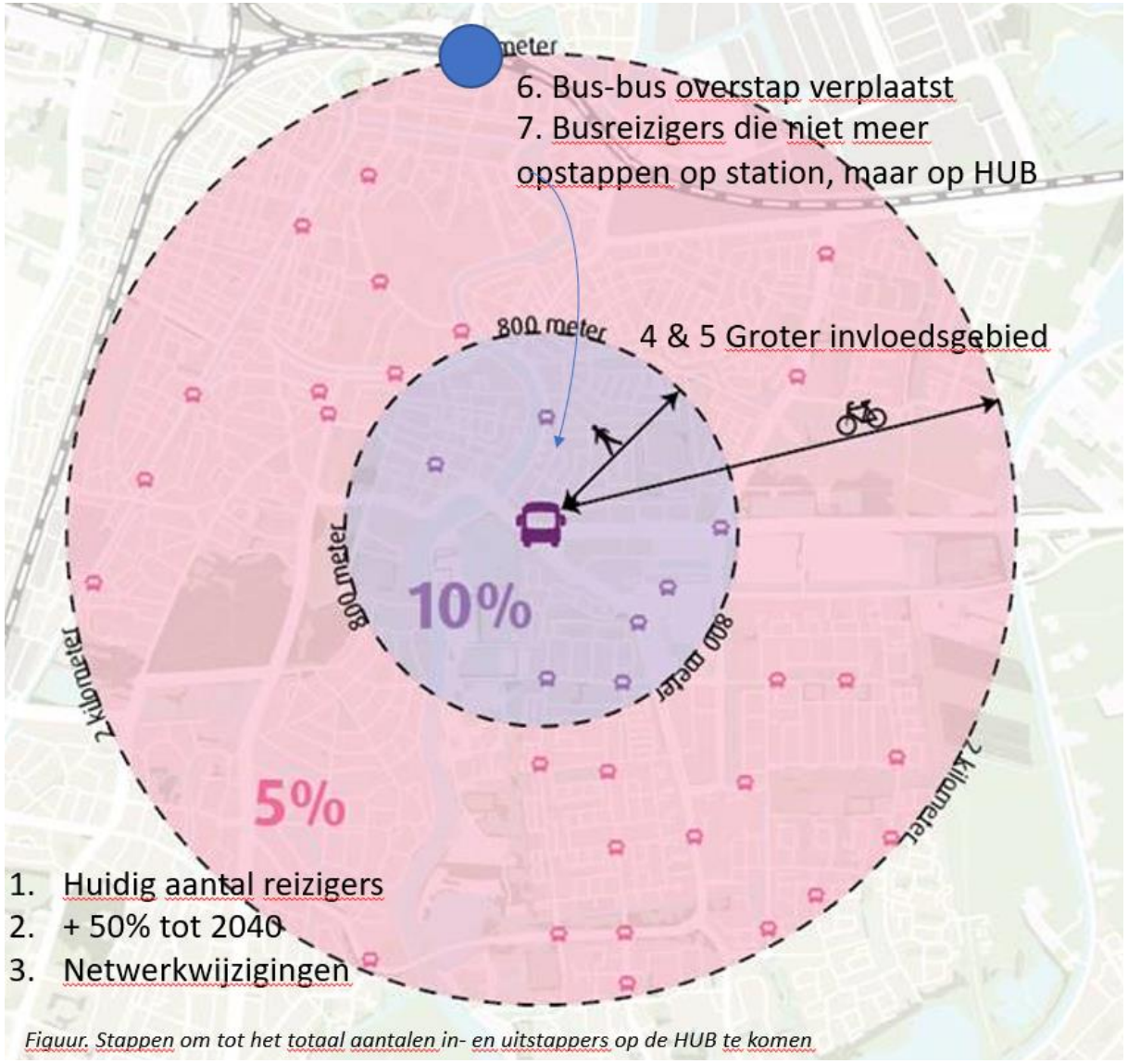


Toeleidende routes /infrastructuur voor de verschillende modaliteiten is per model separaat ingetekend. Deze toeleidende infrastructuur is daarom niet opgenomen in de bepaalde oppervlaktes, omdat het anders dubbel wordt geteld. Dit is afhankelijk van de layout van het busstation en de locatie van het knooppunt. In bijlage III wordt het PvE in meer detail toegelicht. Daar is voor elk onderdeel toegelicht wat wel/niet meegenomen in de oppervlaktevraag.

*Opstelruimte; inclusief ruimte voor elektrisch laden van bussen

Bijlage I: Berekening Reizigers 2040

Berekening reizigersaantallen knooppunt



Figuur. Stappen om tot het totaal aantalen in- en uitstappers op de HUB te komen

- Middels 7 stappen zijn, op basis van OV-chipkaartdata maart 2019, het aantal in-/uitstappers berekend voor 2040
- Hieruit afgeleid zijn het aantal benodigde fietsen.
- Op de volgende slides zijn de verschillende stappen in meer detail toegelicht.

1. In- / uitstappers 2020
2. Extra in- / uitstappers groei 50% tot 2040
3. Extra fietsers/overstappers door netwerkwijzigingen
4. Extra voetgangers door groter invloedsgebied
5. Extra fietsers door groter invloedsgebied
6. Extra overstappers door het verplaatsen van bus-bus overstappen
7. Extra fietsers die fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station

	Reizigers 2040 (etmaal)		Benodigde fietsen 2040	
	Model 1	Model 2	Model 1	Model 2
1	4.500	4.500	300	300
2	2.200	2.200	200	200
3 (fietsers)	1.700	2.500	900	1.300
3 (overstappers)	700	1.800		
4	600	400		
5	1.300	1.100	700	600
6	400	400		
7	200	200	100	100
Totaal	**11.600**	**13.200**	**2.200**	**2.500**

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)

Hieronder wordt toegelicht hoe het toekomstig aantal reizigers is opgebouwd. Deze berekening is relevant om het benodigd aantal fietsplekken te kunnen bepalen en om te bepalen met hoeveel reizigers rekening gehouden moet worden bij het ontwerpen van het knooppunt. De stappen in onderstaande tabel worden nader toegelicht hieronder en in de hierop volgende pagina's.

	Reizigers 2040 (etmaal)	
	Model 1	**Model 2**
In- / uitstappers 2020	4.500	4.500
Extra in- / uitstappers groei 50% tot 2040	2.200	2.200
Extra fietsers door netwerkwijzigingen	1.700	2.500
Extra overstappers door netwerkwijzigingen	700	1.800
Extra voetgangers door groter invloedsgebied	600	400
Extra fietsers door groter invloedsgebied	1.300	1.100
Extra overstappers door het verplaatsen van bus-bus overstappen	400	400
Extra fietsers die fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station	200	200
Totaal	**11.600**	**13.200**

- **Stap 1: in-/ uitstappers 2020**

Als basis wordt uitgegaan van het huidig aantal in- en uitstappers op de haltes Schipholweg/Europaweg, Europaweg/Schipholweg en Europaweg op een gemiddelde werkdag volgend uit OV-chipkaartdata van november 2019 (bron: MIPOV, aantallen zijn gebaseerd op OV-Chipkaartdata én verkochte kaartjes via de Ticketbox).

- **Stap 2: extra in-/ uitstappers groei 50% tot 2040**

Volgend uit de studie stationsgebied Haarlem wordt een uniforme groei verondersteld van 50% extra reizigers in de periode van 2020 tot 2040.

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)

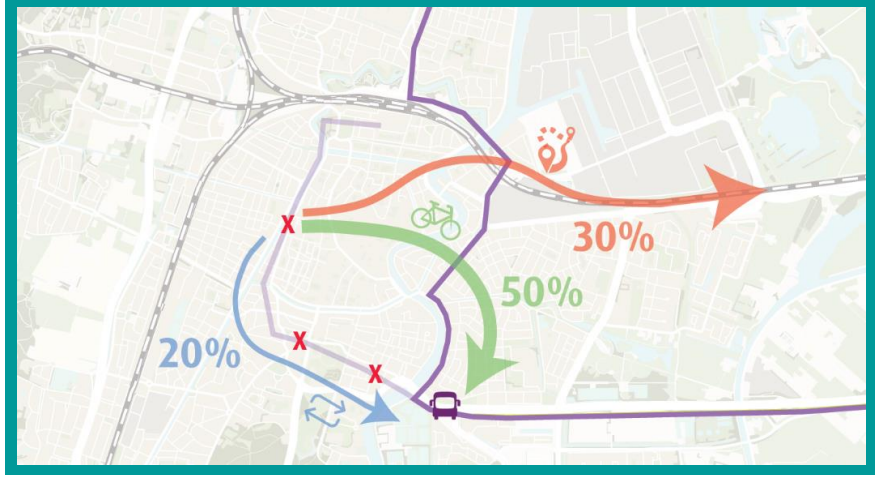
- **Stap 3 : extra fietsers / overstappers door netwerkwijzigingen.**

Op pagina 42 en 43 van het handelingsperspectief worden twee modellen benoemd voor een toekomstige lijnvoering. Door wijzigingen in het netwerk kunnen bepaalde reisrelaties die nu rechtstreeks worden aangeboden, in de toekomst niet meer rechtstreeks aangeboden worden. Reizigers op deze reisrelaties zullen dus een nieuwe route moeten zoeken, met mogelijk het knooppunt als in-, uit- overstapslocatie. Voor elk van deze netwerkwijzigingen is bepaald:

- Percentage reizigers dat met de fiets van/naar het nieuwe knooppunt reist.
- Percentage reizigers dat overstapt op het knooppunt.
- Percentage reizigers dat een andere route kiest (niet via het knooppunt).

Zie het voorbeeld hiernaast. In model 1 rijdt lijn 346 niet meer door de binnenstad. De verbinding binnenstad – Amsterdam Zuid komt hiermee te vervallen. Voor deze netwerkwijziging zijn de hiernaast aangegeven percentages gehanteerd. In onderstaande tabel staan alle aangenomen percentages per netwerkwijziging. Aannames zijn gebaseerd op expert judgement, waarbij onder andere een vergelijking is gemaakt van reistijden van de verschillende alternatieven. Op de volgende slide is een voorbeeld uitgewerkt.

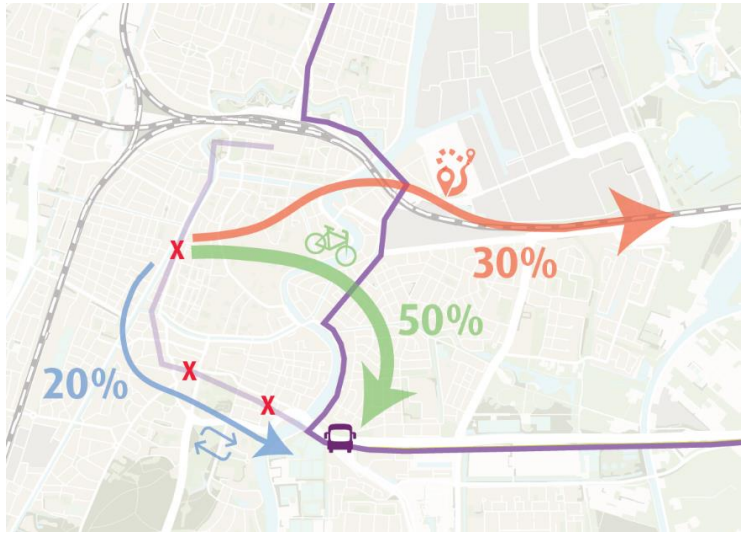
Op basis van OV-Chipkaartdata van maart 2019 zijn voor alle reisrelaties de aantallen reizigers bepaald.
Bijvoorbeeld: tussen Haarlem Binnenstad-Amsterdam Zuid: 485 in/uitstappers per werkdag in 2019. Gecorrigeerd groei tot 2040 (*50%) : ca 730 reizigers in 2040 die te maken krijgen met de effecten van de netwerkwijziging. Hiervan gaat 50% met de fiets, 20% stapt over en 30% neemt een andere route. Voor elke relatie is het aantal reizigers bepaald aan de hand van de OV-chipkaartdata.



Netwerkwijzigingen model 1					
Lijn	Reisrelatie	Aantal in-/uitstappers/etmaal	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
346	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Zuid	3.500	50%	20%	30%

Netwerkwijzigingen model 2					
Lijn	Reisrelaties	Aantal in-/uitstappers/etmaal	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
346	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Zuid	3.500	55%	25%	20%
255	Haarlem Binnenstad - Amsterdam Bijlmer	700	45%	20%	35%
80	Zandvoort/ Haarlem West - Haarlem Oost	400	40%	40%	20%
80	Zandvoort/ Haarlem West - Amsterdam West	1.100	0%	10%	90%
73	IJmond/ Haarlem Noord - Schalkwijk	400	20%	10%	70%
73	Haarlem Binnenstad - Schalkwijk	2.300	0%	20%	80%

Voorbeelduitwerking



346 – Haarlem binnenstad – Amsterdam Zuid			
Reisrelatie	Fiets naar ov-knooppunt	Overstap ov-knooppunt	Andere route
Netwerkwijzigingen model 1	50%	20%	30%
Netwerkwijzigingen model 2	55%	25%	20%

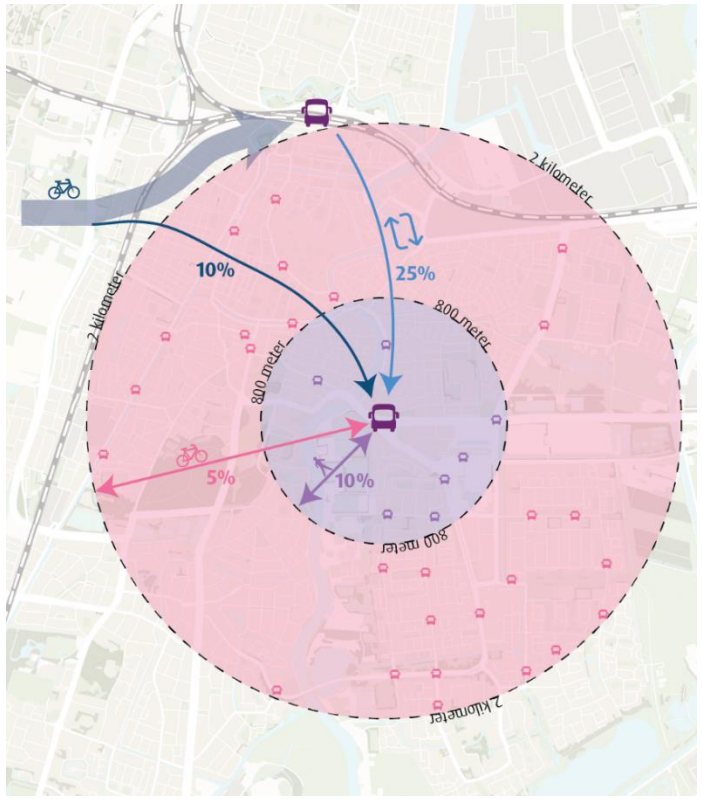
- **Voorbeelduitwerking: lijn 346 Haarlem – Amsterdam Zuid**

In model 1 rijdt deze lijn niet meer door de binnenstad van Haarlem, maar via nieuwe route aan de oostkant van het centrum en door naar Haarlem Noord. Door deze routewijziging komt de rechtstreekse verbinding tussen de binnenstad en Amsterdam Zuid te vervallen.

- Een deel van deze reizigers zal met de fiets naar het knooppunt fietsen. Aangezien de haltes in de binnenstad binnen 2 kilometer van het knooppunt liggen en de combinatie fiets + overstap op het knooppunt waarschijnlijk de snelste route betreft, is ingeschat dat 50% van de reizigers die nu gebruik maakt van lijn 346 op de relatie binnenstad Haarlem – Amsterdam Zuid (en v.v.) in de toekomst naar het nieuwe knooppunt zal fietsen.
- Een ander deel van de reizigers zal met andere buslijnen naar het knooppunt reizen en daar overstappen op lijn 346. Dit alternatief is minder snel dan fietsen naar het OV-knooppunt, aangezien je met de fiets een directere route door de binnenstad kunt nemen en omdat de wachttijd op het knooppunt komt te vervallen. Daarom is ingeschat dat dit zo'n 20% van de reizigers betreft. Dit zullen bijvoorbeeld reizigers zijn die slechter ter been zijn, geen beschikking hebben over een fiets of een OV-abonnement hebben.
- Nog een ander percentage zijn reizigers die een andere route kiezen, waarbij ze niet in-, uit- of overstappen op het busstation. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers die niet meer met lijn 346 reizen, maar de trein nemen en dan afhankelijk van hun bestemming in Amsterdam, verder reizen met metro of tram. Over het algemeen zullen dit geen reizigers zijn in de nabijheid van Amsterdam Zuid, omdat in dat geval lijn 346 nog altijd een sneller alternatief is. Tot de laatste groep kunnen ook reizigers gerekend worden die met de fiets naar een halte aan de oostkant van het centrum reizen en daar hun fiets parkeren. Deze reizigers fietsen dus niet door naar het knooppunt en zitten al in de bus als lijn 346 het knooppunt voorbij rijdt. Ingeschat is dat 30% van de reizigers die nu gebruik maken van lijn 346 op de relatie Haarlem binnenstad – Amsterdam Zuid, in de toekomst een andere route zullen kiezen waarbij zij niet in-, uit- of overstappen op het knooppunt.

In model 2 rijdt lijn 346 ook niet meer door de binnenstad van Haarlem. Hier heeft lijn 346 een eindpunt bij Schalkwijk Centrum. Lijn 346 rijdt in model 2 dus niet langs de oostkant van de binnenstad. Het alternatief om te fietsen naar een halte aan de oostkant van de binnenstad is hiermee komen te vervallen. Om deze reden is voor model 2 een lager percentage gehanteerd voor reizigers die een andere route kiezen en hogere percentages voor reizigers die fietsen naar het knooppunt en reizigers die overstappen op het knooppunt.
Op een zelfde wijze zijn ook de percentages voor andere netwerkwijzigingen ingeschat.

Berekening aantal reizigers 2040 (etmaal)



- **Stap 4 & Stap 5: extra voetgangers / fietsers door groter invloedsgebied**

Doordat het knooppunt betere voorzieningen heeft (denk aan hogere frequenties, meer fietsenstallingen, etc.), zijn reizigers sneller geneigd verder te lopen/fietsen naar het nieuwe knooppunt i.p.v. gebruik te maken van een halte in de buurt. Dit effect leidt tot een extra aantal in- en uitstappers op het knooppunt. Aangenomen is echter dat het aandeel reizigers dat deze beslissing maakt laag is, aangezien op de andere haltes de frequentie in de toekomst ook hoger zal zijn, en er wel een langer voor-/natransport nodig is vergeleken met de dichtstbijzijnde halte. We verwachten dat een kortere reistijd vaak opweegt tegen een knooppunt met betere voorzieningen. Aangenomen is daarom dat 10% van de reizigers die in- en uitstappen op haltes binnen 800 meter van het knooppunt, te voet naar het nieuwe knooppunt zullen lopen. Verder is aangenomen dat 5% van de reizigers die in- en uitstappen op haltes tussen 800 meter en 2 kilometer van het knooppunt, zullen fietsen naar het knooppunt. Aangenomen is dit percentage nog lager is, vanwege de verdere afstand. Deze stap is alleen gedaan voor reizigers waarbij de reisroute niet veranderd door netwerkwijzigingen, zodat reizigers niet dubbel geteld worden. Absolute aantallen zijn gebaseerd op OV-Chipkaartdata 2019, waarbij specifiek gekeken is naar de in-/uitstaphaltes binnen de genoemde stralen.

- **Stap 6: extra overstappers door verplaatsen van bus-bus overstap**

Een deel van de overstapbewegingen zal verplaatsen van Haarlem, Station naar het nieuwe knooppunt. Om dit aantal overstappers te bepalen is gebruik gemaakt van Translink data uit de studie stationsgebied Haarlem. Bij alle stadsdeel/windrichting HB-relaties (met een ondergrens van 100 reizigers) waar het ov-knooppunt een logisch overstappunt is, wordt aangenomen dat 25% van deze reizigers in de toekomst zal overstappen op het knooppunt. Ter voorbeeld: uit de studie stationsgebied Haarlem volgt dat er ca 750 reizigers zijn die reizen tussen stadsdeel Haarlem Noord en windrichting Zuid-Oost (Amsterdam Zuid, Schiphol etc.) die nu overstappen op station Haarlem. Voor deze relatie zou dat dus neerkomen op 185 extra overstappers op het knooppunt.

- **Stap 7: extra fietsers die fietsparkeren op knooppunt i.p.v. station**

Er zal ook een groep reizigers zijn die nu naar het station fietst en daar de fiets parkeert om vervolgens met de bus verder te reizen, die in de toekomst naar het knooppunt zal fietsen en daar de fiets parkeert om vervolgens met de bus verder te reizen. Uit de translinkdata blijkt dat ca 2.000 reizigers per etmaal reizen tussen Station Haarlem en windrichting Zuid-Oost (zonder gebruik te maken van de trein/bus als voor-/natransport). Dit zijn reizigers die potentieel ook naar het nieuwe knooppunt kunnen fietsen om daar hun busreis te beginnen. Het aandeel reizigers dat in de toekomst naar dit knooppunt zullen fietsen is naar verwachting laag; een deel van de reizigers zal vanuit het zuiden van het station komen en worden daarom mogelijk al in eerdere stappen meegenomen. Voor de reizigers ten noorden van het station is het een stuk verder fietsen naar het nieuwe knooppunt. Van alle reizigers is daarom aangenomen dat 10% mogelijk in de toekomst via het knooppunt zal reizen en hun fiets dus niet meer op het station zet.

Berekening aantal fietsplekken 2040

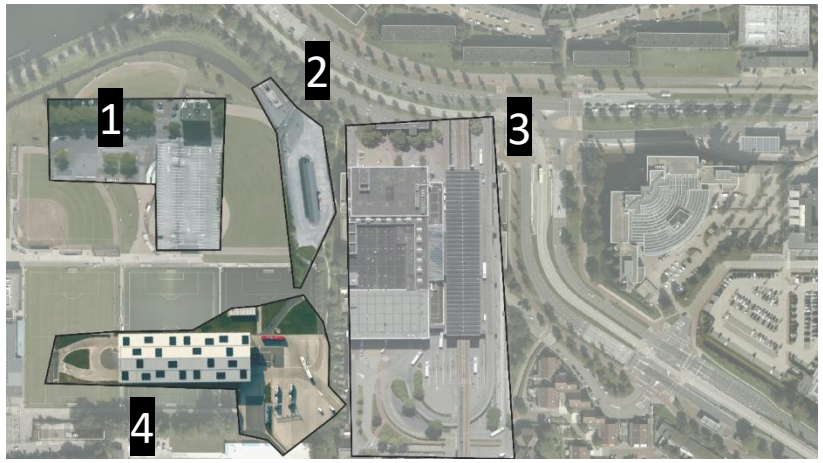
Hieronder wordt toegelicht hoe het toekomstig aantal fietsplekken is bepaald (bottom-up). Deze berekening is relevant om zo te bepalen hoeveel oppervlakte er op het knooppunt nodig zal zijn voor fietsenstallingen.
Aantallen zijn gebaseerd op reizigersaantallen zoals hiervoor is toegelicht. De reizigersaantallen zijn op etmaalniveau. Dit betekent dan ook dat, om te komen tot fietsparkeerplekken, deze aantallen gehalveerd moeten worden. De reiziger heen en terug gebruikt één fietsparkeerplek.

Bijvoorbeeld:
's ochtends fiets een reiziger naar het knooppunt en stapt vervolgens in de bus. 's Avonds komt dezelfde reiziger weer terug, stapt uit op het knooppunt en pakt zijn fiets weer naar huis. In de reizigersaantallen telt deze reiziger 2x mee. Voor het aantal fietsparkeerplekken maar 1x.

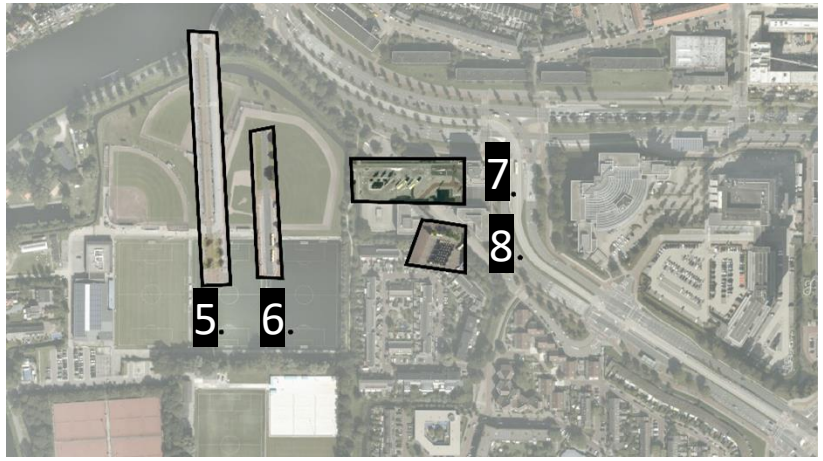
	Model 1	Model 2	Aanname / Bron
Huidig aantal fietsen	300	300	Fietstellingen RHDHV
Extra fietsen groei 50% tot 2040	200	200	Groei van 50% volgt uit studie stationsgebied Haarlem
Extra fietsplekken benodigd door netwerkwijzigingen	900	1.300	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Extra fietsplekken benodigd door groter invloedsgebied	700	600	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Extra fietsplekken benodigd door fietsparkeren op ov-knooppunt i.p.v. station	100	100	Volgt uit berekening aantal reizigers, gedeeld door 2 (heen- en terugrichting gebruikt één fietsplek)
Totaal	**2.200**	**2.500**	

Bijlage II: Referentiebusstations

Referentie busstations
Inleiding



1. Amstelveen
2. Purmerend Tramplein
3. Zuidplein
4. Schiphol Noord



5. Den Haag Leyenburg
6. Haarlem Schalkwijk
7. Zeist Busstation
8. Nieuwegein Stadscentrum

Lessen voor Haarlem

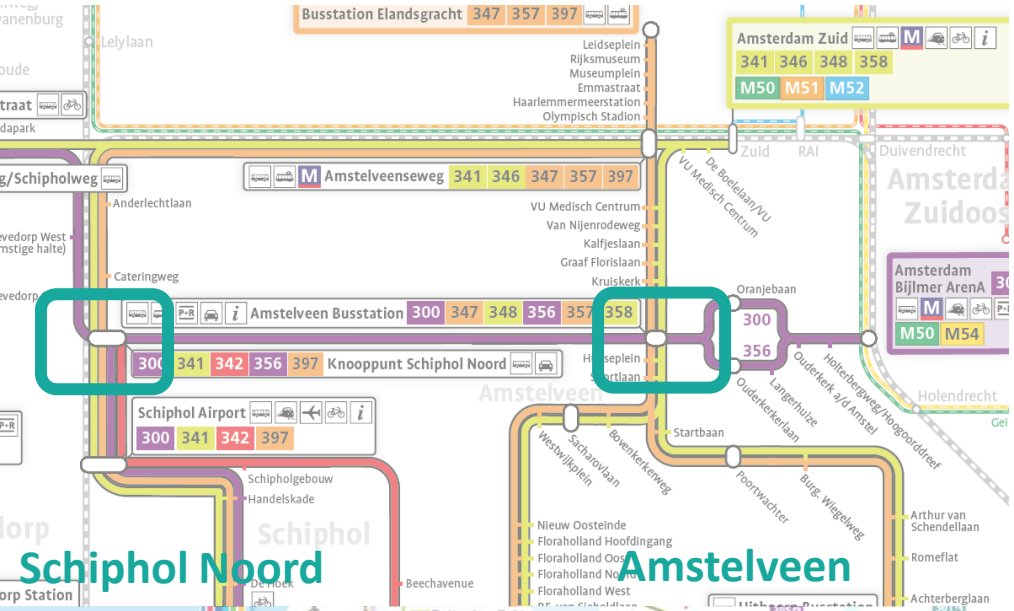
Verschillende busstations in Nederland worden vergeleken om lessen te kunnen leren voor het ontwerp van het knooppunt Haarlem NZ. De volgende busstations zijn geselecteerd op basis van vergelijkbare functies in hun respectievelijke netwerk en positie in de stad; Amstelveen busstation, Purmerend Tramplein, Rotterdam Zuidplein, Schiphol Noord, Den Haag Leyenburg, Haarlem Schalkwijk, Zeist busstation, Nieuwegein stadscentrum.

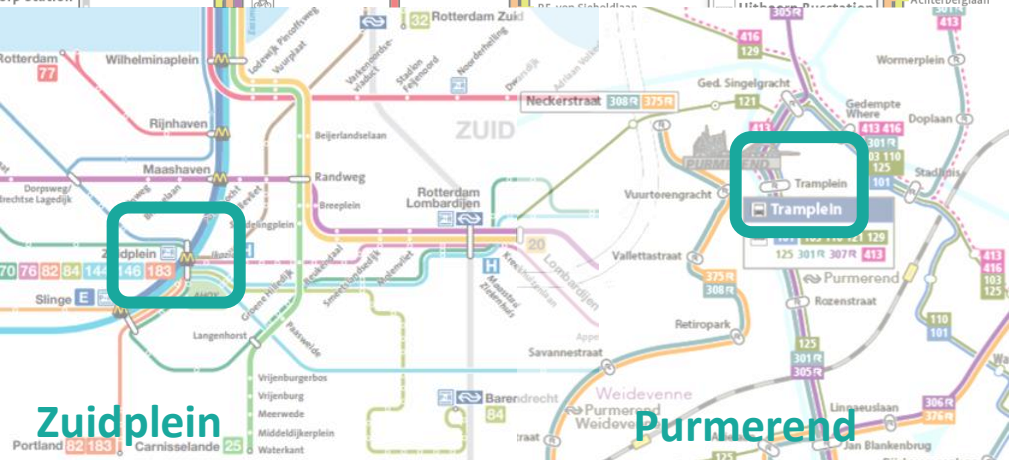
Deze busstations worden vergeleken op de omvang in het aantal busroutes en reizigers dat het busstation faciliteert. Daarnaast wordt de infrastructuur belicht waarop het busstation aangesloten is, waar zowel het doorgaand verkeer als first- and last mile opties vergeleken worden. De eigenschappen van de busstations gerelateerd aan een hoogwaardige entree, en het ontwerp van de busstations worden vergeleken. Tevens wordt de ontwikkelruimte waarin de busstations gepositioneerd zijn en de tot standkoming van de busstations besproken.

Deze vergelijkingen dienen als inspiratie en kunnen tevens gebruikt worden als lessen voor het ontwerp van **het knooppunt Haarlem NZ in relatie tot de positie in het netwerk, omliggende ruimte, omvang en governance.**

Referentie busstations

Busroutes en aantallen reizigers



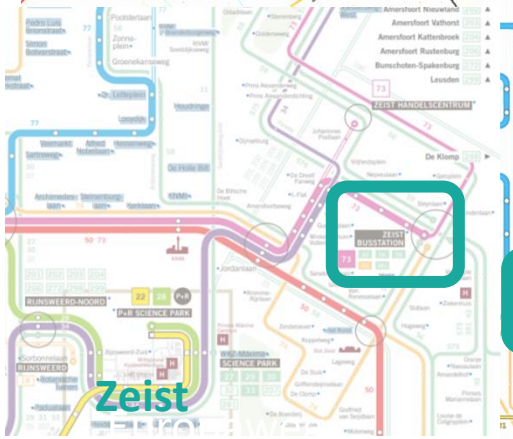


	Amstelveen busstation	Purmerend Tramplein	Rotterdam Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Aantallen in- en uitstappers per gemiddelde werkdag in november 2019	18.000	2.000	27.000 (+43.000 metro)	8.000	4.500 (ambitie 2040: 14.000)
Busroutes OS	8	10	42	18	8
Aantal bussen OS 1 uur	46	26	177	82	48 (ambitie 160 in 2040)
Waarvan eindigend	2	11	164	15	0
Waarvan doorgaand	44	15	13	67	48
Type station	H/B	H/B	H/B, overstap	Overstap	H/B, overstap
Plaats in netwerk	Knooppunt doorgaande routes, eindpunt	Eindpunt	Eindpunt	Knooppunt doorgaande routes	Knooppunt doorgaande routes, eindpunt
Sterke verbinding met	Ams Zuid, Schiphol Noord, Bijlmer Arena	Amsterdam Centraal	Beurs, Rotterdam Lombardijen, Zuid-Hollandse eilanden en Zeeland	Schiphol Plaza, Amsterdam Zuid, Amstelveen, Haarlem	Ams Zuid, Schiphol Noord, Schiphol Plaza,

Referentie busstations
Busroutes en aantallen reizigers

Den Haag Leyenburg

Haarlem Schalkwijk

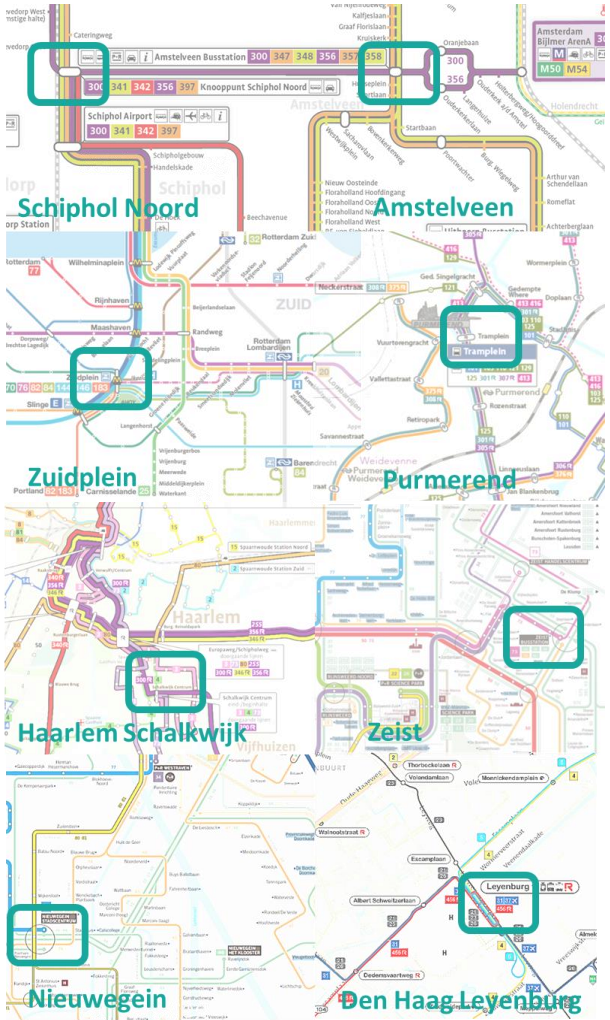


Zeist

Nieuwegein

	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Aantallen in- en uitstappers per gemiddelde werkdag in november 2019	6.400	650	1.500	2.800 (+3.600 tramreizigers)	4.500 (ambitie 2040: 14.000)
Busroutes	6	4	7	8	8
Aantal bussen OS 1 uur	44	26	25	32	48 (ambitie 160 in 2040)
Waarvan eindigend	14	14	5	12	0
Waarvan doorgaand	30	12	20	20	48
Type station	H/B, overstap	H/B	H/B	H/B, overstap	H/B, overstap
Plaats in netwerk	Knooppunt, eindpunt	Eindpunt	Eindpunt	Knooppunt, doorgaande routes, eindpunt	Knooppunt doorgaande routes, eindpunt
Sterke verbinding met	Westland, Den Haag binnenstad	Haarlem centrum, hoofddop	Amersfoort Utrecht Hilversum	Utrecht, IJsselstein	Ams Zuid, Schiphol Noord, Schiphol Plaza,

Referentie busstations
Busroutes en aantallen reizigers



Conclusie:

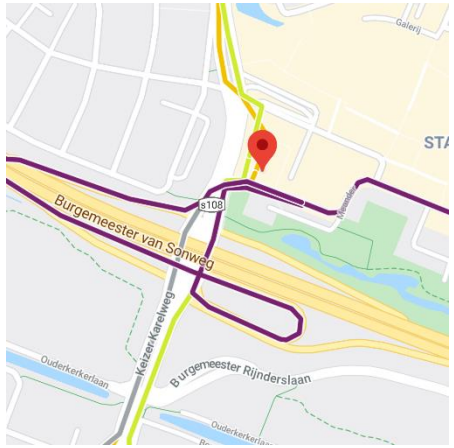
Aantal reizigers
Wanneer gekeken wordt naar het aantal reizigers dat via busstation Haarlem NZ zal reizen toont het busstation het meeste overeenkomst met busstation **Den Haag Leyenburg**.

Aantal busroutes
Het aantal buslijnen dat het busstation Haarlem NZ zal gaan aandoen is vergelijkbaar met de busstations **Amstelveen**, **Den Haag Leyenburg**, **Nieuwegein stadscentrum** en **Zeist**.

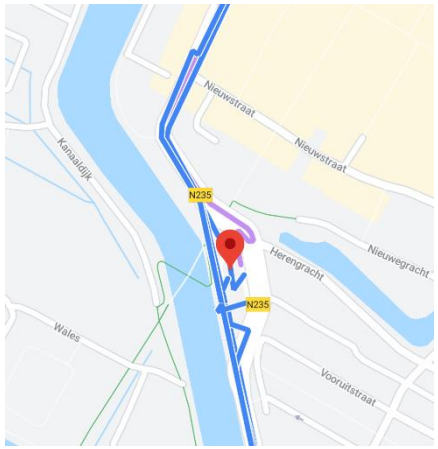
Plaats in het netwerk
Zowel busstations **Rotterdam Zuidplein**, **Den Haag Leyenburg** en **Nieuwegein Stadscentrum** zijn hetzelfde type station als dat Haarlem NZ zal worden. Binnen het netwerk functioneren busstations **Nieuwegein stadscentrum** en **Amstelveen** net als Haarlem NZ: ze zijn een knooppunt van doorgaande routes en eindpunt.

Lessen voor Haarlem:
Haarlem komt qua busroutes, aantallen reizigers en plaats in het netwerk het meeste overeen met Den Haag Leyenburg, Amstelveen en Nieuwegein. Dit kan gebruikt worden om de waardes uit de hierop volgende referentieanalyses te vertalen naar Haarlem NZ.

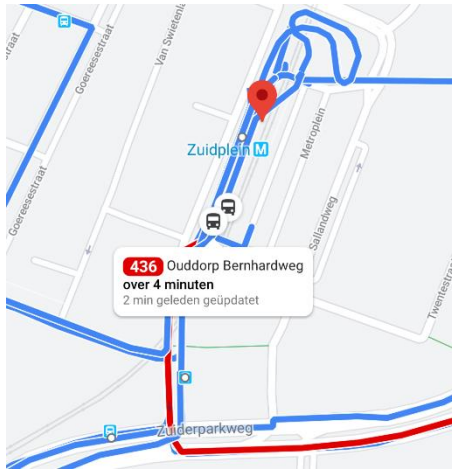
Referentie busstations
Doorgaand verkeer



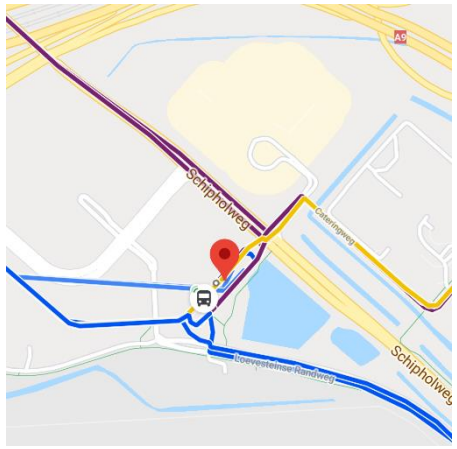
Amstelveen



Purmerend



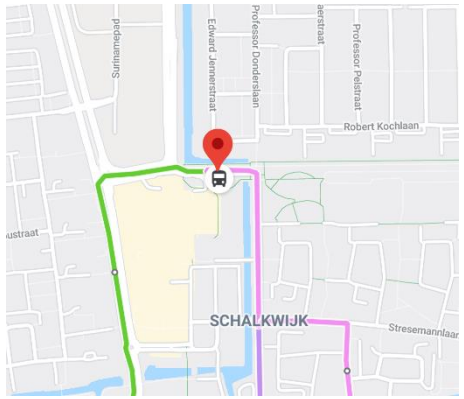
Zuidplein



Schiphol Noord

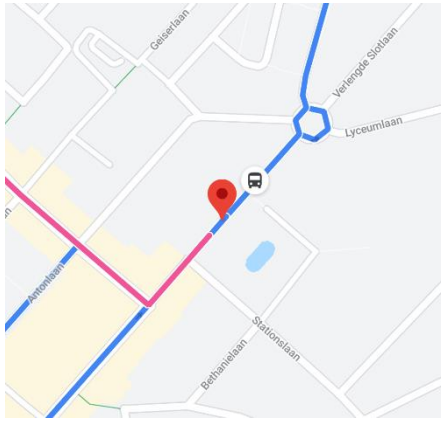
	Amstelveen busstation	Purmerend Tramplein	Rotterdam Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Aan- en afrijroutes	Parallel aan weg. Routes naar noord, zuid & oost	Parallel aan weg. Routes naar noord & zuid	Eigen op- en afrijdroute. Daarna naar oost- en west.	Busbaan door station. Routes naar noord & zuid, splitst daar naar alle windrichtingen	N.t.b. Routes naar west, oost en zuidoost.
Intensiteiten	12.740	2.140	2.370	5.520	15.450

Referentie busstations
Doorgaand verkeer

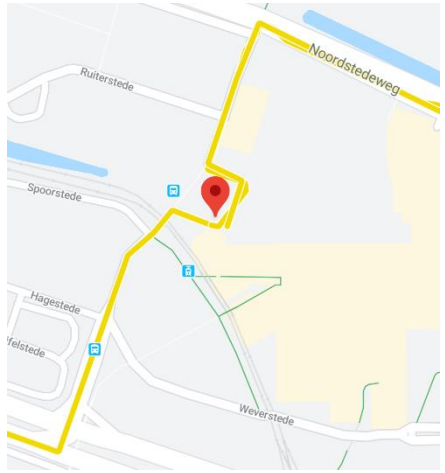


Haarlem Schalkwijk

Den Haag Leyenburg



Zeist



Nieuwegein

	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Aan- en afrijroutes	Paralel aan weg. Routes naar noord en zuid.	Paralel aan weg. Routes naar oost en west.	Eigen busbaan, zijperrons. Routes naar noord en zuid.	Paralel aan eigen busbaan. Routes naar noord en zuid.	N.t.b. Routes naar west, oost en zuidoost.
Intensiteiten	1.350	4.430	2.950	390	15.450

Conclusie:
Verkeerskundig valt Haarlem NZ moeilijk te vergelijken met andere stations, omdat de hub op een driesprong gesitueerd is en de andere stations niet. Deze hebben vaak eigen busbanen om het busstation met het wegennetwerk te verbinden, of zijn aan veel minder drukke wegen gesitueerd.

Lessen voor Haarlem:
Haarlem NZ zal een ongewoon busstation worden, al is het alleen door de ongewone verkeerskundige situatie waar het gesitueerd is. Daarom zal er extra rekening moeten worden gehouden met de verkeerskundige effecten van de locatie op zowel het busverkeer als het overige verkeer op de weg.

Referentie busstations

First and last-mile opties

	Amstelveen	Purmerend Tramplein	Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Loop- en fiets-verbindingen	Alle richtingen voorzien in apart loop- en geregeld met behulp van verkeerslichten	Eenvoudig verschillende richtingen op, kanaal over met behulp van brug, geen voorrang op autowegen	In verscheidende richtingen gescheiden loop- en fietsverbindingen, oversteken drukke wegen met verkeerslichten	Gescheiden fietspaden in drie richtingen	Gescheiden fiets- en voetgangersverbindingen in alle richtingen van de T-kruising, verkeerslichten om kruising over te steken.
Fietsparkeerplaatsen	474	70	200* (ambitie 2022: 800[1)]	50	150 (ambitie: minimaal 500)
P+R functie	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Taxi-standplaats	Aanwezig	Nee	Nee	Nee	Nee
Deelmobiliteit	Free Floating mobility; Deelfiets (één aanbieder)	Geen	Free Floating mobility; (e-)Fietsen, e-scooters en (meerder aanbieders)	Geen	Free Floating

[1]**Factsheet Hart van Zuid Rotterdam** https://www.heijmans.nl/media/filer_public/ad/0b/ad0b549e-6a6f-4156-9f18-b22105d8f82a/factsheets_hvzr_def.pdf en www.hartvanzuid.nl

***geschat**

Referentie busstations

First and last-mile opties

	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Loop- en fiets-verbindingen	Gescheiden loop- en fietsverbindingen aan weerszijde van de autoweg, zebrapaden aanwezig om voetgangers over te laten steken.	Gescheiden fiets- en loopverbindingen in twee richtingen, verkeerslichten en zebrapaden om weg over te steken	Gescheiden fiets- en voetpaden aan weerszijden van de weg. Voetgangers kunnen deze oversteken met een zebrapad.	Stoep aan weerszijde van de weg en gemarkeerd fietspad ter hoogte van het busstation, daarbuiten deel van autoweg. Beide moeten niet-beveiligd tramspoor oversteken.	Gescheiden fiets- en voetgangersverbindingen in alle richtingen van de T-kruising, verkeerslichten om kruising over te steken.
Fietsparkeerplaatsen	50*	150**	122	50* (ambitie 2023: onbekend)	150 (ambitie: minimaal 500)
P+R functie	Nee	Nee	21	Nee	Nee
Taxi-standplaats	Nee	Nee	Nee	Nee	Nee
Deelmobiliteit	Freefloating fietsen en scooters	Nee	Nee	Nee	Free Floating
***geschat, ** geschat, fietsenstallingen worden ook voor het winkelcentrum gebruikt**					

Referentie busstations
First and last-mile opties

Conclusie:
Alle referentiestations zijn aangesloten op het voetgangers- en fietsnetwerk. Purmerend Tramplein is hiervoor een voorbeeld met hoge ambitie omdat het een speciale fiets- en voetgangersbrug over het kanaal gerealiseerd. Echter, bij veel busstations zijn er **niet genoeg fietsparkeerplekken**. Dit is bijvoorbeeld terug te zien aan het grote aantal foutgeparkeerde fietsen in de omgeving van Rotterdam Zuidplein.
De referentiebusstations hebben in hun functie en locatie bijna nooit een P+R functie. Daarentegen wordt bij veel referentiestations wel deelmobiliteit aangeboden om flexibiliteit voor reizigers te.

Lessen voor Haarlem:
Het is belangrijk dat busstation Haarlem NZ loop- en fietsverbindingen heeft in verschillende richtingen. Net zo belangrijk is dan dat reizigers de fiets kunnen stallen, en dat de fietsparkeercapaciteit toereikend is. Zeker gezien het doel van Haarlem NZ is dat fietsers er voor kiezen om gebruik te maken van het busstation i.p.v. Haarlem station. Momenteel worden er 313 fietsen gestald romdom het busstation. De ambitie is er om een groei van 50% van de reizigers te facilitieren, komt het aantal benodigde fietsenstallingen op ca. 470. Als we dit naar boven afronden, komen we uit op 500 fietsparkeerplekken.

Dit aantal komt overeen met het aantal fietsparkeerplekken in Amstelveen (474). Ook komen de busstations overeen in en woningdichtheid in de buurt en het aantal in- en uitstappers (Amstelveen 18.000, Haarlem NZ 13.000 in 2040).

Door dit aanbod in fietsparkeerplekken is het niet wenselijk en nodig om een P+R functie of taxistandplaats aan het ontwerp toe te voegen. Wel is het wenselijk om deelmobiliteit aan te bieden rondom het busstation, zodat reizigers flexibiliteit in het voor- en natransport geboden. Ook kunnen bezoekers de stad eenvoudig bereiken.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Loop- en fietsverbindingen op de verschillende locaties

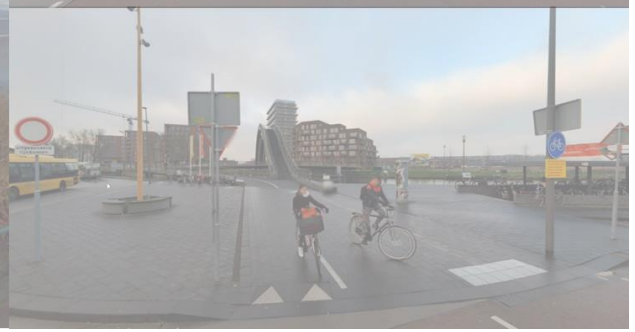
Observatie:
Aan diverse kanten van busstation Amstelveen zijn fiets- en voetverbindingen te onderscheiden. De kruisingen met drukke autowegen worden geregeld met verkeerslichten.

Lessen voor Haarlem:
Het busstation zal ontsluiting in diverse richtingen moeten bieden voor voetgangers en fietsers. Oversteekplaatsen van wegen zullen ook in het geval van Haarlem NZ kunnen worden geregeld met behulp van verkeerslichten.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Loop- en fietsverbindingen op de verschillende locaties



Observatie:
Bij de vernieuwing van het busstation in Purmerend is gekozen een loop en fietsbrug over water te realiseren om de bereikbaarheid van het busstations te verbeteren. Daarnaast is er een oversteekplaats aan noord- en zuidzijde van het busstation voor respectievelijk fiets- en voetgangers en voetgangers. Beiden hebben geen voorrang op auto's.

Lessen voor Haarlem:
Om het voor- en natransport te voet of met de fiets te stimuleren, kunnen extra fiets- en voetverbindingen gerealiseerd worden.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Loop- en fietsverbindingen op de verschillende locaties

Observatie:
Aan verscheidende kanten van het busstation Zuidplein in Rotterdam is het mogelijk om van en naar het busstation te reizen per fiets of te voet. Op de kruisingen met autowegen hebben fiets en voetganger voorrang. Echter, fiets- en voetverbindingen hebben geen prominente route om het busstation heen. In sommige gevallen is het onduidelijk hoe de autoweg veilig overgestoken kan worden om bij de fietsenstalling te komen.

Lessen voor Haarlem:
Het is wenselijk fiets- en voetverbindingen te realiseren in diverse richtingen vanaf het busstation. Tevens is het aan te raden om deze verbindingen een duidelijke plaats te geven in de openbare ruimte zodat het voor- en natransport naar het busstation veilig plaatsvindt.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Loop- en fietsverbindingen op de verschillende locaties

Schiphol **Zeist** **Nieuwegein**

Observatie:
Busstation Schiphol Noord en Zeist hebben allebei loop- en fietsverbindingen die gescheiden zijn van de autowegen. In het geval van busstation Nieuwegein zijn deze verbindingen alleen gescheiden nabij het busstation. Verder van het station zijn deze geïntegreerd met de autorijbaan en de kruising met de (onbeveiligde) trambaan. Tijdens de spits wordt hier van de fietser en voetganger verwacht extra op te letten.

Lessen voor Haarlem:
Aangezien Haarlem NZ veel inzet op de fiets, is het raadzaam zoveel mogelijk gescheiden fiets- en voetgangervoorzieningen te realiseren.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Loop- en fietsverbindingen op de verschillende locaties

Den Haag Leyenburg **Haarlem Schalkwijk Centrum**

Observatie:
Busstations Den Haag Leyenburg en Haarlem Schalkwijk beschikken over aansluitende loop- en fietsverbindingen die gescheiden zijn van de autowegen. Oversteken van deze autowegen wordt ondersteund met verkeerslichten.

Lessen voor Haarlem:
Aangezien Haarlem NZ veel inzet op de fiets, is het raadzaam zoveel mogelijk gescheiden fiets- en voetgangervoorzieningen te realiseren.

Referentie busstations

First and last-mile opties

De staat van de fietsenstallingen op de verschillende locaties

Observatie:
Op elke locatie zijn fietsenstallingen aanwezig. Op Schiphol Noord, Amstelveen, Purmerend, Schalkwijk centrum (deels) en Nieuwegein zijn deze overdekt.

Lessen voor Haarlem:
Fietsenstallingen bij busstations worden veelvuldig gebruikt voor het voor- en natransport van de bus. Zorg voor voldoende overdekte fietsenstallingen.

Referentie busstations

First and last-mile opties

De staat van de fietsenstallingen op de verschillende locaties

Conclusie:
De lage fietsparkeercapaciteit op het busstation Rotterdam Zuidplein leidt tot veel foutgeparkeerde fietsen op het stations. Zoals te zien op de foto's worden fietsen op de perrons en zelfs in de stationshal geplaatst.

Lessen voor Haarlem:
Zorg dat voldoende fietsparkeerplekken beschikbaar zijn om fout geparkeerde fietsen en mogelijke hinder van reizigers en verkeer te voorkomen.

Zuidplein

Referentie busstations

First and last-mile opties

Taxi standplaatsen op de verschillende locaties

Amstelveen

Observatie:
Op 100m van het busstation Amstelveen is een taxistandplaats te vinden. Deze is gesitueerd op een plein waar ook een theater en winkelcentrum gevestigd is. Het combineren van deze verschillende functies kan mogelijk meer klandizie voor de taxi's opleveren.

Lessen voor Haarlem:
Wanneer verschillende functies gecombineerd kunnen worden op of rond de locatie van het busstation Haarlem NZ kunnen taxi standplaatsen toegevoegd worden. Aangezien het busstation voor het grootste deel gebruikt zal worden door inwoners van Haarlem, zal het toevoegen van deze standplaats geen hoge prioriteit hoeven hebben.

Referentie busstations

First and last-mile opties

Deelmobiliteiten op de verschillende locaties

Zuidplein

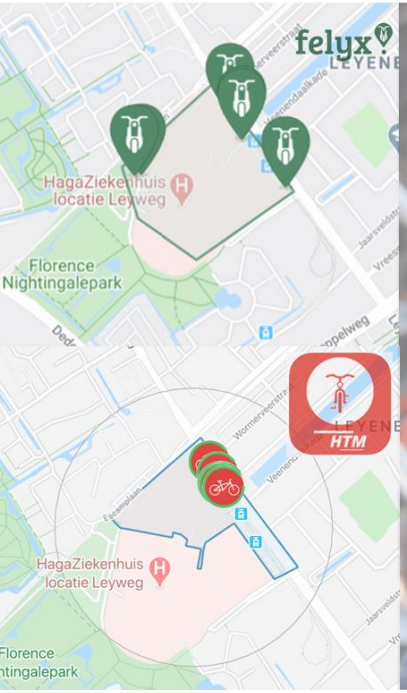
Observatie:
Verschillende vormen van deelmobiliteit zijn beschikbaar rondom Zuidplein. Zo worden deelfietsen en deelscooters aangeboden, maar zijn deze free-floating en dus niet gebonden aan het station. Het servicegebied stopt aan de andere kant van het station, waardoor deze vorm van voor/natransport niet ideaal is. Concurrent GoSharing staat het echter wel toe om tot het busstation te komen. Tevens zijn Mobikes en Donkeybikes beschikbaar op het station. In praktijk zijn er vaak een handjevol van deze deelfietsen/scooters aanwezig rondom het station.
Voordat deze free-floating deelmobiliteiten beschikbaar waren is geprobeerd deelfietsen aan te bieden via een vast station (zoals te weergegeven in de afbeelding rechtsboven). Dit initiatief is echter recent gestopt.

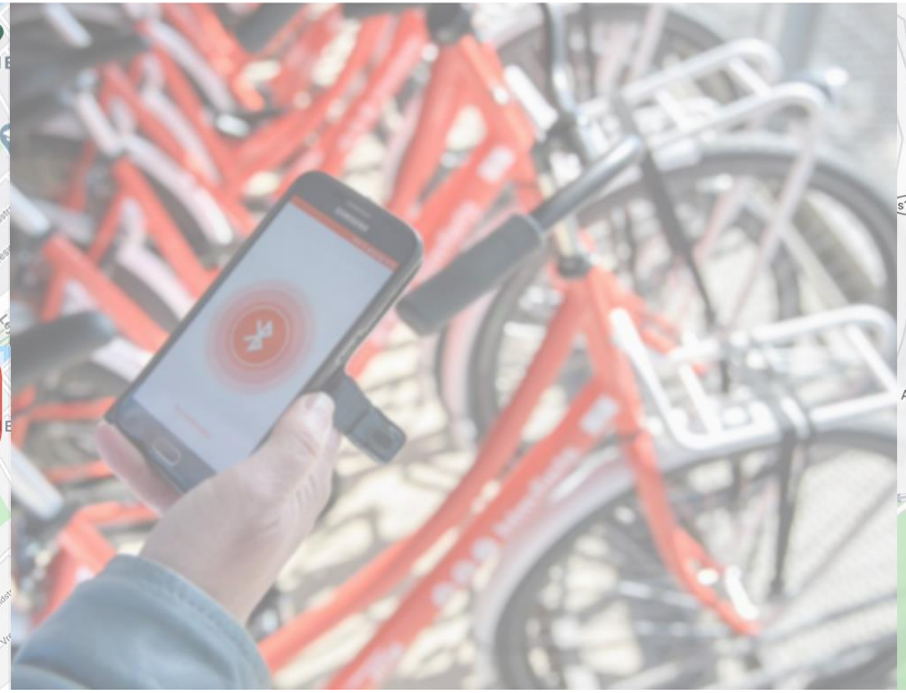
Lessen voor Haarlem:
Om flexibiliteit aan reizigers te bieden, is het aan te raden om deelmobiliteit te faciliteren rondom busstation Haarlem NZ. Er zal echter een goede afweging gemaakt moeten worden tussen FFM of plaatsgebonden. Het free-floating model vereist geen extra investeringen, waar een docked deelsysteem dat wel vereist. Daarentegen zorgt een docking station dat reizigers de deelmobiliteiten eenvoudig kunnen vinden.

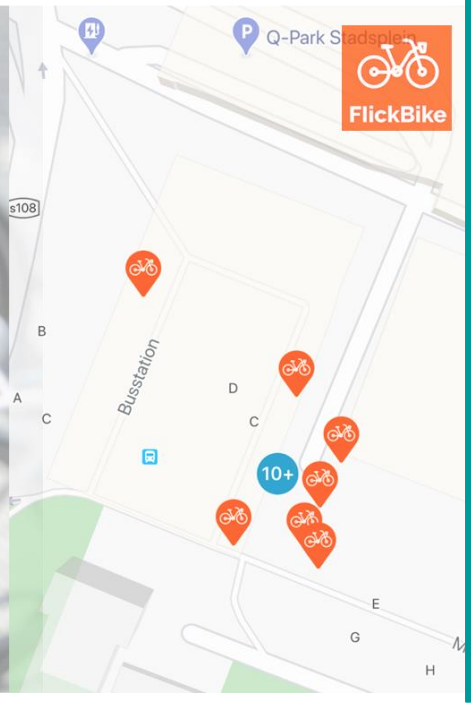
Referentie busstations

First and last-mile opties

Deelmobiliteiten op de verschillende locaties







Den Haag Leyenburg

Amstelveen

Observatie:
Bij het busstation Den Haag Leyenburg worden deelfietsen en deelscooters aangeboden. Vervoerder HTM biedt fietsen aan die met een app te huren zijn. Gemiddeld staan zijn 8 fietsen beschikbaar rondom het busstation.
Binnen het gebied van busstation Amstelveen is deelfietsaanbieder Flickbike actief. Rond het busstation zijn gemiddeld 12 fietsen beschikbaar via de app van de aanbieder.

Lessen voor Haarlem:
Een verscheidenheid aan deelmobiliteiten kan aangeboden worden rond een busstation. Zo kunnen niet alleen deelfietsen maar ook scooters aangeboden worden. Wanneer naar de referenties gekeken wordt, is te zien dat deze deelmobiliteiten vaak via het free-floating principe aangeboden worden, omdat deze voor de eigenaar van het station geen extra investering vereisen.

Referentie busstations
Hoogwaardige entree

	Amstelveen	Purmerend Tramplein	Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Ruimtelijke kwaliteit	Achterkant winkelcentrum	Historisch centrum	Achterkant winkelcentrum	Parkeerplaatsen en bedrijventerrein	Knooppunt omgeven door woon- en werkvoorzieningen
Overig	Eerste busstation met Dynamisch Reizigers Informatie Systeem en een openbaartoilet	Oude stationsontwerp 1950 geinteggreerd in nieuw ontwerp Verdiepte fietsenstalling Voetgangersbrug Koffiebar en openbaar toilet. Tevens is het dak voorzien van zonnenpanelen	Busstation wordt lichte en luchtige ruimte met die feeling van de Markthal moet geven	Link met luchthaven, verkapping oude vliegtuighangar Energie neutral en zelfvoorzienend door de geïntegreerde zonnenpanelen in het dak.	

Referentie busstations
Hoogwaardige entree

Haarlem Schalkwijk

Zeist

Nieuwegein (impressie 2023)

Den Haag Leyenburg

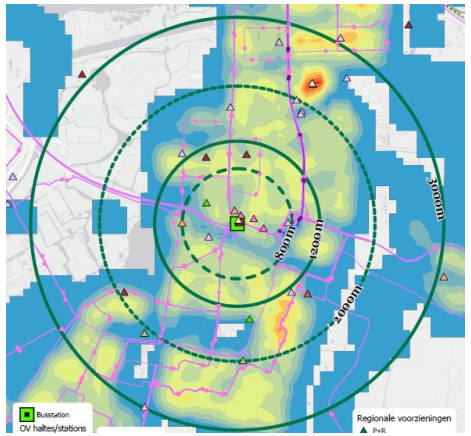
	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Ruimtelijke kwaliteit	Knooppunt gelegen naast Ziekenhuis	Aan winkelcentrum	**Nabij stadscentrum en ziekenhuis**	Stadscentrum en nabij ziekenhuis	Knooppunt omgeven door woon- en werkvoorzieningen
Overig	-	-	-	Nieuwe station wordt voorzien van ruim ontvangstplein waarvan gebruik nog ingevuld wordt met input van reizigers. Doel; een hoogwaardig, geïntegreerd en duurzaam knooppunt voor bus en tram.	

Referentie busstations
Hoogwaardige entree

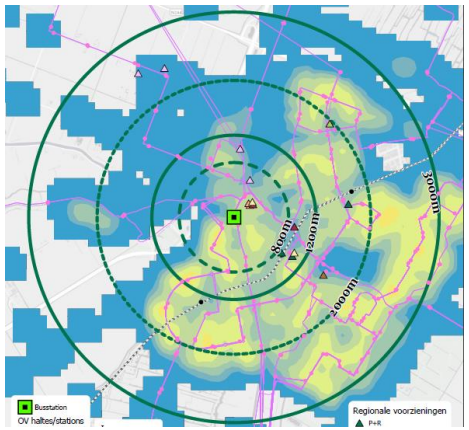
Conclusie:
Uit de ontwerpen van de bushaltes Schiphol Noord, Purmerend Tramplein en het geplande Zuidplein kan worden afgeleid dat de aantrekkelijkheid van het busstation (en de functie als 'visitekaartje') een belangrijke rol spelen in het ontwerp.
In het geval van Schiphol Noord en Purmerend Tramplein worden gebiedsspecifieke kenmerken en oude functies behouden en benadrukt. Zo maakt Schiphol Noord in haar ontwerp gebruik van een oude vliegtuighangar en integreerd Purmerend het oude Tramhuis voor het stationsgebouw. Ook integreren busstation Amstelveen, Purmerend, en de plannen voor de stations Zuidplein en Nieuwegein verschillende faciliteiten om de reiservaring te verbeteren. Opvallend is ook dat de recent gerealiseerde busstations Schiphol Noord en Purmerend Tramplein over zonnepanelen beschikken.

Lessen voor Haarlem:
Te zien is dat veel plannen voor te realiseren busstations of recent gebouwde busstations allen aandacht besteden aan hoe het busstation in de omgeving past. Ook in het ontwerp van Haarlem NZ zal gekozen kunnen worden in het benadrukken van diens functie als visitekaartje, er komen immers veel regionale reizigers de stad binnen. Om de ervaring van aankomst en het vertrek van reizigers te verbeteren, kan gedacht worden verschillende faciliteiten in het busstation te integreren. Door voorzieningen zoals een winkeltje voor koffie of broodjes, pakketdiensten en supermarkt aan te bieden zal de hub een voorbeeldfunctie vervullen. Gekozen kan worden om de hub op hoog niveau te brengen qua duurzaamheid. Met zonnepanelen zal de hub (deels) in haar eigen stroomvoorziening kunnen voorzien.

Referentie busstations
Ontwikkelruimte

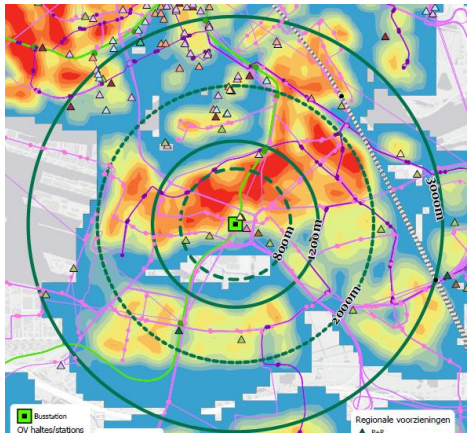


Amstelveen

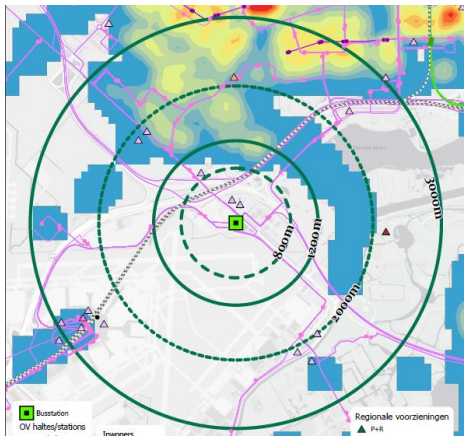


Purmerend

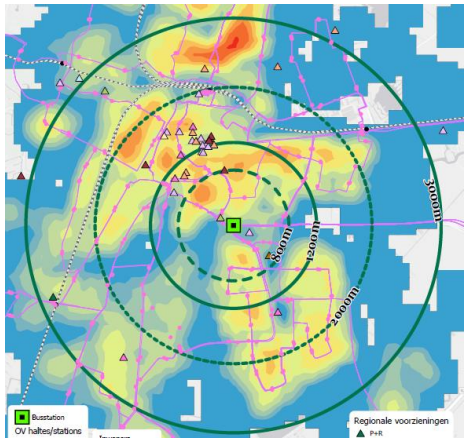
	Amstelveen	Purmerend Tramplein	Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Wonen 800m	10.647	8.351	20.162	0	12.476
Werken 800m	13.698	5.101	10.950	1.871	7.109
Voorzieningen	Winkelcentrum , Bibliotheek, Theater, Museum,	Winkelaanbod, binnenstad, Historisch centrum, Theater	Winkelcentrum ,Theater, Ahoy, Beurs, Ziekenhuis	Parkeren, Schiphol, Hotel	Ziekenhuis Hotel



Zuidplein



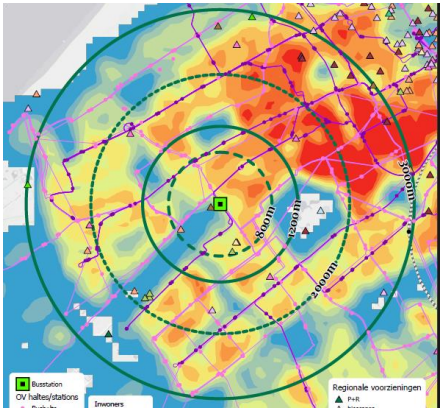
Schiphol Noord



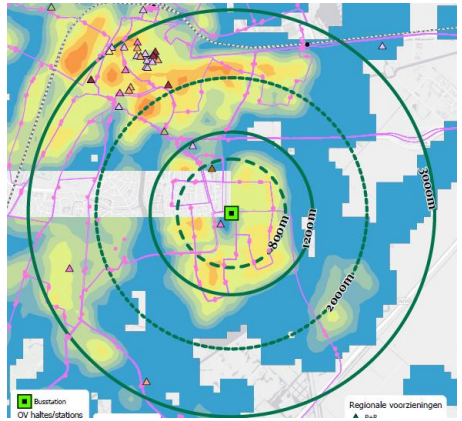
Haarlem NZ

Links: GIS-analyses die het aantal inwoners in verschillende stralen rond de busstations analyseren.

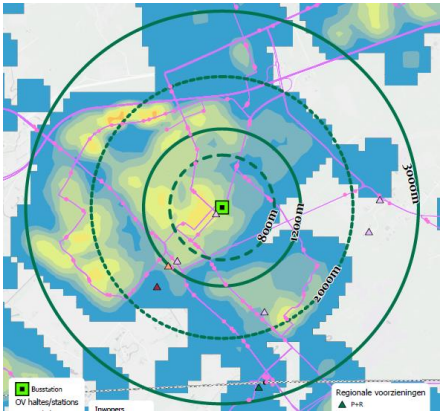
Referentie busstations
Ontwikkelruimte



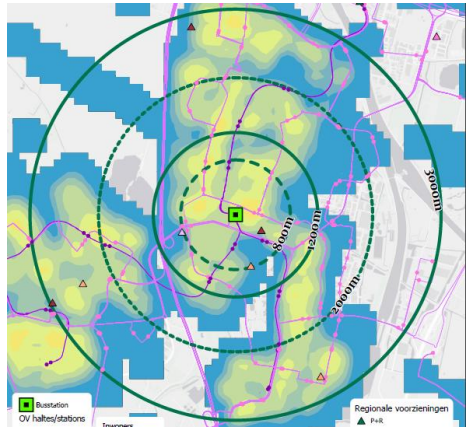
Leyenburg



Schalkwijk

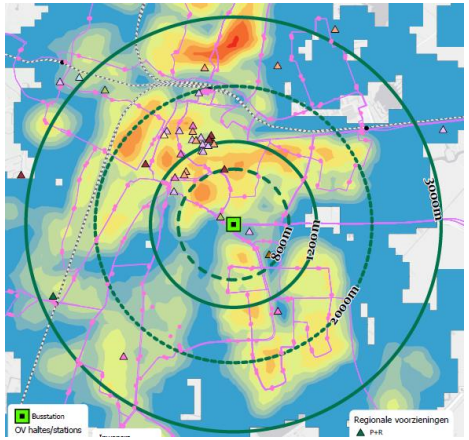


Zeist



Nieuwegein

	Den Haag Leyenburg	Schalkwijk centrum	Zeist Busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Wonen 800m	19.194	15.606	8.322	12.202	12.476
Werken 800m	7.590	5.959	4.264	10.488	7.109
Voorzieningen	Bioscoop, mbo-school, museum, theater, ziekenhuis	Ziekenhuis, winkelcentrum	Hotel, winkelstraat	Museum, theater, winkelcentrum	Ziekenhuis Hotel

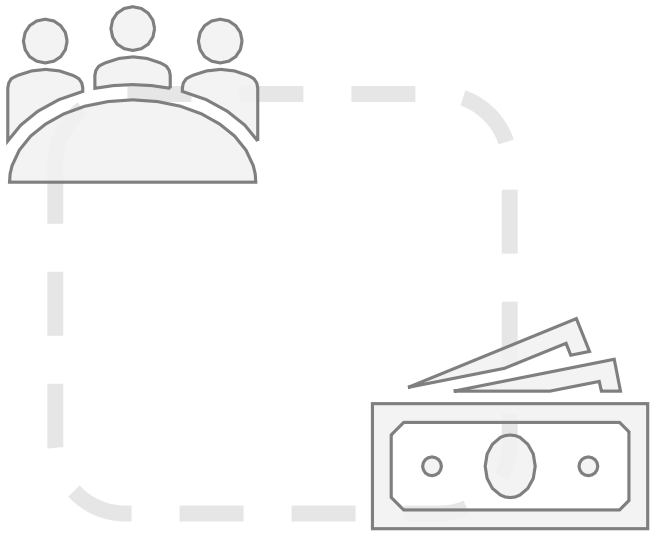


Haarlem NZ

Links: GIS-analyses die het aantal inwoners in verschillende stralen rond de busstations analyseren.

Referentie busstations

Fasering, governance en financiering



	Amstelveen	Purmerend Tramplein	Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Reden	Groei busvervoer opvangen	Groei busvervoer opvangen	Project Hart van Zuid, vernieuwen omgeving en opvangen groei busvervoer	Centraliseren bushaltes en ontlasten Schiphol Plaza	Groei busvervoer opvangen, ontlasten binnenstad, ontlasten station Haarlem
Governance	Stadsregio Amsterdam	Gemeente Purmerend	Publiek private samenwerking tussen de Gemeente Rotterdam, Heijmans en Ballast Nedam	Stadsregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group, de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Infra-structuur en Milieu	Gemeente Haarlem, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, College van Rijksadviserus, NS & Prorail, Connexxion, Samen bouwen aan bereikbaarheid, Greystar, Being Development , Alan wonen

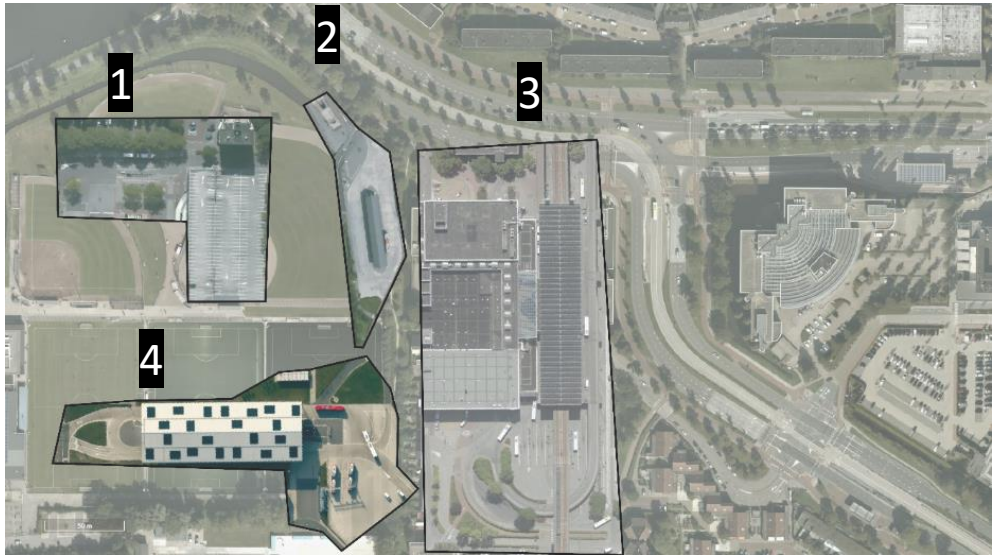
Referentie busstations
Fasering, governance en financiering

Conclusie:
De reden van bouw is het meest vergelijkbaar met busstations Amstelveen, Purmerend Tramplein, Nieuwegein stadscentrum en Zuidplein, waar Zuidplein en Nieuwegein stadscentrum nog meer gericht zijn op de ontwikkeling van het omgevingsgebied in het geheel.
De governance van Haarlem NZ is het meest vergelijkbaar met de realisering van het busstation Schiphol Noord doordat in beide gevallen diverse stakeholders betrokken zijn bij het realiseren van het busstation.
Juist deze combinatie van inpassing in de bestaande ruimte en de diverse stakeholders die bij de realisatie gemoeid zijn zorgt voor complexiteit.

Lessen voor Haarlem:
Zorg zal besteed moeten worden aan het betrekken van de diverse stakeholders in de totstandkoming van het station. Hierdoor zal het station binnen de bestaande ruimte passen. Ook en maar ook conform de criteria van belanghebbenden is en binnen de huidige eigendomsstructuren past.

	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Reden	Belangrijk knooppunt voor reizigers van en naar het Westland en met bestemming ziekehuis	Verbinden winkelcentrum	Vernieuwen busstation	Omgeving vernieuwen, groei opvangen	Groei busvervoer opvangen, ontlasten binnenstad, ontlasten station Haarlem
Governance	RandstadRail, MRDH, Gemeente Den Haag	Provincie Noord-Holland en Gemeente Haarlem	Gemeente Zeist, Provincie Utrecht	Gemeente Nieuwegein, Provincie Utrecht (15 miljoen euro 50/50)	Gemeente Haarlem, Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Connexxion, Ontwikkelaars

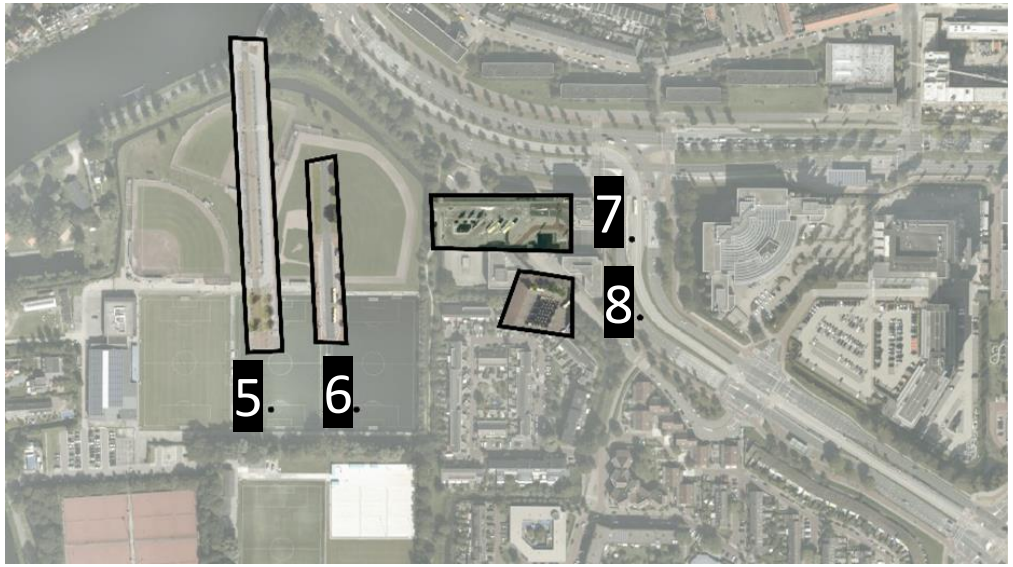
Referentie busstations
Ontwerp station



	Amstelveen	Purmerend Tramplein	Zuidplein	Schiphol Noord	Haarlem NZ
Type perron	Eiland/strip	Eiland	Perron	Eiland	Zij
Dynamisch/statisch	Dynamisch	Statisch	Statisch	Statisch	Statisch
Aantal perrons	7	4	18	8	6
Ruimte e-laden	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanwezig	Niet aanwezig

1. Amstelveen
2. Purmerend Tramplein
3. Zuidplein
4. Schiphol Noord

Referentie busstations
Ontwerp station



5. Den Haag Leyenburg
6. Haarlem Schalkwijk*
7. Zeist Busstation
8. Nieuwegein Stadscentrum

* Het busstation van Haarlem Schalkwijk deelt een aantal faciliteiten met het nabijgelegen winkelcentrum, deze zijn hier niet meegenomen

	Den Haag Leyenburg	Haarlem Schalkwijk Centrum	Zeist busstation	Nieuwegein stadscentrum	Haarlem NZ
Type perron	Eiland/strip	Perron	Strip	Perron	
Dynamisch/statisch	Statisch	Statisch	Statisch	Statisch	
Aantal perrons	9	4	4	7	
Ruimte e-laden	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Niet aanwezig	

Conclusie:
Wanneer we kijken naar het ontwerp van de referentiestations, is op te merken dat dit vooral stations zijn met statische perrons. De layout van deze perrons hangt vooral af van de beschikbare ruimte in de omgeving: langs een weg of op een apart terrein. Alleen op Schiphol Noord zijn laadfaciliteiten aanwezig waarmee de ZE-bussen tussentijds kunnen laden.

Lessen voor Haarlem:
Er is een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid voor Haarlem NZ**.** Dit betekent dat eindigende buslijne er moeten kunnen laden en dat de hub met zonnepanelen in haar eigen stroomvoorziening voorziet. Vanwege de beperkte ruimte in de omgeving, is het niet aan te raden in te zetten op een maximale ambitie duurzaamheid. Ook is het niet aan te raden om doorgaande bussen te laden omdat er nog meer laadvoorzieningen aanwezig moeten zijn.

Conclusie referentiestations

First- and lastmile opties
Om het busstation met de rest van de stad te verbinden zullen diverse loop- en fietsverbindingen gerealiseerd moeten worden in combinatie met ruim voldoende fietsparkeerplekken. Momenteel worden er 313 fietsen gestald romdom het busstation en bieden de haltes ruimte voor 230 fietsen. Gegeven de ambitie om een groei van 1,5x zoveel reizigers te facilitieren, komt het aantal benodigde fietsenstallingen op ca. 500. Dit is dezelfde ordegrootte van het aantal fietsparkeerplekken in Amstelveen (474), wat tevens overeenkomt in het aantal in- en uitstappers (Amstelveen 18.00-, bushub 2040: 14.000) en woningdichtheid. Gekozen wordt om in te zetten op de fiets. Gezien de beperkte ruimte in het gebied is het daarom niet nodig een P+R functie of taxistandplaats aan het ontwerp toe te voegen. Wel kan gedacht worden aan het toevoegen van een deelmobiliteit(standplaats) om het voor- en natransport te faciliteren zoals dit gedaan wordt in Amstelveen, Den Haag Leyenburg en Zuidplein.

Governance
Kort door de bocht zijn er drie soorten governance m.b.t. busstations in Nederland: aan het treinstation, geïntegreerd met winkelcentrum en een pure mobiliteitshub. Ieder van deze vormen vereist een andere samenstelling van stakeholders. Gezien de mogelijkheid tot een grootschalige geïntegreerd winkelcentrum niet mogelijk is door ruimtetekort, is de governance o.b.v. mobiliteit de beste optie voor Haarlem NZ. Echter, dit is minder makkelijk dan vergelijkbare referentiestations omdat het grondbezit over een groot aantal partijen verdeeld is.

Busroutes en aantallen reiziger
Gegeven het aantal reizigers toont Haarlem NZ (4.500 reizigers) het meest vergelijking met Den Haag Leyenburg (6.400). Op langere termijn en gegeven het ambitieniveau (13.000 reizigers in 2040), zal een voorbeeld genomen moeten worden aan Schiphol Noord (8.000 reizigers) en Amstelveen (18.000 reizigers).
Refererend naar het aantal bussen tijdens een ochtendsspitsuur komt Haarlem NZ (48) momenteel overeen met Amstelveen (46) en Den Haag Leyenburg (44), maar zal gegeven de ambitie voor 2040 (160) meer richting Rotterdam Zuidplein (177) gaan.

Ontwerp
De ruimte waarin het station ingepast moet worden is vergelijkbaar met de ontwikkelplannen van Zuidplein en Nieuwegein. Waarbij in beide gevallen theaters plaats gaan maken voor een nieuw busstation. Ook in Haarlem NZ zal met beperkte ruimte een nieuw busstation gerealiseerd moeten worden.

Bijlage III: Ruimtegebruik knooppunt

Haltes en oppervlaktes

Om het ruimtegebruik voor de manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen te bepalen is een analyse uitgevoerd. In de figuren hiernaast is de uitkomst hiervan te zien. Achterliggende aannames en genomen analysestappen zijn op toegelicht op pagina's 110-114.

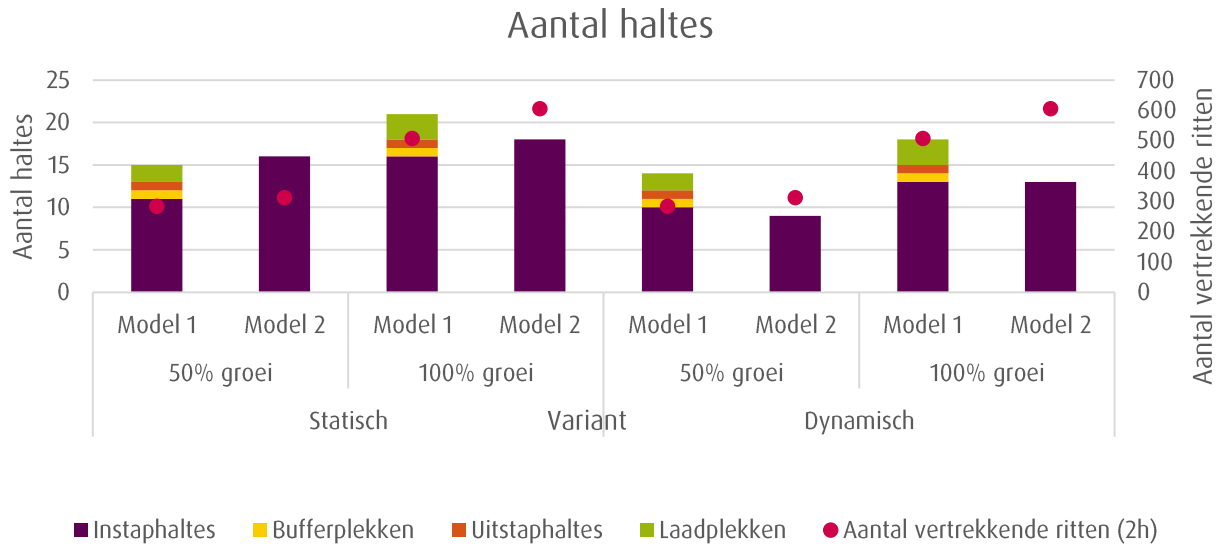
Er is rekening gehouden met twee lijnvoeringsmoddelen (zie p.42, 43). Daarnaast is ook gekeken naar twee groeiscenario's: 50% groei van het aantal bussen ten opzichten van het huidige aantal (conform studie stationsgebied) en 100% groei. In principe wordt uitgegaan van een statisch busstation, maar voor de robuustheid is ook geanalyseerd wat de impact is van een dynamisch busstation. Een vertaling is gemaakt van aantal haltes naar minimaal benodigde oppervlakte.

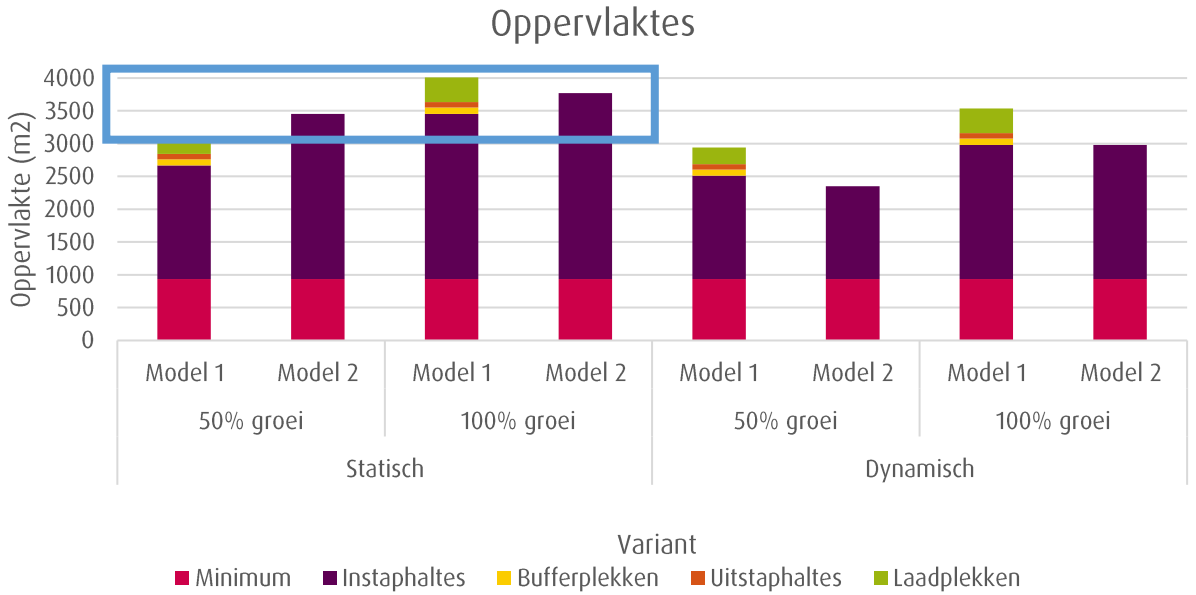
Aantal haltes

Het aantal haltes voor een statisch busstation varieert tussen de 15 en 21 haltes, afhankelijk van het lijnvoeringsmodel en de gehanteerde groei. Bij een dynamisch busstation daalt het aantal benodigde haltes .

Oppervlakte

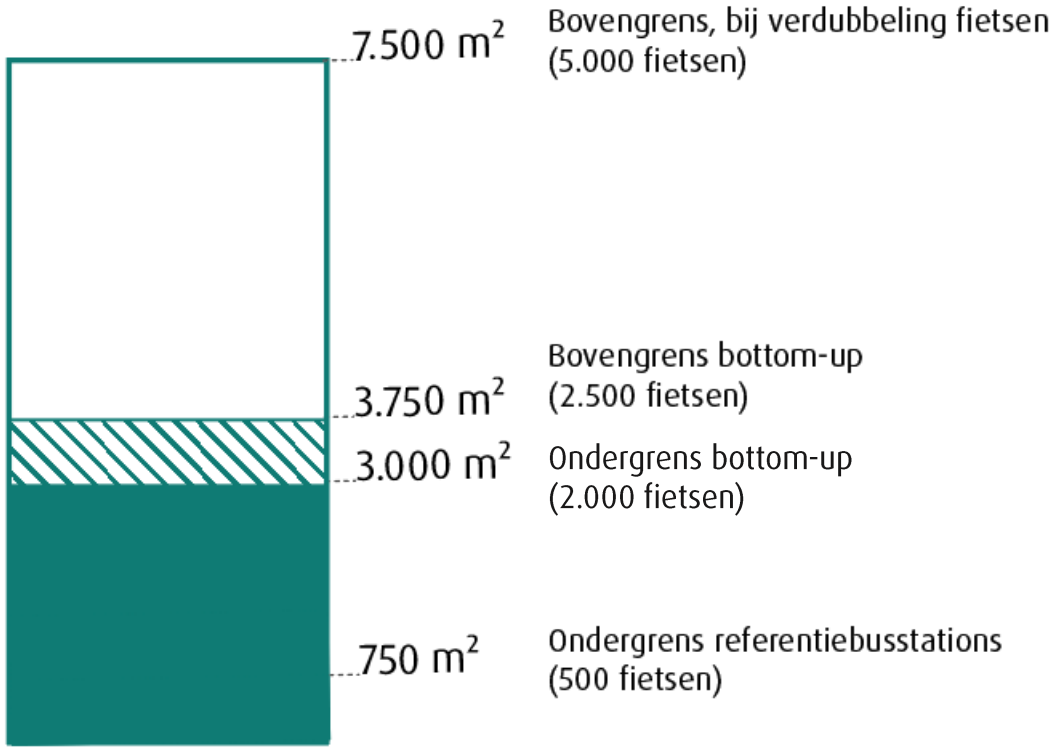
Bij een statisch busstation, varieert het minimaal benodigde oppervlakte voor de manoeuvreer- en opstelruimte tussen de 3.000 - 4.000 m2.
Het minimaal benodigde oppervlakte voor een dynamisch busstation varieert grofweg tussen de 2.500 – 3.500 m2.





Figuren: Voor de verschillende lijnvoeringsmodellen is een analyse gedaan naar het benodigd aantal instap-/uitstap-/buffer-/laadhaltes. Dit is doorvertaald naar benodigd ruimtegebruik voor manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen.

Robuustheid voor groei - fiets



Het is van belang dat nu al rekening wordt gehouden met eventueel extra groei van reizigers. Op deze slide is voor de fietsparkeerplekken aangegeven hoe omgegaan is met dit robuustheidsvraagstuk. Er zijn 500 – 2.500 fietsparkeerplekken nodig om de toekomstige vraag te faciliteren. Er is veel onzekerheid over het benodigde aantal fietsparkeerplekken. Uit het handelingsperspectief blijkt dat fietsparkeren belangrijk is en daarom gaan we voor het ontwerp uit van grote vraag naar fietsenstallingen (2.500). Voor de toets gaan we uit van een benodigd ruimtegebruik voor fietsenstallingen van ca 3.750 m2.

- Aantal fietsparkeerplekken is op twee manieren bepaald:

1. Op basis van het Amstelveen referentiebusstation (zie handelingsperspectief bijlage II), wat qua ligging, aantal reizigers en omliggende dichtheden lijkt op de bushub, komt het aantal benodigde fietsparkeerplekken op **ca 500** uit. Van de referentiebusstations krijgt Zuidplein de meeste fietsparkeerplekken: 800, maar dat is ook een metrostation (pagina handelingsperspectief).

2. Bij een bottom-up berekening komen we op 2.000 – 2.500 fietsparkeerplekken (zie bijlage I).

- Er zijn ca 470 fietsenstallingen nodig als het huidige aantal fietsers met 50% groeit. Daarnaast worden er 1.500 – 2.000 extra fietsenstallingen verwacht door:
  - Netwerkwijzigingen; lijn rijdt een andere route, waardoor reizigers besluiten eerst naar de hub de fietsen er daar op de bus te stappen; effect is ca 900 – 1.300 benodigde fietsenstallingen
  - Groter invloedsgebied van de hub; 5% van alle herkomsten-/bestemmingenhaltes binnen 800 m – 2 km (voor reizigers waarbij de lijnvoering niet verandert); verwacht effect is ca 600 – 700 benodigde fietsenstallingen. Ook ca 100 extra fietsers die het drukke stationsgebied verruilen voor het nieuwe knooppunt.

- Uitgaande van 1,5 m2 per fiets (dubbellaags), op basis van indicatie CROW leidraad fietsparkeren, komt het benodigde ruimtegebruik voor fietsen neer op 3.000 – 3.750 m2 in methode 1 en 750 m2 in methode 2.

- Robuustheid is voor fietsen belangrijk, want zoals in het figuur te zien is, is er bij een nog grotere groei van fietsers, ook gelijk veel meer ruimte nodig. Deze flexibiliteit is deels ingebouwd door uit te gaan van 1,5 m2 per fiets, wat relatief hoog is.

Programma van Eisen [1]

In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen. In onderstaande tabellen is het meegenomen ruimtebeslag voor mobiliteitsvoorzieningen extra toegelicht.

Fietsenstalling*	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Fietsenstalling	2500	1,5	3750	*2.500 fietsparkeerplekken, volgt uit bovengrens bottom-up berekening. Indicatie van m2 per fiets, op basis van CROW leidraad fietsparkeren: 1,5 m2 per fiets (dubbellaags).*
Totaal fietsenstalling:			**3750 m2**	

Manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen*	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Manoeuvreerruimte bussen	1	934	934	*Benodigde oppervlakte voor de manouvreerruimte voor bussen hangt af van de layout van het busstation (perrons naast elkaar, eilandperrons, etc). In de oppervlakte-berekening voor de manoeuvreer- en opstelruimte is uitgegaan van een layout zoals het huidige busstation bij het treinstation Haarlem (zie ook plaatje rechts). De minimale manourvreerruimte is vastgesteld op 934 m2.*
Instaphalte	16	158	2520	*Oppervlakte per instaphalte is vastgesteld op 158 m2 volgend uit studie stationsgebied. Maatgevend model (model 1): 100% groei van alle bussen, 85% doorgaande lijnen, waarvoor 16 instaphaltes nodig zijn op het busstation.*
Uitstaphalte	1	84	84	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 1 uitstaphalte nodig.*
Bufferhalte	1	95	95	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 1 bufferhalte nodig.*
laadhalte	3	126	378	*m2 volgend uit studie stationsgebied. 15% Eindigende lijnen in maatgevende model en daarom 3 laadhaltes nodig.*
Totaal manoeuvreer- en opstelruimte voor bussen:			**4010 m2**	

Wachtruimten en voorzieningen buschauffeurs	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Wachtruimte voor reizigers	1	1200	1200	*Benodigde wachtruimte voor reizigers is bepaald op basis van referentiebusstations die qua reizigersaantallen overeenkomen met het nieuwe knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (Amstelveen: ca 18.000 in-/uitstappers, ca 1.000 m2 wachtruimte, Schiphol-Noord: ca 8.000 in-/uitstappers, ca 1.200 m2 wachtruimte).*
Voorzieningen chauffeurs (parkeren en pauzelocatie)	12	300	300	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem. We gaan hierbij uit van ca 12 plekken (ca 250 m2) + een pauzelocatie van ca 50 m2 voor chauffeurs)*
Totaal wachtruimten en voorzieningen buschauffeurs:			**1500 m2**	

Parkeren, taxi, laden en lossen en deelmobiliteit	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
K&R	11	25	275	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem*
Taxi	18		700	*Aantal plekken en bijbehorend ruimtebeslag zoals bij station Haarlem*
Laden&lossen	1	100	100	*We verwachten geen grootschalige leveringsbehoeften (geen groot winkelcentrum). Er moet ruimte zijn voor een vrachtwagen/bestelbusjes die af en toe komen laden/lossen. Aanname (3 bestelwagens of 1 vrachtauto)*
Deelmobiliteit	1	200	225	*Op basis van het handelingsperspectief gaan we uit van een hoge ambitie voor deelmobiliteit op het knooppunt. Aanname voor het ruimtegebruik: 100 deelfietsen à 1,5 m2 per fiets + 3 deelauto's à 25 m2 per auto. Aantal deelfietsen is bepaald aan de hand van verhouding in-/uitstappers station Haarlem : OV-fietsen (ca 42.000 reizigers: 276 deelfietsen, ca 14.000 reizigers knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid betekent dan ca 100 deelfietsen).*
Totaal Parkeren, taxi, laden en lossen en deelmobiliteit:			**1300 m2**	

** Toeleidende routes / infrastructuur voor de verschillende modaliteiten is per model separaat ingetekend. Deze toeleidende infrastructuur is daarom niet opgenomen in de bepaalde oppervlaktes, omdat het anders dubbel wordt geteld. Dit is afhankelijk van de layout van het busstation en de locatie van het knooppunt.*

Programma van Eisen [2]

In totaal zijn we uitgegaan van een ruimtebeslag van 11.000 m2 voor het knooppunt. Dit is opgebouwd uit ca 10.500 m2 voor de mobiliteitsvoorzieningen en ca 500 m2 voor de ruimtelijke voorzieningen. In onderstaande tabel is het meegenomen ruimtebeslag voor ruimtelijke voorzieningen extra toegelicht.

Voorzieningen en winkels	aantal	m2/stuk	totaal m2	Toelichting
Kiosk, pakketbox, winkel to go, etc	1	500	500	*Voor minimale voorzieningen is ca 100 m2 nodig (1 kiosk). De ambitie ligt hoger, vandaar dat we uitgaan van een ruimtegebruik van 500 m2 (1 kiosk à 100 m2, pakketbox à 50 m2 en nog 2 winkels à 175 m2 per winkel).*
Totaal Voorzieningen en winkels:			**500 m2**	

Analysestappen aantal haltes en ruimtegebruik – manoeuvreer- en opstelruimte bussen

Benodigde aantal perrons

De volgende vier elementen zijn van belang bij bepaling van de ruimteclaim van het knooppunt, namelijk:

- Aantal instaphaltes
- Aantal uitstaphaltes
- Aantal bufferplekken
- Aantal laadplekken (voor batterij-elektrische bussen)

Deze bijlage behandelt op strategisch niveau het ruimtegebruik dat verwacht mag worden bij een groei van het aantal ritten met 1,5 en met 3,0 keer. In de volgende paragraaf wordt uitgelegd hoe het aantal haltes en plekken wordt bepaald, daarna vindt de vertaalslag naar de Haarlemmer situatie plaats. Deze is daarna vertaald naar het aantal benodigde vierkante meters.

Deze methode is ook gebruikt in de studie naar het stationsgebied Haarlem.

Benodigde aantal perrons

Methodologie: groei van het aantal ritten leidt tot groei van het ruimtegebruik
Verondersteld is dat het ruimtegebruik voor het busstation indirect is af te leiden van het aantal ritten dat vertrekt vanaf het busstation. De wijze van berekenen is opgeknipt in 7 stappen:

- Stap 1: bepalen aantal vertrekken

Het aantal vertrekken en de gebruikte perronindeling is bepaald op basis van de dienstregeling van dinsdag 5 maart. Het aantal vertrekkende ritten is vervolgens verhoogd met een factor 1,5 en 3 tot ca 300 respectievelijk ca 550-600 ritten.

- Stap 2: toedelen van lijnen aan perrons

De verschillende buslijnen zijn statisch toegedeeld aan perrons. Hierbij zijn de verschillende stromen aangehouden. Dus bijvoorbeeld de bussen richting Schalkwijk bij elkaar.

- Stap 3: bepalen aantal haltes op het aantal perrons

Nadat de buslijnen aan perrons zijn toegedeeld wordt het aantal haltes bepaald. Hierbij wordt aangehouden dat doorgaande bussen 2 minuten halteren.

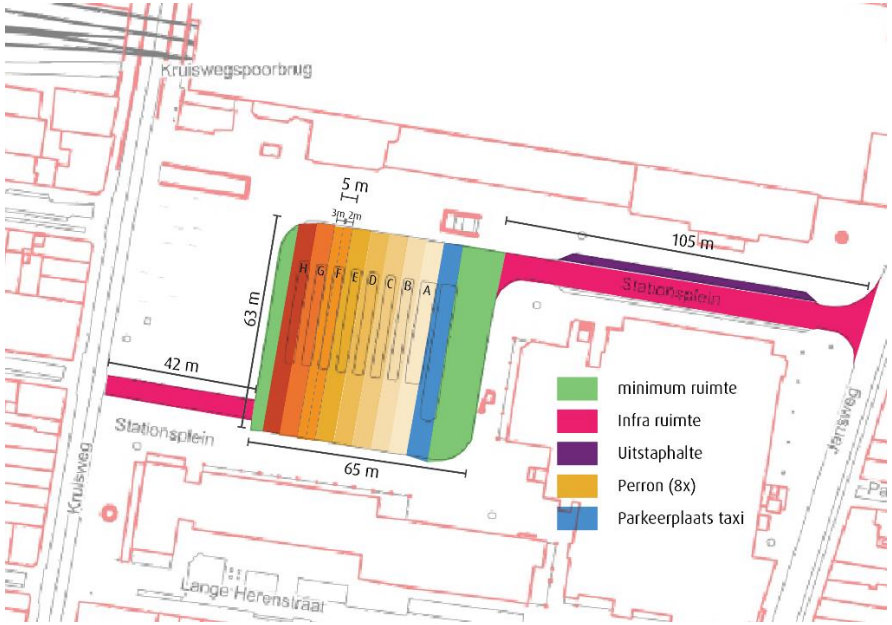
- Stap 4: bepalen aantal benodigde haltes

Afhankelijk van keuzes in het ontwerpproces verschilt het aantal haltes; er zijn voor Haarlem twee relevante variabelen. De twee variabelen hebben twee opties, waardoor het totaal aantal haltes per variant op (2x2=) 4 uitkomt.

Benodigde aantal perrons

-Variabele 1: Toedeling: dynamisch of statisch
De toedeling van het aantal lijnen aan de perrons kan dynamisch of statisch plaatsvinden. Dynamische toedeling heeft als voordeel dat haltes efficiënter worden gebruikt. Er ontstaat ‘minder snijverlies’, doordat het aantal te optimaliseren vertrekken groter over het aantal perrons groter is. Nadeel is dat een dynamische toedeling voor reizigers en chauffeurs onduidelijker is.
-Variabele 2: Buffer of geen buffer
Om OV betrouwbaar te exploiteren worden in de dienstregeling buffertijden ingebouwd. Deze buffertijden worden gebruikt om (minimale) vertragingen op te vangen, zodat de volgende rit weer conform dienstregeling kan vertrekken. De buffertijd kan op de vertrekhalte of op een aparte bufferlocatie worden afgewacht. Naast betrouwbaarheid van het OV worden bufferplekken gebruikt om tijd af te wachten tussen aankomende en vertrekkende ritten. Deze tijd is mogelijk groter dan de minimale buffertijd vereist en wordt ingegeven door keuzes in het netwerkontwerp en de daaraan gekoppelde dienstregeling. Deze bufferfunctie is in deze analyse buiten beschouwing gelaten: het aantal vertrekkende ritten is in de groeiscenario’s dermate hoog dat de wachttijd vermoedelijk minimaal is.

■ Stap 5: omzetten aantal haltes naar ruimtegebruik
Het ruimtegebruik van het busstation bestaat uit een minimum (bijvoorbeeld ten behoeve van het manoeuvreren) en een variabele oppervlakte. Deze zijn weergegeven in onderstaande kaart. De basis hiervoor is het busstation Haarlem. Dit is ook gehanteerd in de studie naar het busstation,



Benodigde aantal perrons

-Minimum oppervlakte: De minimale oppervlakte die nodig is om te manoeuvreren is gesteld op 934 m2.
-Variabel element 1: aantal haltes
De oppervlakte van één halte (inclusief manoeuvreerruimte) bestaat uit een lengte van 63 en een breedte van 5. De breedte is de som van de rijloperbreedte (3 m) en de perronbreedte (2 m). De oppervlakte van één halte komt daarbij uit op: 63 x 5 = 315 m2. Hier kunnen wel twee bussen halteren.

-Variabel element 2: aantal bufferplekken
Het aantal haltes wordt gereduceerd door elders te bufferen. De oppervlakte per bufferlocatie wordt gebaseerd op de lengte van element 1 en de bijbehorende rijloper. Effectief valt de haltebreedte dus weg. De oppervlakte van één bufferlocatie komt uit op 63 x 3 = 189 m2. Ook hier kunnen twee bussen halteren.

- Stap 6: uitstaphaltes bepalen

Stap 1 tot en met 5 behandelen het aantal instaphaltes. Uiteraard zijn er voorzieningen nodig voor uitstappende reizigers. Het aantal uitstaphaltes is gebaseerd op de factor tussen het aantal huidige uitstaphaltes en het huidige aantal ritten. Bij een gelijkblijvende factor, maar een toename in het aantal ritten neemt dus ook het totaal aantal benodigde aantal uitstaphaltes toe.

De oppervlakte van een uitstaphalte is bepaald op circa 85 m2.

- Stap 7: gevoeligheid door elektrisch rijden

Naast bovenstaande variabelen is er nog een gevoeligheid bepaald. In het Bestuursakkoord Zero Emissie busvervoer is bepaald dat vanaf 2025 alle nieuwe OV-voertuigen zero emissie moeten zijn en vanaf 2030 alle OV-voertuigen. De batterij-elektrische bus maakt momenteel de meeste kans om lokaal en regionaal busvervoer uit te voeren. Hoeveel ruimte het laden kost is afhankelijk van het aantal voertuigen dat gelijktijdig moet laden.

Benodigde aantal perrons

In de berekening voor het ruimtegebruik is aangenomen dat het laden 10 minuten duurt. Hierbij is dus verondersteld dat voertuigen één keer in de twee uur moeten laden. De oppervlakte van één laadlocatie is net iets groter dan een bufferplek, omdat er één breedtemeter is toegevoegd om de laadvoorziening te positioneren. Totaal komt de oppervlakte van een laadvoorziening uit op 63 x 4 = 252 m2, waarbij ook twee bussen achter elkaar kunnen halteren.

Disclaimer: minimaal aantal haltes gaat gepaard met vervolgonderzoek
Bij de groeifactoren 1,5 en 3 kan gekozen worden voor een halte-aantal dat minimaal is. Er is dan echter wel een bufferlocatie noodzakelijk en is noodzakelijk dat een dynamische haltetoedeling haalbaar is. Een busstation met een dynamische haltetoedeling van in totaal 20 haltes (situatie bij groei met factor 3) komt in Nederland niet voor. Een verdere verkenning van de maximale grote van dynamische busstations is noodzakelijk om met deze variant verder te gaan. Extra kanttekening hierbij is dat in het verleden geprobeerd is om het huidige busstation dynamisch te maken, maar het bleek technisch niet mogelijk om dit te regelen.

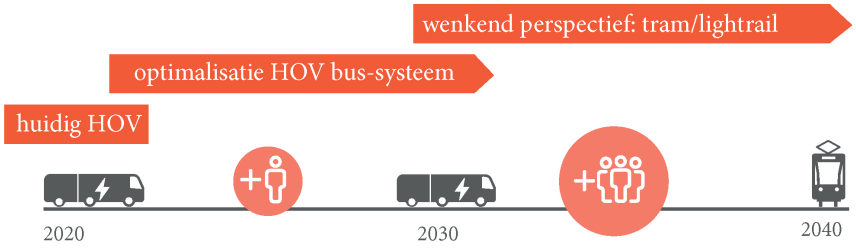
Infosheet Schaalsprong OV
Haarlem - Schiphol/Amsterdam

4 juni 2020

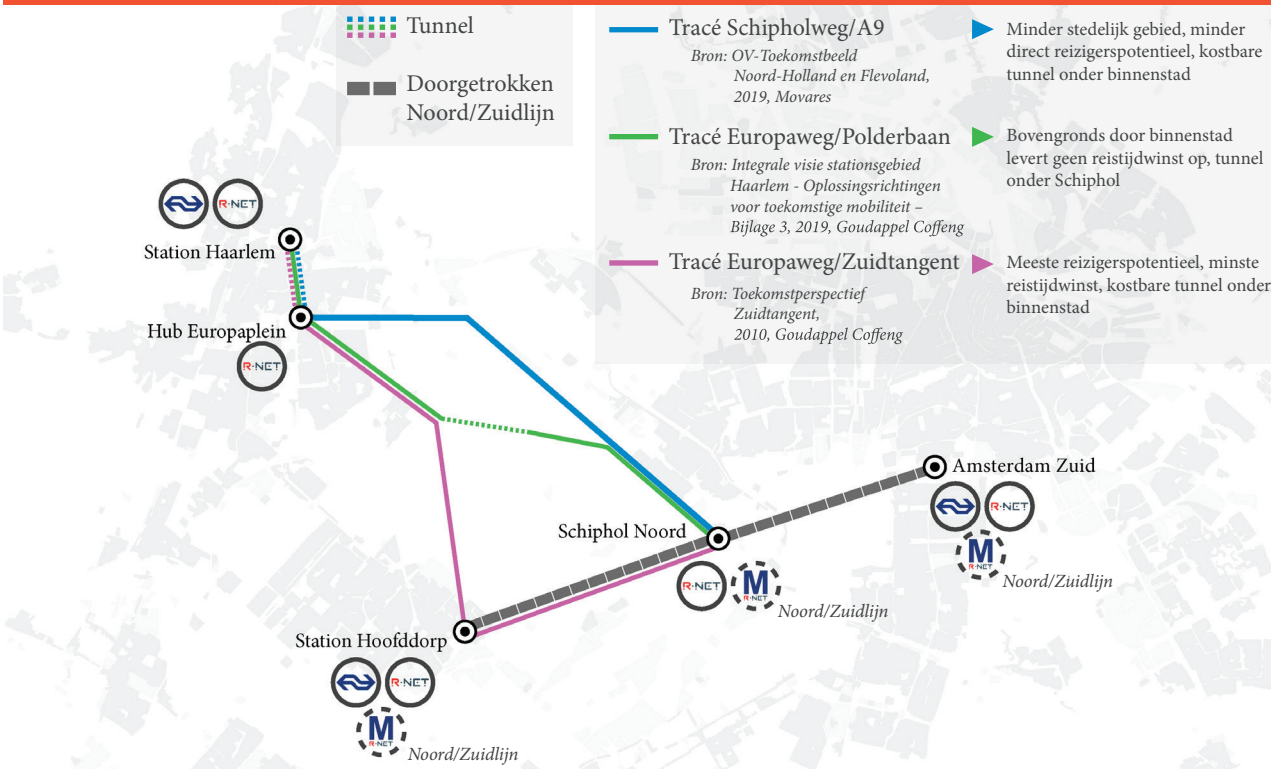
De verwachting is dat de woon-werkpendel tussen Haarlem en Schiphol/Amsterdam Zuid zowel op de korte als lange termijn nog flink zal toenemen. Om deze groei op te kunnen vangen én minimaal de huidige OV-kwaliteit te kunnen waarborgen, is de verwachting dat een schaalsprong in het OV-systeem op de lange termijn noodzakelijk is; ook gelet op de ambitie in verschillende regionale beleidsdossiers zoals het regionaal OV-toekomstbeeld en Uitvoeringskompas OV.

Waar op de korte termijn ingezet wordt op optimalisaties van het huidige HOV-systeem, kan op de lange termijn een nieuwe tram of lightrailverbinding als wenkend perspectief gezien worden. Uitgangspunt in de studies voor stationsgebied Haarlem en het nieuwe busstation in Haarlem Zuidoost is dan ook om een tram/lightrail niet onmogelijk te maken. *Deze infosheet is bedoeld om op basis van bestaand materiaal een globaal overzicht te geven van de tot nu toe onderzochte mogelijkheden inclusief voor- en nadelen voor het creëren van een robuuste verbinding Haarlem – Schiphol/Amsterdam Zuid.*

De komende tijd wordt gestart met een onderzoek naar deze verbinding waarin de mogelijke tracés, kosten, fasering, reistijdwinst, vervoerswaarde, inpassing in het OV-netwerk, fysieke inpassing, ontwikkelpotentieel langs de lijn en optimalisaties van het type modaliteit (lightrail of tram/bus of bussystemen die gebruik maken van het hoofdwegennet), nader worden uitgewerkt.



Onderzochte tracés (o.b.v. bestaande onderzoeken)



Vervoerregio Amsterdam
Gemeente Haarlem
Provincie Noord-Holland

Infosheet **Schaalsprong OV**
Haarlem - Schiphol/Amsterdam

4 juni 2020

Bij een schaalsprong in het OV-systeem moeten keuzes in samenhang gemaakt worden, zoals: wat is gewenst qua tracé en reizigerspotentieel, welke wensen, eisen en mogelijkheden zijn er wat betreft snelheid en capaciteit, hoe kan het nieuwe systeem ingepast worden in de stedelijke omgeving en daarbuiten? En welke modaliteit past daarbij? Op deze pagina is een aantal referentiebeelden opgenomen voor verschillende situaties op de mogelijke tracés.

Tunnel onder binnenstad
referentie: tramtunnel Den Haag
(takethehague.nl)

Bus door binnenstad
referentie: Gedempte Oude Gracht Haarlem
(Charles Duijff, haarlem.nieuws.nl)

Tram zonder rails
referentie: Zhuzhou, China
(dezeen.com)

Tram in shared space
referentie: Mulhouse, Frankrijk
(groningertram.com)

BRT (bestaande infra)
referentie: Zuidtangent
(betoninfra.nl)

Busbaan op snelweg
referentie: A16 bij Groenenhagen (IJsselmonde)
(beverwaardigheden.nl)

Lightrail in buitengebied
referentie: Randstadrail Den Haag - Zoetermeer
(dutchrailsector.com)

Vervoerregio Amsterdam | Gemeente Haarlem | Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.A.P. Hengstmengel
BEL/OI

Telefoonnummer +31235143627
hengstmengej@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 OKT. 2020

Kenmerk
1500481/1500488

Uw kenmerk

Betreft: Knooppuntontwikkeling Haarlem

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u de volgende besluiten van ons college ter kennis:

1. Kennis te nemen van de conceptvisie voor stationsgebied Haarlem;
2. Kennis te nemen van de onderzoeksrapportage over bushub Haarlem Nieuw-Zuid.

Toelichting knooppuntontwikkeling Haarlem

Met 10.000 nieuwe woningen in de stad wordt het drukker in Haarlem. Meer mensen, meer verkeer en meer bedrijvigheid, zowel in de gemeente als op regionaal niveau. De verschillende OV-knooppunten in en rondom Haarlem bieden kansen om de regionale woningbouwopgave en de toenemende mobiliteitsdruk op te kunnen vangen. Maar dit kan alleen wanneer deze in samenhang met elkaar en het regionale OV-systeem worden bekeken. Het visietraject voor stationsgebied Haarlem is daarbij de katalysator geweest voor de verschillende ontwikkelingen rondom de OV-knooppunten, maar ook het regionale OV-netwerk in Haarlem.

Visie stationsgebied Haarlem

Op basis van de probleemanalyse en studie naar oplossingsrichtingen voor het stationsgebied is door de colleges van B&W en GS ingestemd (d.d. 29 oktober 2019) met een gezamenlijke voorkeursrichting om de barrièrewerking van de N200 aan te pakken en om in te zetten op het niet verder groeien van het busstation op het stationsplein. In dit licht zijn reeds keuzes gemaakt die randvoorwaardelijk zijn voor de visie:

- De toename van het busvervoer wordt niet gefaciliteerd in het stationsgebied, maar er wordt ingezet op nieuwe busroutes en een bushub Haarlem Nieuw-Zuid/Schalkwijk.
- Voetgangers en fietsers hebben prioriteit in het stationsgebied. Er wordt ingezet op extra fietsparkeerplekken en het

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

verminderen van de barrière voor langzaam verkeer aan de noordkant van het station (N200).
- De komst van een tram/lightrail wordt niet onmogelijk gemaakt.

Er zijn verschillende stedenbouwkundige uitwerkingen gemaakt voor de binnenstadszijde, die kansrijk zijn én voldoen aan de 5 ambities zoals gesteld in de visie (zie bijlage 4). Verschillende stakeholders en belangengroepen zijn gevraagd om mee te denken. Daarnaast heeft de gemeente Haarlem veel energie gestoken in de participatie onder de Haarlemmers middels een digitaal forum in juni. Dit forum is goed bezocht waarbij veel suggesties zijn gedaan voor een concrete uitwerking van de ambities, terwijl het aantal negatieve reacties gering was.

Om te komen tot een voorkeursvariant dient echter nog een aantal zaken nader uitgewerkt te worden. Om deze reden is ervoor gekozen om vooral de eerder vastgestelde voorkeursrichting en ambities goed uit te werken in de visie. Bepaalde keuzes liggen nog open, zoals de locatie van het busstation, de busroutes, de wijze van uitbreiding van de fietsenstalling en hoe om te gaan met de N200. De komende periode wordt gewerkt aan een ontwikkelstrategie waarin de consequenties van de verschillende varianten, de benodigde vervolgonderzoeken en de vervolgstappen inzichtelijk worden gemaakt.

OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Vanwege de verwachte groei van het aantal OV-reizigers en het besluit om de omvang van het busstation bij station Haarlem en het aantal bussen door de binnenstad niet toe te laten nemen, hebben gemeente Haarlem en provincie Noord-Holland een verkennend onderzoek gedaan naar locaties voor een nieuw OV-knooppunt aan de rand van de stad (zie bijlage 5). Met behulp van het zogeheten Handelingsperspectief Knooppunten[1] (zie bijlage 6) zijn in overleg met de betrokken stakeholders diverse locaties beoordeeld in de omgeving van de Europaweg en Schipholweg. Het onderzoek heeft geleid tot een focus in zoekgebied en heeft de omliggende ontwikkelaars de voordelen doen inzien om te komen tot een integrale gebiedsbenadering. Ter indicatie is gekeken naar een drietal uitvoeringsmogelijkheden binnen dit zoekgebied.

Dit najaar wordt gestart met een vervolgonderzoek waarin meer in detail wordt gekeken naar de ruimtelijke inpassing en faseerbaarheid van de verschillende mogelijkheden en varianten. De verschillende stakeholders en belangengroepen worden hierbij opnieuw betrokken.

Haarlem Oostpoort

Haarlem Oostpoort is één van de acht ontwikkelzones waar in relatief korte tijd een substantieel aantal woningen gerealiseerd kan worden als onderdeel van het brede gemeentelijke programma 'Groei van Haarlem'. Bovendien geldt het als één van de regionale sleutelprojecten binnen de

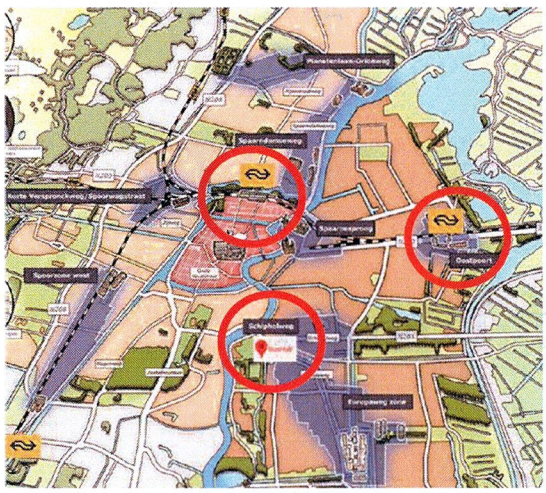
[1] Instrument van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarmee het integraal functioneren van de huidige en toekomstige OV-knoop in zijn omgeving kan worden onderzocht.

Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de verstedelijkingsopgave op regionaal niveau.

Sinds de start van het zogenoemde 'Alliantiegesprek' in september 2017 zijn er stappen gezet naar een brede alliantie van publieke, private, maatschappelijke en particuliere partijen. Dit heeft geleid tot een Propositie en een informeel Alliantiepact en daarmee is de weg vrijgemaakt voor de integrale gebiedsontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied. In de Ontwikkelvisie Oostpoort wordt op hoofdlijnen de gewenste ontwikkelrichting beschreven (NB. geagendeerd in GS d.d. 24 maart 2020). Ook hier wordt op dit moment gewerkt aan een ontwikkelstrategie en een mobiliteitsvisie. En ook bij dit knooppunt wordt rekening gehouden met de complementariteit ten opzichte van de andere OV-knooppunten en ontwikkelingen op regionaal niveau.

Samenhang knooppunten en vervolgonderzoeken

De sterke samenhang tussen de knooppunten blijkt uit het gegeven dat de bushub Haarlem Nieuw-Zuid noodzakelijk is om de ambities voor het stationsgebied waar te kunnen maken. Tegelijkertijd zijn de keuzes gemaakt voor het stationsgebied van invloed op het regionale busnetwerk, en daarmee ook op de mobiliteitsfunctie van Haarlem Spaarnwoude. Met de bestuurlijke vertegenwoordigers van de verschillende partijen[2] is afgesproken om de afzonderlijke processen van de drie OV-knooppunten op elkaar af te stemmen en in samenhang te bekijken. Hierbij zal rekening worden gehouden met regionale ontwikkelingen zoals de Kennemerlijn en het regionaal OV-toekomstbeeld.



Om de groei van het aantal reizigers en bussen op te kunnen vangen, wordt door de provincie samen met de Vervoerregio Amsterdam gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden op de korte, middellange en lange termijn voor het regionale busnetwerk. Dit past bij de uitwerking van het regionaal OV toekomstbeeld. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijke locaties voor het elektrisch laden van bussen waarbij rekening wordt gehouden met de ambities van de afzonderlijke stationsgebieden. Tevens wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn

[2] Gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, NS, ProRail en Connexxion.

voor een schaalsprong van het OV-systeem op de lange termijn. Een eerste beknopte verkenning op basis van onderzoeken in het verleden heeft in de vorm van een infosheet (zie bijlage 7) reeds plaatsgevonden. Samen met de onderzoeken voor de afzonderlijke stationsgebieden, wordt hiermee uitvoering gegeven aan de vervolgonderzoeken waarmee GS d.d. 29 oktober 2019 heeft ingestemd.

Vervolgproces

In het Bestedingsplan OV-fonds is Haarlem opgenomen als een van de prioritaire projecten. Gezien de inhoudelijke samenhang tussen de drie OV-knooppunten in Haarlem, moet een financiële bijdrage van de provincie in samenhang worden bekeken. Zo is de bushub een belangrijke voorwaarde in het ontlasten van het stationsgebied en het verder ontwikkelen van het HOV-netwerk. Dit najaar wordt gewerkt aan de ontwikkelstrategieën per knooppunt en worden de benodigde vervolgonderzoeken uitgezet. Onderdeel hiervan is ook de financiële haalbaarheid. Pas nadat inzichtelijk is hoe de businesscase eruit ziet, kan bepaald worden wat een eventuele bijdrage van de provincie kan zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
C.J. Loggen

4 bijlage(n)

- Conceptvisie stationsgebied Haarlem
- Onderzoeksrapportage Haarlem Nieuw-Zuid
- Handelingsperspectief Haarlem Nieuw-Zuid
- Infosheet mogelijke schaalsprong Haarlem – Amsterdam/Schiphol

Provinciale Staten van Noord-Holland
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Kortenhoef, 1 november 2020

Betreft: Aantasting democratisch proces in project Zuidsingel fase 8 / Oostelijke Vechtplassen

Geachte dames en heren,

Via dit schrijven wil ik mijn bezorgdheid kenbaar maken over het democratische proces, de bestuurlijke integriteit, en de fatsoensnormen die overschreden worden in de gemeente Wijdemeren ten aanzien van bouwproject Zuidsingelfase 8. Bestuurlijke stappen worden overgeslagen waarbij burgers buitenspel worden gezet. Ik vraag me af of dit zomaar kan.

Zoals u weet is de gemeente Wijdemeren bezig met het ontwikkelen van dit bouwproject, terwijl op de vergadering van Provinciale Staten op 22 oktober is bepaald dat dit gebied zal vallen onder Beschermd Provinciaal Landschap. Om dit te omzeilen heeft de gemeente op slinkse wijze bepaalde processen in de planvoering overgeslagen om het ontwerpbestemmingsplan toch een week voor 22 oktober ter inzage te leggen.
Daarbij voert de gemeente drie trajecten parallel uit: aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan, ontwikkelen van de bouwplannen met participatieproces omwonenden en oplossen de verkeersproblematiek in Kortenhoef en ‘s-Graveland.

Het ontwerpbestemmingsplan van project Zuidsingelfase 8 is onlangs gepubliceerd. Parallel aan het wijzigen van het bestemmingsplan heeft op 28 oktober de gemeente een startbijeenkomst participatie Zuidsingelfase 8 georganiseerd (een online-bijeenkomst waarbij het een monoloog van de projectontwikkelaars en de gemeente naar de burgers was). Tijdens deze bijeenkomst werden de bouwplannen gepresenteerd met hoog boven Kortenhoef uittorende flats (in marketingtermen ‘appartementen’ genoemd) van vijf etages en bouwstart in 2022. Zowel het ontwerpbestemmingsplan als de bouwplannen stellen beide een randvoorwaarde, namelijk de verkeersproblematiek in Kortenhoef en ’s-Graveland moet worden opgelost. Tijdens deze participatiebijeenkomst stelde de gemeente dat deze verkeersproblematiek hoe dan ook opgelost gaat worden (op basis van geheime, nog niet gepubliceerde stukken) en dat dit de start van het bouwproject niet in de weg zal staan. Deze trajecten zullen simultaan gaan lopen. Verder bleek dat de gemeente en de projectontwikkelaars over nog meer niet gepubliceerde stukken beschikken, waaruit blijkt dat de onderbouwing van het project op drijfzand is gebouwd. De gemeente gaat dus drie trajecten parallel uitvoeren die in een normaal democratisch proces achterelkaar worden uitgevoerd. Hierbij wordt inspraak op het bestemmingsplan ontmoedigd. Tegelijkertijd moeten we als omwonenden onze visie geven op het te ontwikkelen bouwplan en lijkt het zo op voorhand dat we hiervoor al toestemming hebben gegeven. Door deze werkwijze wordt het democratische proces geschonden waarin burgers op normale wijze gehoord worden. Dit leidt tot het inperken en uithollen van onze burgerlijke rechten.

Het ontwerpbestemmingsplan betreft een uitermate slecht onderbouwd plan vol met halve waarheden, tunnelvisies en doelredenaties. Hierin staat bijvoorbeeld te lezen dat flats van vijf etages in een landelijke polder te Kortenhoef worden gebouwd (Beschermd Provinciaal Landschap), dat bepaalde wegen als eenrichtingsverkeerweg worden ingericht (Emmaweg en Zuidereinde), dat de ‘s-Gravelandse Vaart wordt versmald, waarbij de landschapsbepalende knotwilgen worden gekapt. Daarnaast ontstaat een parkeerprobleem. Dit alles zal een enorme impact hebben op alle inwoners van Kortenhoef en ’s-Graveland. Het zal leiden tot andere verkeersstromen door het dorp, langere reistijden voor huidige bewoners (ze raken verstrikt in het doorgaande verkeer, en veel meer doorgaand sluipverkeer (elke verkeersoptimalisatie veroorzaakt meer verkeer - dit is een wetmatigheid uit de verkeerskunde). De gemeente communiceert naar zowel burgers als media dat het alleen de extra 250 woningen betreft, maar verzwijgt de andere aspecten (verkeer, bomenkap en deels dempen van de eeuwenoude ‘s-Gravelandse Vaart); alleen een oplettend lezer zal deze aspecten in het ontwerpbestemmingsplan kunnen terugvinden.

Het plan is hiernaast gebaseerd op leugens die in de pers worden verspreid (propaganda / manipulatie). De gemeente doet voorkomen dat er 1.000 woningzoekenden in Wijdemeren zijn, maar tijdens de participatiesessie heeft de gemeente zelf toegegeven dat die helemaal niet bestaan en dat het plan alleen maar is gemaakt om de gemeente in inwonersaantal te laten groeien (over ambitie gesproken).

Natuurlijk heb ik een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan bij de gemeente ingediend (zie bijlage). Ik ben echter bang dat mijn zienswijze achteloos aan de kant wordt geschoven met non-argumentatie.

Ik voel me door het onprofessionele gedrag in de gemeente Wijdemeren als burger niet serieus genomen en vraag dan ook om uw verantwoordelijkheid te nemen inzake het natuurgebied Oostelijke Vechtplassen en de plannen voor Zuidsingel fase 8 (waarin ook beschermde vogelsoorten leven), en dit hele bouwproces te stoppen.

Met vertrouwen dat u deze brief op respectvolle wijze zult behandelen en beoordelen verblijf ik,

Hoogachtend,

Edwin Wolfrat
Kalkakker 17
1241JC Kortenhoef

Gemeenteraad Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 21 oktober 2020

Betreft: Indienen zienswijze ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef

Geachte dames en heren,

Hierbij willen we bezwaar aantekenen middels ons recht op zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 Kortenhoef.
Naast een algemeen bezwaar willen wij ook specifiek bezwaar indienen tegen verschillende onderwerpen van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan. Dit algemene bezwaar kunt u hieronder vinden, gevolgd door de specifieke bezwaren per onderwerp van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Algemeen

1. Het is ons inziens een zeer onzorgvuldig en haastig in elkaar gezet ontwerpbestemmingsplan, waarbij het vanuit juridisch perspectief gezien discutabel is of de juiste volgorde van de procedurestappen en het democratisch proces in deze procedure is gevolgd. De omwonenden zouden namelijk volgens de bekendmaking die te vinden is op de website van de gemeente Wijdemeren de mogelijkheid hebben om te kunnen meedenken met de plannen (zie https://www.wijdemeren.nl/4/Nieuws/2020/Juni/Gemeente-Wijdemeren,-ontwikkelaars-Timpaan-en-Slokker-Vastgoed-tekenen-intentieovereenkomst-voor-250-woningen.html): "*Omwonenden en belanghebbenden worden uitgenodigd om mee te denken over de plannen. Dit proces gaat in principe van start in september 2020.*"

   Dit is omwille van de snelheid die de gemeentelijke wethouder heeft menen te moeten maken niet gebeurd, en het geheel lijkt nu daardoor bij voorbaat al een zeer ondemocratisch proces te zijn geworden. Nu moeten wij plotseling op 15 oktober vernemen dat de plannen al in het geheim zijn ontwikkeld en reeds online ter inzage staan. Dit is een grove aantasting van het democratische proces.

2. De grenslijn van het bebouwde gebied is ten nadele van de natuur opgeschoven ten opzichte van het oorspronkelijke bedoelde bestemmingsplan, en het door ons ondertekende document in de leveringsakte van onze woning in maart 2006.
   Bovendien staat nu in het gebied dat onaangetast als natuurgebied zou blijven een fietspad gepland waarbij onze directe privacy ernstig geschaad zal worden.

3. Het is een veel te groot en veel te stedelijk opgezet project: te veel woningen en te veel hoogbouw geperst op een te kleine ruimte, niet passend bij de directe leefomgeving, en ook niet bij de vooruitzichten die ons in 2006 bij de aanschaf van onze woning met 'blijvend vrij uitzicht' zijn voorgehouden.

4. Met het verlies van de leefbaarheid van de huidige dorpsbewoners wordt zeer onzorgvuldig omgesprongen. Het lijkt of de gemeente zich alleen maar richt op het aantrekken van (nieuwe) bewoners; zijn de huidige bewoners dan niet van belang? Het lijkt helaas teveel op het laatste. Niet alleen door het verdwijnen van een substantieel percentage openbaar groen, ook is sprake van ernstige aantasting van de huidige skyline van de dorpskern van Kortenhoef.

5. Ook de aanname dat jongeren die nu woonachtig zijn in deze gemeente zich hier zullen vestigen is een denkrichting, doch geen zekerheid. En waarom zou er binnen de kernen geen ruimte zijn voor nieuwe woningen? Is er wel eens op een creatieve manier onderzoek gedaan naar verdichting en/of verdikking in plaats van steeds maar weer massale uitbreiding aan de buitenkanten van de dorpen?
   Het hele plan heeft een grote negatieve impact op Kortenhoef als geheel, en verlaagt de leefbaarheid van de huidige dorpsbewoners in hoge mate.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Landschap
De in deze paragraaf beschreven integratie van het nieuwe woongebied in het landschap is gebaseerd op een verkeerde voorstelling van zaken. De gegeven beschrijving is onrealistisch gezien de grote hoeveelheid geplande huizen met aangegeven bouwhoogte van 16 meter. Neem als voorbeeld de volgende tekst:
"*Het voornemen is om kenmerkende lijnen van de polderstructuur te behouden. Daarnaast is de overgang van het woongebied naar de polder van belang, door het woongebied te integreren in het polderlandschap ontstaat een geleidelijke overgang. De overgang bestaat uit elementen als water, rietkragen, elzensingels, terrassen en openbare kades. Vanaf de Emmaweg zal een zichtlijn in de richting van de polder behouden blijven, waarmee de beleving van het open veenpolderlandschap intact blijft*."
Conclusie: deze beschreven voorstelling van zaken lijkt eerder op een marketingbrochure van een vakantiebungalow van toepassing te zijn en is in tegenspraak met het aantal geplande woningen en aangegeven bouwhoogte.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Bebouwing en doelgroep
Ook op het punt van de beschrijving van de toekomstige situatie, en dan specifiek de bebouwing, geeft de beschrijving een volstrekt onrealistische kijk op de werkelijkheid. Als voorbeeld de volgende tekst:
"*Hieronder wordt verstaan woningen met buitenruimten die geïntegreerd zijn in het landschap. De benodigde infrastructuur en voorzieningen worden terughoudend ingepast en het landschap loopt door tot aan de gevel of de (beperkte) private buitenruimte. De benodigde sociale woningopgave zal bestaan uit kleinschalige appartementengebouwen, beneden- en bovenwoningen of kleine grondgebonden woningen. De bebouwing is representatief maar dorps en afwisselend. De bouwhoogte is 2 tot 3 lagen, met ruimte voor accenten tot 4 en 5 lagen, mits stedenbouwkundig inpasbaar*."
Het ontwerpbestemmingsplan heeft niets te maken met integratie van woningen in het landschap; er is eerder sprake van volproppen: een maximale hoeveelheid woningen op een aantal hectare grond. Naast het simpelweg schaden van de omgeving tast het hierbij ook het dorpsgezicht aan. Het charmante aanzicht van Kortenhoef en 's-Gravenland wordt aangetast door ordinaire hoogbouw (appartementen) die hoog boven het dorp zullen uitsteken en die overal vanuit de hele omgeving zichtbaar zullen zijn.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt een ondeugdelijk werkstukje, dat het dorpszicht van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland aantast.

Paragraaf 2.2 Toekomstige situatie, sectie Verkeer
Dit ontwerpbestemmingsplan beoogt eigenlijk de bouw van een aantal woningen. Echter omdat de omgeving niet geschikt is voor deze enorme hoeveelheid woningen moeten er veel noodgrepen t.a.v. het verkeer worden toegepast. Aanpassingen aan de verkeerssituatie zullen een enorme impact hebben op andere verkeersstromen door het dorp, voor alle inwoners van het dorp. Bijvoorbeeld zal het verkeer door de Julianaweg enorm toenemen omdat de Emmaweg eenrichtingsverkeer wordt. Dit is slechts een voorbeeld, maar de verkeersstromen zullen op veel meer plaatsen drastisch veranderen met alle gevolgen voor de leefbaarheid van alle inwoners van Kortenhoef en 's-Gravenland van dien.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan betreft een slecht doordacht plan met grote impact op de leefbaarheid en verkeersstromen voor alle inwoners van Kortenhoef en 's-Gravenland.

Hiernaast heeft het ontwerpbestemmingsplan t.a.v. de verkeerssituatie nog een negatieve kant. Door het "optimaliseren" van de verkeersdoorstroom als geheel, met name via het aanpassen van kruispunt Zuidereinde / Leeuwenlaan en het eenrichting maken van de wegen Zuidereinde en Emmaweg, zal het geheel juist extra verkeer aantrekken. Dit betreft namelijk een wetmatigheid uit de verkeerskunde. Dit zal vervolgens weer leiden tot meer overlast voor de bewoners van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland. Wat begint met het bouwen van een woonwijk, leidt uiteindelijk tot veel extra verkeersoverlast voor de dorpen Kortenhoef en 's-Gravenland.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt een slecht doordacht plan.

Paragraaf 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking
Deze paragraaf schrijft: "*In de gemeente Wijdemeren neemt het aantal huishoudens in de periode 2017 - 2030 met 1.600 toe*. "

In eerdere communicatie van de gemeente werd een getal van duizend woningzoekenden genoemd als basis voor dit ontwerpbestemmingsplan. Duizend woningzoekenden lijken een hoge schatting als uitgegaan wordt van 1600 in 14 jaar (de periode 2017 - 2030 neemt met 1.600 toe tot 2030). Woningzoekenden is voorts een ruim begrip, als men bedenkt dat veel woningen die zijn gebouwd onder project Zuidsingel fase 7 worden ingenomen door woningzoekenden van buitenaf (buiten de gemeente Wijdemeren). Bouwen is een onomkeerbaar proces, en het lijkt ons onwenselijk om te groeien omwille van het groeien waarbij de dorps- en natuurwaarden blijvend worden aangetast.

Paragraaf 3.2.1 Omgevingsvisie NH 2050
In deze paragraaf wordt een poging gedaan om uit te legen dat dit plan in lijn is met het beleid van de Provincie Noord-Holland. Maar het ontwerpbestemmingsplan strookt op bijna geen enkele grond met het provinciale beleid. Het provinciale beleid betreft namelijk het vergroten van de woonbaarheid c.q. leefbaarheid van de provincie en het versterken van de natuurwaarde. Het ontwerpbestemmingsplan tast beide waarden op flagrante wijze aan; i.p.v. het versterken ervan worden beide op bijna amateuristische wijze genegeerd.
Bij de conclusie uit het ontwerpbestemmingsplan staat: "*Voorliggend plan is in lijn met de ambities van de Provincie Noord-Holland.*"
Dit is in tegenspraak met onze kijk op de werkelijkheid (zie ook ons commentaar op paragraaf 3.1) en de procedure zoals die (niet) gevolgd is; het ontwerpbestemmingsplan geeft dus ons inziens een volstrekt verkeerde conclusie.

Paragraaf 3.2 Provinciaal beleid
Op een andere grond is het ontwerpbestemmingsplan ook niet overeenkomstig met het provinciaal beleid. De provincie was voornemens een andere bestemming te bepalen voor dit gebied. De provinciale vergadering hierover zou een week na openbaar worden van het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente plaatsvinden, nl. op 22 oktober 2020. De wethouder heeft nu in zijn haast juridisch gezien een commissie overgeslagen zodat dit ontwerpbestemmingsplan een maand eerder kon worden gepubliceerd dan anders het geval zou zijn geweest. Natuurwaarden in de dorpskern worden op deze wijze genegeerd of zijn minst geminacht.
Voorts is op de website van gemeente Wijdemeren te lezen: "*Slokker Vastgoed is een ontwikkelaar en is gespecialiseerd in totaaloplossingen voor (her)ontwikkelingen van de gebouwde omgeving.*"
Conclusie: dit is in tegenspraak met het bebouwen van een beoogd natuurgebied.

Paragraaf 3.2.2
Het ontwerpbestemmingsplan haalt terecht de Natuurnetwerk Nederland (NNN) aan, al is de conclusie die het ontwerpbestemmingsplan trekt foutief. Met name op het punt van "*de natuurverbindingen of de samenhang tussen die gebieden*" gaat het ontwerpbestemmingsplan voorbij aan het verbindende karakter van het betreffende perceel uit het plangebied. Het gebied betreft namelijk een unieke natuurverbinding tussen de ecologisch zeer gewaardeerde landgoederen van Natuurmonumenten in 's Gravenland en de Natura 2000-gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Van deze natuurverbinding maken flora en fauna gebruik bij de noodzakelijke uitwisseling van soort en ras.
T.a.v. Natuurnetwerk Nederland (NNN) schaadt dit plan dus wel degelijk de natuur en de ecologische verbindingen zoals die nu bestaan tussen de landgoederen in 's-Graveland en Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen. Vogels en wild hebben nu de ruimte om over te steken. Bovendien is het hele plangebied een waar rustgebied voor vogels met minimale menselijke verstoring. Als er bijvoorbeeld een ontsluiting in de vorm van een fietsverbinding of wandelpad komt zoals aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan zal de mens de dieren verjagen, waardoor hun leefgebied verder verkleind wordt. De menselijke aanwezigheid lijkt in deze dus geen goede verrijking voor de natuur. De natuurbeleving van het beoogde gebied in het ontwerpbestemmingsplan in daarbij voor de mens dusdanig klein dat het nauwelijks enig toegevoegde waarde zal hebben.
Het volbouwen van het plangebied tast de kernkwaliteiten van alle gebieden aan.
Conclusie: het plangebied is een belangrijke natuurverbinding tussen enerzijds de landgoederen van Natuurmonumenten in 's Gravenland en anderzijds de Natura 2000-gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderwerp onzorgvuldig en geeft foutieve informatie. Op basis van de NNN mag het plangebied niet op deze manier met huizen volgebouwd worden.

Paragraaf 4.1.4 Geluid
Het ontwerpbestemmingsplan suggereert dat het voldoet aan de Wet geluidhinder. Het onderzoek en het bijgevoegde rapport (bijlage 3. Akoestisch onderzoek wegverkeerlawaai) is echter zeer onzorgvuldig. Het rapport berekent de geluidhinder slecht op één plaats, namelijk ter hoogte van het plangebied. Het rapport trekt de volgende conclusie:
"*De grenswaarde van 63 dB van de maximale planologische mogelijkheden wordt op de locatie niet overschreden. Hogere waarden voor wegverkeer op het Zuidereinde zijn niet nodig omdat alle woning eenvoudig buiten de 48 dB contour kunnen worden gerealiseerd door deze op 9 meter of meer uit de oostelijk grens van het plan te bouwen*."

De berekening maakt echter een tweetal denkfouten:
- De verkeersintensiteit zal enorm toenemen als gevolg van de "verkeersoptimalisatie" van de doorstroom als geheel, met name via het aanpassen van kruispunt Zuidereinde / Leeuwenlaan en het eenrichting maken van de wegen Zuidereinde en Emmaweg. Door deze optimalisatie zal het geheel juist extra verkeer aantrekken. Zie ook commentaar op paragraaf 2.2.
  Dit zal dus leiden tot andere geluidswaarden voor het onderhavige rekenmodel waardoor er met hogere grenswaarden gerekend moet worden. Dit zal vervolgens weer leiden tot meer (geluids)overlast voor de bewoners van zowel Kortenhoef als 's-Gravenland. Wat begint met het bouwen van een woonwijk, leidt uiteindelijk tot veel meer geluidshinder dan waar de berekeningen in het rapport vanuit gaan.
- De bestaande woonwijk tussen de Kerklaan en de Emmaweg / Kalkakker is buiten beschouwing van het rapport gelaten. Het verkeer zal vlak langs deze huizen rijden (veel dichter dan de genoemde 9 meter). Bij de berekeningen is hiermee geen rekening gehouden.

Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt onvolledig en onzorgvuldig.

Paragraaf 4.1.7.2 Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek
T.a.v. de watercompensatie stelt het ontwerpbestemmingsplan terecht vast dat er watercompensatie geïmplementeerd moet worden om te voldoen aan de Nederlandse wetgeving. Het ontwerpbestemmingsplan werkt dit punt echter niet uit en komt alleen met de volgende dooddoener: "*Er is binnen het plangebied voldoende ruimte voor watercompensatie*."
Het ontwerpbestemmingsplan bestaat uit twee delen: het zogenaamde 'woongebied' (het gele gebied in de kaart) en het zogenaamde 'natuurgebied' (het groene gebied in de kaart). Ons inziens is het 'natuurgebied' ten onrechte bij het ontwerpbestemmingsplan getrokken; dit gebied valt namelijk buiten het oorspronkelijke plangebied van het project en is er slechts om één reden onderdeel gemaakt van het ontwerpbestemmingsplan, namelijk om te dienen als "compensatiegebied" om aan de wettelijke eisen te kunnen voldoen, waaronder de watercompensatie. De gemeente probeert hierbij gebruik te maken van de watercompensatie die is aangelegd voor project Zuidsingel fase 7 (afgerond in 2007). Dit is ons inziens een verkeerde handelswijze die indruist tegen de gestelde regels.
Het ontwerpbestemmingsplan gaat in het 'woongebied' uit van het bebouwen van een aantal hectare grond met zoveel mogelijk huizen. Binnen dit ontwerpbestemmingsplan lijkt het in dit woongebied onmogelijk om aan de eisen t.a.v. watercompensatie te kunnen voldoen; het past domweg niet om naast de geplande huizen, openbare voorzieningen (zoals speelplaatsen), parkeerplekken en verharde wegen ook nog een significante hoeveelheid wateroppervlak te creëren.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Paragraaf 4.2 Ecologie
Het uitgevoerde oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna is onvolledig en is zeer gebrekkig uitgevoerd. Het onderzoek meldt dat het gebied slechts bewoond wordt door kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Dit is niet waar; het gebied is het woongebied van vele beschermde dieren: zoals zilverreiger, lepelaar, ijsvogel en waterrietzanger. Volgens de Nederlandse Wetgeving, en, dan specifiek Wet natuurbescherming betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm nooit uitgevoerd mag en kan worden.

Paragraaf 4.6 Verkeer en Parkeren

Er worden in deze paragraaf te veel aannames gedaan. Daarmee is dit gedeelte van het plan niet goed gefundeerd. Er wordt bijvoorbeeld verwacht dat verkeer in de toekomst veel schoner zal zijn, maar een zekerheid is dit niet.
De verwachte beperkte groei van verkeersintensiteiten is ook gebaseerd op andere ontwikkelingen of plannen, zoals de autonome verkeersgroei; aanpassingen aan de N201, vrachtwagenheffing op de rijkswegen en de N201, en een herinrichting Kortenhoefsedijk. Het refereren aan de eerste drie ontwikkelingen is speculatief; het is maar de vraag of deze plannen ooit gerealiseerd zullen worden. Verder zal de herinrichting van de Kortenhoefsedijk geen enkele invloed hebben op de verkeersintensiteit in Kortenhoef.
Bovendien zal in eerste instantie meer verkeer worden aangetrokken, waardoor de berekeningen van verliestijden etc. uiteindelijk veel te laag zullen blijken te zijn. Bovendien is deze verliestijd voor de huidige bewoners veel groter. Daar waar op dit moment de bewoners van Kortenhoef gebruik kunnen maken van zowel de Emmaweg als het Zuidereinde (beide tweerichtingswegen) worden ze in de nieuwe situatie gedwongen de eenrichtingswegen te volgen. Dit zal voor de bewoners van Kortenhoef leiden tot een veel langere reistijd, omdat ze verstrikt raken in het doorgaande verkeer Noordereinde / Zuidereinde. Dit leidt enerzijds tot langere reistijden voor de bewoners en anderzijds tot een veel groter verkeerstroom over de Kortenhoefsedijk; inwoners van Kortenhoef gaan dan namelijk liever omrijden via de Kortenhoefsedijk dan vast komen te staan op het Noordereinde / Zuidereinde. Het ontwerpbestemmingsplan zal leiden tot een verkeerschaos in zowel ’s-Gravenland als Kortenhoef.
Dit aspect wordt niet in het onderzoek meegenomen, dus is het onderzoek in deze niet volledig en niet goed onderbouwd (denk bijvoorbeeld ook eens terug aan het debacle met de bloembakken).

Paragraaf 4.6.1 Verkeer
In deze paragraaf is het volgende te lezen t.a.v. het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de huidige bewoners van de Emmaweg:
"*De parkeerplaatsen kunnen op acceptabele loopafstand in de zij- en achterliggende straten worden gevonden en/of worden aangelegd/gecompenseerd ten koste van openbaar groen. Voor een verkeersveilige situatie is tevens een trottoir noodzakelijk, dat het bestaande trottoir verbindt met de beoogde aansluiting van de te realiseren woningen in Zuidsingel Fase 8 (bij voorkeur aan de westzijde van de Emmaweg).*"
Hoe wil men hier ooit voldoende ruimte voor creëren op de Emmaweg? Het zal toch niet ten koste gaan van de berm en de daar aanwezige landschapsbepalende monumentale knotwilgen? In dat geval wordt het dorpse karakter verder aangetast, een volstrekt onwenselijke ontwikkeling die ingaat tegen de hedendaagse roep om meer bomen ter compensatie van verdere klimaatschade.
Er is verder niet nagedacht over waar deze bewoners hun auto’s dan moeten parkeren. In ieder geval niet de wijken achter de Emmaweg, deze staan immers al overvol met geparkeerde auto’s.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Paragraaf 4.6.2 Parkeren
Het ontwerpbestemmingsplan refereert terecht naar het gemeentelijk parkeerbeleid, maar trekt vervolgens de verkeerde conclusie. Het ontwerpbestemmingsplan zegt op dit punt:
“*Het voorgenomen plan, de realisatie van maximaal 250, zal voorzien in voldoende parkeerplaatsen binnen de plangrens. Er zal voldaan worden aan de parkeernormen van de gemeente Wijdemeren zoals vastgelegd in de 'Beleidsregel parkeernormen van de gemeente Wijdemeren*'.”
Aangezien het ontwerpbestemmingsplan uitgaat van 250 woningen zullen er minimaal 250 parkeerplekken moeten worden gerealiseerd. Dat is redelijk conservatief ingeschat omdat in Kortenhoef een gemiddeld huishouden minimaal één auto heeft, aangezien het openbaar vervoer in Kortenhoef niet optimaal is ingericht. Naast de woningen, lokale wegen, de vereiste watercompensatie, lokale voorzieningen (zoals kinderspeelplaatsen) is er gewoonweg niet voldoende ruimte om in het plan deze parkeerplekken te realiseren.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is volstrekt niet realistisch in deze en geeft een foutieve voorstelling van zaken.

Paragraaf 5.4 Wijze van bestemmen
Deze paragraaf geeft een consistentie t.a.v. het aan te legen fietspad als onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan. Hier is onder het kopje 'Natuur' te lezen:
"*De gronden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland zijn voorzien van de bestemming 'Natuur'.*

De bestemming is gericht op het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurlijke en/of landschappelijke waarden en op het behoud van aanwezige cultuurhistorische waarden. Daarnaast maakt deze bestemming extensieve dagrecreatie mogelijk, ***met fiets- en wandelpaden****, evenals paden voor hulpdiensten.*
Er zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde toegelaten, zoals erf- of terreinafscheidingen met een hoogte van maximaal 1 m.
Voorts is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, zoals het ophogen en afgraven, het egaliseren van gronden, het dempen van sloten, het aanbrengen van opgaande beplantingen, of ***het aanleggen van verharde en halfverharde wandel- en fietspaden****. Het geldt ook voor het aanbrengen van kabels en leidingen.*"

Dit is interessant: geen fietspaden aanleggen in de natuur? Waarom staat deze dan wel gepland? Wij zijn pertinent tegen de aanleg van een fietspad aan de achterkant van onze woning, dit druist in tegen de vaststelling dat dit gebied ongerept zou blijven, zoals het ondertekende document in de leveringsakte van onze woning in maart 2006 laat zien.

Paragraaf 5.4 Wijze van bestemmen
Iets verderop onder het kopje 'Woongebied' is te lezen:
"*De goot- en bouwhoogte van vrijstaande, twee-onder-een-kap- en geschakelde woningen mag ten hoogste resp. 7 en 12 meter bedragen. Bij gestapelde bebouwing is dat ten hoogste 16 meter. Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen aan de hoofdvorm en de situering van bouwwerken, ter waarborging van de verkeersveiligheid, de parkeercapaciteit, een evenwichtig ruimtelijk beeld en de bezonning, privacy en/of gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen.*
Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om kleinschalige voorzieningen gericht op natuureducatie en natuurbeleving en om daghoreca mogelijk te maken."

Wij tekenen groot bezwaar tegen de voorgenomen bouwhoogten, 12, maar zeker 16 meter is veel te hoog en veel te stedelijk en past niet bij het dorpse karakter van de kern Kortenhoef.
En is er daarbij ooit nagedacht over de skyline van het dorp zoals die nu te zien is komende vanaf de Leeuwenlaan en vanaf het bospad evenwijdig lopend aan landgoed Jagtlust? Met het bouwen van een massale nieuwe wijk met gebouwen van vier tot vijf woonlagen wordt het zo kenmerkende dorpsgezicht aangetast en geschaad.

Betreffende de daghoreca: er is nergens duidelijk gemaakt hoe dit zou passen in de ruimtelijke omgeving / indeling, bovendien trekt zo'n aspect extra bezoekers en verkeer in een toch al kwetsbaar gebied. Bovendien maken wij hiertegen ook bezwaar ten aanzien van aantasting van onze privacy.
Conclusie: het ontwerpbestemmingsplan is ook op dit punt slecht onderbouwd en lijkt onuitvoerbaar.

Met vertrouwen dat u onze zienswijze op respectvolle wijze zult behandelen en beoordelen verblijven wij,

Hoogachtend,

Edwin Wolfrat
Rieteke Hölscher
Kalkakker 17
1241JC Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

(kortenhoef 2/11/2020)

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Ik hou mijn argumenten kort:

Ik voorzie een groot probleem met de doorstroming (nu al een zorgelijk probleem in de spits).

Ik voorzie ongevallen – zeker tussen verkeer en fietsers – De smitsbrug situatie is voor fietsers zo gevaarlijk dat schoolgaande kinderen wordt afgeraden om per fiets naar school te gaan. Dat gaat erger worden en dus nog gevaarlijker. Met regelmaat post een politieagent op deze plek om te kijken of de doorstroming ordentelijk gaat). Dat is voor een gemeente toch niet te verkroppen dat het nu al zo ver is gekomen?

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Onderwerp: Zienswijze-tegen-ontwerp-bestemmingsplan NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01

Beste raad,

Bijgaand mijn zienswijze tegen bouwplan Zuidsingel fase 8.

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 2 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan is niet volgens de geldende regels voorgelegd aan de bewoners. De betreffende wethouder heeft er onvoldoende en onduidelijk openbaar over gesproken waardoor inspraak vanuit de bewoners onvoldoende kon plaatsvinden.
Projectontwikkelaar ipv wethouder treedt op als woordvoerder. Dat duidt op belangenverstrengeling. Het proces wordt onnodig versneld, hetgeen in strijd is met zorgvuldige voorbereiding, met als enige doel het rond te hebben voor de provinciale omgevingsverordening van kracht wordt. Dat dit plan volgens die verordening afgekeurd zou worden is een duidelijk punt. Dat zegt al genoeg. Dit plan is niet in overeenstemming met de behoeften, het gaat om veel meer woningbouw dan nodig is. Het is een belasting voor de natuur. De uitvalswegen zijn niet aanwezig of niet geschikt voor een dergelijke toename in verkeer. Als dat nog niet op orde is, of nog niet in een goed ontwerp is voorgelegd dan is het vaststellen van het enorme bouwplan voorbarig en onbezonnen.
De huidige verkeersdrukte rond ‘ Graveland Ankeveen en Kortenhoef is een grote zorg van omwonenden, Emmaweg, Zuidereinde, de Kwakel en Koninginneweg, Cannenburgerweg etc zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer onveilig, daar is nog geen oplossing voor gevonden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u dringend met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.
Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de raad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 28 oktober 2020

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8.

Geachte raad,

Op 15 oktober jl heeft de gemeente Wijdemeren een ontwerp bestemmingsplan voor Zuidsingel fase 8 ter inzage gelegd. Hieronder treft u mijn zienswijze op dit ontwerp bestemmingsplan.

Zoals bij u bekend, leeft de mogelijke bouw van het grootschalige woningproject Zuidsingel fase 8 enorm binnen onze gemeente en creëert dit veel zorgen en onrust. Bewoners van ’s Graveland en Kortenhoef hebben zich inmiddels verenigd in de Stichting MinderHinder.nu welke opkomt voor de belangen van de bewoners, zoals veiligheid en leefbaarheid in onze gemeente.
De verkeersveiligheid en verkeersoverlast op de Emmaweg alsmede de geplande ontsluiting van de eventuele nieuwe woonwijk Zuidsingel fase 8 via de Emmaweg, is voor mij reden om mij aan te sluiten bij deze stichting en om u mijn zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan te sturen.

1) Op voorhand wil ik stellen dat ik voor het bouwen van nieuwe woningen binnen de gemeente Wijdemeren ben echter, ik heb wel grote zorgen over de bouw van zo’n omvangrijk project als Zuidsingel fase 8 in een prachtig natuurgebied zonder een passend, realistisch en onderbouwd voorstel voor de ontsluiting van deze woonwijk.
2) Het haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Zuidsingel fase 8, is in opdracht van de projectontwikkelaars uitgevoerd en door hen gefinancierd. Dit onderzoek schrijft toe naar een voor de projectontwikkelaar gunstige uitkomst. De slager keurt zijn eigen vlees.
3) Nu is er een communicatiebureau in de hand genomen. Zij hebben omwonenden uitgenodigd voor de startbijeenkomst participatie Zuidsingel fase 8. Gaan wij het dan nu ook hebben over het verkeer? Nee hoor! De verkeersproblematiek en het feit dat dit nog niet opgelost is, wordt onderkent maar het onderwerp staat niet op de agenda en wordt door het communicatie-bureau dan ook niet besproken.
4) De gemeente dendert ondertussen verder en heeft nu opdracht gegeven de kosten te berekenen voor de voorkeursvariant van de projectontwikkelaar. Dit ondanks de recent vastgestelde natuurwetgeving. Het doel heiligt de middelen en de bewoners worden op afstand gehouden en letterlijk niet toegelaten voor inspraak tijdens commissievergaderingen.

Ik hoop dat ik met bovenstaande argumenten duidelijk heb gemaakt dat ik mij grote zorgen maak.
250 Woningen voor Zuidsingel fase 8 en het verkeer lossen we op?
De bouw van deze woningen in de polder van Kortenhoef, mag nimmer worden toegestaan zonder een onderbouwd en haalbaar verkeersplan wat niet gestoeld is op dubieuze aannames en berekeningen van de projectontwikkelaar.

Dit en het nu ook nog versneld ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan, is een ondemocratische actie en wederom worden de inwoners van Kortenhoef en ’s Graveland niet serieus genomen en genegeerd. Ik ben het vertrouwen in de gemeente Wijdemeren kwijt geraakt vanwege haar overhaaste, onzorgvuldige en doordrammerige gedrag.

Op basis van de bovenstaande argumenten teken ik dan ook middels dit schrijven bezwaar aan tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt en ik ontvang graag een ontvangstbevestiging van deze mail.

Met vriendelijke groet,
José van der Mark
Emmaweg 72
1241 LJ Kortenhoef
06 53 767 250

De gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 3-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Het plan is niet in lijn met de ambities zoals vastgesteld door de Provincie Noord Holland, waarbij Kortenhoef aangewezen is als locatie waar grootschalige woningbouw ongewenst is. Het plan betreft de woningbouw van 250 woningen, wat zeer grootschalig is, zeker voor een dorp als Kortenhoef en waarbij bebouwing is gepland van zeker 2 tot 3 lagen en de mogelijkheid wordt voorbehouden om naar 4 tot 5 lagen uit te breiden. Deze hoogten zijn volledig in strijd met de huidige gebouw hoogtes in Kortenhoef, en zijn in die zin niet passend in het natuur, planologisch aanzicht binnen de gemeente.
2) Dit ontwerp bestemmingsplan is in strijd met het geldende vigerende bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef, wat nog maar kort geleden, 28 november 2013 tot stand is gekomen. Dit Bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef is bovenliggend aan de Structuurvisie Wijdemeren van 1-11-2012, hetgeen betekent dat deze visie, waarnaar nu in het ontwerpplan door de gemeente wordt terug verwezen, feitelijk dus al was en is overruled door het Bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef. De gemeente was zich daar in november 2013 immers volledig van bewust, en kan in dit ontwerpplan dan ook geen beroep meer doen op deze structuurvisie van 1-11-2012 voor dit gebied. Het huidige bestemmingsplan Buitengebied Kortenhoef is derhalve van toepassing en geeft uitsluitend agrarische bestemming met natuur-en landschapswaarden.
3) Het plan doet afbreuk aan de natuurwaarden als vastgelegd in Natura 2000 t.a.v. het gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is niet aanvaardbaar en in strijd met de afspraken die daar door de Europese commissie over zijn gemaakt. Uitvoering kan dan ook, zonder verzoek bij en toestemming van het Europese Hof, niet plaatsvinden.
4) Het plan is strijdig met hetgeen is vastgelegd in Natuurnetwerk Nederland (NNN) en daarmee strijdig met de bepalingen in de PRV.
5) De huidige bestemming van het gebied is agrarisch met natuur en landschapswaarden. Dit wordt door het ontwerp bestemmingsplan aangetast ,het tast het authentieke karakter van het dorp Kortenhoef aan, en neemt het toch al beperkt aanwezige groen rond het dorp voor een belangrijk

gedeelte weg. Dit betekent bij uitvoering wederom het verlies van groen binnen de gemeente en binnen de Randstad hetgeen zeer ongewenst is.

6) Het plan zorgt voor een onaanvaardbare situatie t.a.v. de verkeersafwikkeling op de Emmaweg en de Smidsbrug, waarbij in de voorgestelde oplossing(en) eveneens aantasting plaats vindt van het authentieke dorpskarakter van Kortenhoef. De Emmaweg is nu al overbelast.

7) Het onderhavige ontwerp bestemmingsplan is ingediend zonder dat sprake is geweest van een open en transparante kennisgeving naar de inwoners van de gemeente, en de inwoners ook het recht is ontnomen op adequate inspraakmogelijkheden. Men stelt nu in het ontwerp dat men te zijner tijd als gemeente wel een reactie zal geven op eventueel ingediende zienswijzen. Het is evident dat dit gemeentebestuur geen ruimte biedt aan het tijdig democratisch - en burger recht tot inspraak in relatie tot het wijzigen van bestemmingsplannen. Het plan wordt door de gemeente doorgedrukt in het licht van een mogelijke inperking, beperking of afwijzing door de provincie Noord Holland in relatie tot de aan dit orgaan opgelegde vergaande nieuwe verantwoordelijkheid inzake de toegestane bouw binnen de gemeentes van de provincie. In de vergadering van 22 oktober 2020 heeft de provincie Noord Holland immers de Omgevingsverordening aangenomen, waarbij de polder Kortenhoef, waar dit project deel van uitmaakt, een Bijzonder Provinciaal Landschap is geworden en grootschalige woningbouw niet meer is toegestaan.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure schriftelijk op de hoogte houdt, en mij ontvangst van dit schrijven schriftelijk wil bevestigen..

Hoogachtend,

R.R. Burrekers
Fuikestee 14
1241 HL Kortenhoef

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4800
Extern Zaak ID	1337232
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	12.f
Omschrijving	Economie/RO: Beslissing hangende beroep over Wob-verzoek vaststellingsovereenkomst Distriport (C-agenda RWK 23-11-2020 en EFB 30-11-2020)
Organisatieonderdeel	CZ/JZ

Bijlagen
Brief aan PS over Wob Berkhout is Boos.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	9 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Economie Financiën en Bestuur	30 november 2020
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

De provincie Noord-Holland is verwikkeld in een juridische procedure over een beslissing in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur. De rechter heeft geoordeeld dat de provincie nog eens goed moet kijken naar de interne documenten en dat de provincie haar weigering om persoonlijke beleidsopvattingen uit interne documenten openbaar te maken beter moet motiveren.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. P.A.J.M. Kreuwel
CZ/JZ

Telefoonnummer +31235144622
kreuwelp@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 4 NOV. 2020

Kenmerk
1337232/1514919

Uw kenmerk
xx

Betreft: Wob Berkhout is Boos

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende.

Op 7 november 2019 hebben wij een beslissing op bezwaar genomen op het Wob verzoek van de Stichting Berkhout is Boos betreffende de vaststellingsovereenkomst met Distriport en alle onderliggende documenten. De stichting heeft beroep ingesteld tegen deze beslissing omdat zij zich niet kon vinden in onze weigering om een groot aantal documenten openbaar te maken.

In zijn tussenuitspraak van 11 september jl. heeft de rechtbank geconstateerd dat de vaststellingsovereenkomst op goede gronden geheim is gebleven. Daarnaast geeft de rechtbank echter aan dat niet bij alle geweigerde documenten steeds duidelijk is dat het gaat om documenten die zijn opgesteld voor intern beraad en zo ja, of daarin sprake is van persoonlijke beleidsopvattingen. Verder is de rechtbank van oordeel dat onvoldoende gemotiveerd is waarom geen toepassing kan worden gegeven aan artikel 11, tweede lid, van de Wob. Daarin is bepaald dat over persoonlijke beleidsopvattingen met het oog op een goede en democratische bestuursvoering informatie kan worden verstrekt '*in niet tot personen herleidbare vorm*'.
De rechtbank heeft ons de gelegenheid geboden om deze gebreken te herstellen binnen acht weken na verzending van de tussenuitspraak, hetzij met een aanvullende motivering, hetzij, voor zover nodig, met een nieuwe beslissing op bezwaar.

Naar aanleiding van deze tussenuitspraak hebben wij een nieuwe beslissing op bezwaar genomen inhoudende dat een aantal interne documenten alsnog (gedeeltelijk) openbaar wordt gemaakt. Verder is

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

daarin een aanvullende motivering opgenomen voor de weigering om geen informatie te verstrekken over de persoonlijke beleidsopvattingen, ook niet in geanonimiseerde vorm.

De openbaar te maken informatie vindt u binnen enkele dagen op onze website via www.noord-holland.nl\wob.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 08/11/2020

(Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Het ontwerp bestemmingsplan is op ondemocratische wijze tot stand gekomen, want er is niet tot nauwelijks gelegenheid gegeven om als inwoner in het proces te participeren ; dit is des te kwalijker omdat de overheid in tijden van de coronapandemie , met veel minder mogelijkheden van persoonlijk contact , er alles aan moet doen om de bevolking maximaal bij een dergelijk ingrijpend plan te betrekken. Het democratisch proces is op een weerzinwekkende wijze geschonden. Daarnaast heeft de provincie Noord-Holland de beoogde bouwlocatie een beschermde status gegeven en ten overvloede nog eens bij motie uitgesproken de locatie niet te bebouwen.
2. Het karakter van het beschermde dorpsgezicht wordt door de voorgestelde (verkeers) maatregelen definitief verwoest. Door de waan van de dag wordt wat in eeuwen is gegroeid , in korte tijd vernietigd. Er zijn legio andere mogelijkheden voor woningbouw , met veel minder negatieve effecten voor de bevolking. Verder is de legitieme vraag te stellen , waarom er geen rekening gehouden is met een ontsluiting op de Zuidsingel. Is daar in het verleden strategische grond verkocht ? Het plan heet toch niet voor niets Zuidsingel fase 8 ?
3. Unieke en zeer zeldzame ruimtelijke kwaliteiten , die ’s-Graveland en Kortenhoef bezitten zijn o.a. de eeuwenoude ’s-Gravelandsche Vaart , de mooie lintbebouwing en het open karakter van de polder. Al deze kwaliteiten worden door dit heilloze plan teniet gedaan ; vele honderden bewoners wordt levensvreugde ontnomen. Ik heb daar onoverkomelijke bezwaren tegen.
4. Ik zal niet aarzelen om in voorkomend geval juridische stappen te ondernemen tegen de gemeente.

   Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.
Ik zal deze zienswijze zowel per mail als per brief aan u zenden.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,
In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 zijn de bewoners absoluut onvoldoende in de gelegenheid gesteld hun bezwaren en zorgen kenbaar te maken. Het lijkt erop alsof de raad de belangen van de bewoners van ’s-Graveland en de vaartwegen niet wil horen en zien. Op geen enkele manier wordt met hen rekening gehouden. Al jaren zijn de bewoners bezig aandacht te vragen voor een veiligere en beter leefbare omgeving van de Vaartwegen. Alle belangen tellen mee behalve die van deze bewoners. Zo meedogenloos met een groot deel van inwoners van een gemeente omgaan kan rustig als onbehoorlijk bestuur aangemerkt worden; om na afwijzing van het plan door de provincie Noord-Holland, snel nog even een juridische truc uit de kast te halen om het omstreden bestemmingsplan door te laten gaan, eveneens.
2. Afgezien van het wederom negeren van de belangen van de bewoners van de vaartwegen getuigt het van gebrek aan lange termijnvisie om een stuk mooie, niet te herstellen natuur van o.a. de ’s-Gravelandse vaart op te offeren voor bebouwing. Waar zijn we mee bezig, wiens belangen worden hiermee gediend?? Het wordt tijd dat de gemeente Wijdemeren de oproep van de bewoners van de Vaartwegen eens serieus neemt.
3. Ik heb onoverkomelijke bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 en zal niet aarzelen hierin tegen de gemeente juridische stappen te ondernemen.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.
Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 5 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Verkeer en utilitaire fiets- /wandelpaden:

- Vele noodgrepen worden toegepast om de bouw van het beoogde aantal woningen mogelijk te maken. Zo wordt om de doorstroming van de Emmaweg te bevorderen het beschermd dorpsgezicht 's-Gravelandse vaart in de kern aangetast. Niet alleen wordt de weg her en der verbreed, dus de vaart versmald, maar ook de karakteristieke wilgen zullen deels omgehakt worden. Alsof dit nog niet voldoende is, worden er binnen de gemeente groene plantsoenen opgeofferd om parkeergelegenheid te creëren; bestrating in plaats van groen.
- Door NNN-gebied worden fiets- en wandelpaden aangelegd. Deze zullen de rust in het gebied verstoren. De noodzakelijke verlichting, scooters die ook van deze paden gebruik gaan maken (verbodshandhaving gebeurt nu ook veelal niet), milieuvervuiling (o.a. zwerfafval) en pekel zal de NNN-natuur verder geweld aan doen.
- Het eerder verschenen rapport over de verkeersproblematiek geeft aan: Paragraaf 5.8.4. rapport Goudappel verkeersproblematiek en oplossingen; "*Een tweede ontsluiting vanuit het plangebied (door NNN) via de bestaande woonstraten door de woonkern kan functioneren als een secundaire ontsluiting (ventiel). Hiervoor zal een aansluiting gerealiseerd moeten worden richting de bestaande woonkern met een aansluiting bijvoorbeeld ter hoogte van Moerendael/Bruinjoost. Via woonstraten kan de Kerklaan bereikt worden of via de Zuidsingel wordt (opnieuw) de Emmaweg bereikt. De restcapaciteit via deze routes is vanwege de functie als woonstraat echter beperkt*." Deze paragraaf beschrijft het ingetekende fietspad wat naar verluidt ook zou moeten dienen als wettelijk verplichte tweede ontsluiting voor calamiteiten verkeer. Dit alles door het NNN-gebied, een zorgelijk uitgangspunt. Als de Emmaweg uiteindelijk, zoals algemeen verwacht, overbelast raakt door alle geplande woningbouw (Vlek, Groenewoud en Zuidsingel 8) zal het fietspad (dat eveneens dient ter ontsluiting van plan Groenewoud) ongetwijfeld eenvoudig door u omgevormd worden tot de eerder besproken secundaire route ter ontlasting van de Emmaweg. Dat deze door NNN-gebied loopt zal ook dan vast geen argument zijn om dit rampzalige scenario tegen te houden, verkeersveiligheid zal dan de stemming bepalen.

Conclusie: Het ontwerpbestemmingsplan is ook op verkeersgebied een uitermate slecht doordacht plan. Dit heeft grote negatieve gevolgen met betrekking tot leefbaarheid en verkeersstromen voor alle inwoners van Kortenhoef en ’s-Graveland. Daarnaast lijken de verkeersmetingen, waarop een en ander gebaseerd is, gehouden te zijn in een niet representatief tijdvak.

Landschap, NNN-gebied en natuur

- De integratie van het nieuwe woongebied in het landschap is op een misleidende wijze weergegeven: “*Het voornemen is om kenmerkende lijnen van de polderstructuur te behouden. Daarnaast is de overgang van het woongebied naar de polder van belang, door het woongebied te integreren in het polderlandschap ontstaat een geleidelijke overgang. De overgang bestaat uit elementen als water, rietkragen, elzensingels, terrassen en openbare kades. Vanaf de Emmaweg zal een zichtlijn in de richting van de polder behouden blijven, waarmee de beleving van het open veenpolderlandschap intact blijft*.” Dit klinkt mooi, maar aan de rand van een karakteristiek dorp een veenweidegebied vol bouwen met 250 woningen waarbij hoogtes tot 16 meter mogelijk worden gemaakt verstoort elke zichtlijn en zal leiden tot aanzienlijke horizonvervuiling vanuit het gehele aangrenzende NNN-/ Natura 2000 polderlandschap. Op dergelijke veen-/zandgronden worden (elzen)bomen geen 16 meter, dus zal het zicht op deze hoogbouw blijven bestaan. Het plangebied betreft en grenst aan een unieke natuurverbinding tussen de ecologisch zeer gewaardeerde landgoederen van Natuurmonumenten in ’s Graveland en de Natura 2000 gebieden van de Oostelijke Vechtplassen. Van deze natuurverbinding maken flora en fauna gebruik bij de noodzakelijke uitwisseling van soort en ras. Het bestemmingsplan zal hier een einde aan maken, wat eveneens niet strookt met het gesloten Oostelijke Vechtplassen akkoord.
- Opvallend is ook dat uw gemeente eerder ter zake een perceel dat in het verlengde ligt (richting Kortenhoefsedijk) van het Zuidsingel 8 perceel dat uw eigendom is, bij een gevraagde bestemmingswijziging naar tuin het volgende heeft gesteld in haar afwijzing: “*De openheid van het gebied moet behouden blijven. Een dergelijke verkaveling is een ernstige inbreuk op de inrichting van het gebied, aanwezige zichtlijnen en de cultuurhistorische waarden. De gronden behouden daarom de agrarische bestemming. (Uw kenmerk B/14645/121023/YE00)*”. In een ander schrijven van uw gemeente werd zelfs gesteld dat; “*de waarden in het gebied achter de woningen van Moerendael (parallel aan de Kalkakker waarachter het plangebied ligt) van dien aard zijn dat deze moeten worden beschermd en daar waar mogelijk versterkt*”. Dit alles zelfs toen het nog geen NNN-gebied was. Blijkbaar was het besef dat waardevolle natuur en cultuur moet worden beschermd toen wel aanwezig. Het kan ook niet zo zijn dat gronden in handen van de gemeente met dezelfde bestemming, natuurwaardes en zichtlijnen nu ineens niet langer waardevol zijn voor landschap/ natuur en woongebied moeten worden. Ook wordt op deze wijze rechtsongelijkheid gecreëerd tussen eigenaren van gelijkwaardige percelen.
- Het oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna is onvolledig en zeer gebrekkig uitgevoerd. Het onderzoek meldt dat het gebied slechts bewoond wordt door kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Dit is niet juist; het gebied is het woongebied van vele beschermde dieren: zoals zilverreiger, lepelaar, ijsvogel, grutto, kieviet, waterrietzanger, dassen, konijnen, hazen en vossen. Bovendien is het hele plangebied een waar rustgebied voor vogels met nu nog minimale menselijke verstoring. Bij de beoogde bouw en ontsluitingen in de vorm van fiets- en wandelpaden die, zeker ook met in

achtneming van het plan Groenewoud, het gebied overal gaan doorkruisen zullen deze dieren verjaagd worden en hun leefgebied verkleind. Volgens de Nederlandse Wetgeving, en dan specifiek Wet natuurbescherming betekent dit dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm nooit uitgevoerd mag en kan worden.

- Ook zal de woonwijk Zuidsingel 8 door de daarmee gepaard gaande bemaling een verstoring gaan geven van de kwel en wegzijging in het gebied met alle effecten op de fauna. Deze effecten op het polderpeil en dus de (NNN) natuur zijn niet in kaart gebracht.

Conclusie; Het voorliggende plan schaadt de (NNN) natuur (u geeft dit in uw eerdere schrijven zelf aan) en de ecologische verbindingen zoals die nu bestaan tussen de landgoederen in ’s-Graveland en Natura 2000-gebieden 'Oostelijke Vechtplassen. Het volbouwen van het gebied (Zuidsingel 8 met daaraan direct aansluitend Groenewoud waterwoningen en het plan VLEK) tast de beschermde kwaliteiten van alle natuur- en landschapskenmerken aan. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit onderwerp onzorgvuldig, gebaseerd op foutieve en onvolledige informatie en strijdig met uw eigen eerdere uitgangspunten.

Eindconclusie:

Op vele gebieden, waarvan de in mijn ogen belangrijkste hierboven aangegeven zijn, is onderhavig bestemmingsplan slecht voor de bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland en nog meer voor het beschermde (NNN) landschap.

Ook is een MER hier op zijn plaats. In de presentatie van de projectontwikkelaar werd al melding gemaakt van een bouwtijd van vijf tot acht jaar. Dit geeft een aanzienlijke verstoring in een aanpalend (NNN en Natura 2000) natuurgebied, ook qua stikstof, en heeft een forse negatieve impact. Het aangrenzende provinciale stiltegebied zal verstoord worden, geluid draagt vrij ver, met een negatieve impact op de (broed)rust.

Op basis van alle bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

E.H. Snaterse
Moerendael 5
1241 HT Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 7 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. De reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

1. **Proces en besluit:**
   - Het ontwerpbestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Vooraf is niet gecommuniceerd over dit grootschalige woningbouwplan. Laat staan dat geparticipeerd is met omwonenden om te komen tot draagvlak. In de participatiesessie van 28 oktober 2019 werd geen enkele mogelijkheid tot dialoog geboden. Er was uitsluitend sprake van een monoloog met af en toe inbreng van vragen uit een chatbox.
   - Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en -overlast komt hierdoor in de knel. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt rechtsonzekerheid mee voor de burgers.

2. **Volksgezondheid / Plan Groenewoud**
   - In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering.
   - De waarschijnlijk lekkende zwaar vervuilde afvalstort in onze polder blijft dan liggen. Daarmee blijft de volksgezondheid in ons dorp een grote zorg.

3. **Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed:**
   - Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur zal dit velen tegen de borst stuiten.
   - Onze dorpen kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de 's-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit

de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. Veilig Verkeer Nederland stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

4. **Leefbaarheid en (verkeers)veiligheid:**
   - Het verkeersonderzoek voorziet ter hoogte van de Smidsbrug in een bypass door de omliggende weilanden die bedoeld is om verkeer vanaf het Zuidereinde van de kruising Smidsbrug te weren, maar die zeker ook zal leiden tot extra toestroom van sluipverkeer. Immers het wordt de snelste route rond en naar Hilversum
   - Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaars. Het onderzoek staat bol van onjuiste of tenminste betwistbare aannames en onnavolgbare berekeningen.
     In het plan wordt Zuidsingel fase 8 ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee!

5. **Natuur**
   - Een groot deel van de polder van Kortenhoef is een waardevol en kwetsbaar Unesco werelderfgoed. Het aansluitende weidegebied vormt een logische buffer. Effecten van het plan zijn onvoldoende onderzocht. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - In beschermd een weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden ga je bij voorkeur niet bouwen. B&W heeft de nut en noodzaak van woningbouw in juist dit gebied niet onderzocht of aangetoond. (draagkrachtige en kenbare motivering AWB)
   - De weilanden die bebouwd moeten gaan worden vormen een groene buffer waarin zeldzame zogenaamde 'rode lijst dieren en planten' voorkomen. Denk aan de ringslang, das, diverse libellesoorten.
     Zeldzame planten en dieren bevinden zich niet alleen in het Unesco-gebied maar maken uiteraard ook gebruik van het weidegebied daar omheen. Als de rust in de directe omgeving wordt verstoord trekken dieren en planten in het kwetsbare gebied zich verder terug. B&W hebben daar geen onderzoek naar gedaan. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Bij een dergelijk grootschalig woningbouwproject dient een Milieu Effect Rapportage worden aangeleverd en dit is niet het geval. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Chr. Dekker
Dopheigang 24
1241 JL Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte leden van de raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Onze gemeente en speciaal het gebied aan weerszijden van de 's-Gravelandsevaart waaronder ook het plan Groenewoud valt is een uniek gebied in de randstad met een zeldzame combinatie van historische- en natuurwaarden.
2) De Provincie heeft om wel gefundeerde redenen een nieuwe omgevingsverordening opgesteld. Deze omgevingsverordening richt zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Hoe kan de Gemeente hierop tegen zijn en willens en wetens huizenbouw realiseren voor het intreden van de nieuwe verordening waarmee juist die fysieke leefomgeving op het spel gezet wordt voor duizenden inwoners.
3) Het plan druist in tegen essentiële waarden van onze gemeente:
    a. Hoogbouw hoort niet thuis in dit historische gebied
    b. De 's-Gravelandsevaart zelf en de daarlangs lopende Emmaweg zijn onderdelen van een beschermd dorpsgezicht en dienen niet slachtoffer te worden van een dergelijk misplaatst plan. Dus geen bomen weghalen en geen versmalling van de vaart.
    c. De nieuwbouw ligt tegenover een nationaal Top-Monument: Trompenburg. De zichtlijn naar het Westen van dit monument is tegen alle principes van zorgvuldig beleid t.a.v. de biotoop desondanks in een eerder stadium al bebouwd. Dit betreft een rij lage huizen. Het voornemen om het gebied daarachter vol te bouwen getuigt van een totaal gebrek aan inzicht in de waarde van de biotoop van een dergelijk monument.
    d. Het is onbegrijpelijk dat er in de buurt van Unesco Werelderfgoed überhaupt gedacht wordt aan het bouwen van huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij nemen aan dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 7 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. De reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

1. **Proces en besluit:**
   - Het ontwerpbestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Vooraf is niet gecommuniceerd over dit grootschalige woningbouwplan. Laat staan dat geparticipeerd is met omwonenden om te komen tot draagvlak. In de participatiesessie van 28 oktober 2019 werd geen enkele mogelijkheid tot dialoog geboden. Er was uitsluitend sprake van een monoloog met af en toe inbreng van vragen uit een chatbox.
   - Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en -overlast komt hierdoor in de knel. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt rechtsonzekerheid mee voor de burgers.

2. **Volksgezondheid / Plan Groenewoud**
   - In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering.
   - De waarschijnlijk lekkende zwaar vervuilde afvalstort in onze polder blijft dan liggen. Daarmee blijft de volksgezondheid in ons dorp een grote zorg.

3. **Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed:**
   - Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur zal dit velen tegen de borst stuiten.
   - Onze dorpen kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de 's-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit

de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. Veilig Verkeer Nederland stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

4. **Leefbaarheid en (verkeers)veiligheid:**
   - Het verkeersonderzoek voorziet ter hoogte van de Smidsbrug in een bypass door de omliggende weilanden die bedoeld is om verkeer vanaf het Zuidereinde van de kruising Smidsbrug te weren, maar die zeker ook zal leiden tot extra toestroom van sluipverkeer. Immers het wordt de snelste route rond en naar Hilversum
   - Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaars. Het onderzoek staat bol van onjuiste of tenminste betwistbare aannames en onnavolgbare berekeningen.
     In het plan wordt Zuidsingel fase 8 ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee!

5. **Natuur**
   - Een groot deel van de polder van Kortenhoef is een waardevol en kwetsbaar Unesco werelderfgoed. Het aansluitende weidegebied vormt een logische buffer. Effecten van het plan zijn onvoldoende onderzocht. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - In beschermd een weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden ga je bij voorkeur niet bouwen. B&W heeft de nut en noodzaak van woningbouw in juist dit gebied niet onderzocht of aangetoond. (draagkrachtige en kenbare motivering AWB)
   - De weilanden die bebouwd moeten gaan worden vormen een groene buffer waarin zeldzame zogenaamde 'rode lijst dieren en planten' voorkomen. Denk aan de ringslang, das, diverse libellesoorten.
     Zeldzame planten en dieren bevinden zich niet alleen in het Unesco-gebied maar maken uiteraard ook gebruik van het weidegebied daar omheen. Als de rust in de directe omgeving wordt verstoord trekken dieren en planten in het kwetsbare gebied zich verder terug. B&W hebben daar geen onderzoek naar gedaan. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.
   - Bij een dergelijk grootschalig woningbouwproject dient een Milieu Effect Rapportage worden aangeleverd en dit is niet het geval. Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 11 november 2020,

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan, waarbij wij onderstaande punten benoemen.

Ad 2.2: Toekomstige situatie.

Onder deze kop wordt het volgende gesuggereerd: “Met de beoogde ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan het beleefbaar en zichtbaar maken van het landschap door de aanwezige kwaliteiten van het landschap te benutten en te versterken”. Het tegendeel is waar: door het gebied niet te bebouwen blijft het gebied meer beleefbaar en berokkent minder schade aan mens en milieu.

Landschap:

Dat er sprake zou zijn van “behoud van de zichtlijn vanuit de Emmaweg in de richting van de polder” betwijfelen wij ten zeerste gezien de grote omvang van de geplande woningbouw met hoogbouw tot 5 woonlagen. Juist door niet te bebouwen houd je goed zicht op de prachtige polder.

Bebouwing en doelgroep:

De stelling “De bebouwing is representatief maar dorps en afwisselend” snijdt geen hout. De geplande hoogbouw doet juist afbreuk aan het dorpse karakter en is zeker niet representatief voor dit dorp!

Verkeer:

De bewering “Door het instellen van éénrichtingsverkeer op het Zuidereinde en verkeer van zuid naar noord (beperkt) om te leiden is sprake van een zeer goede kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het complete netwerk rondom de Smidsbrug” is zeer vooringenomen en een naar onze mening volkomen foute conclusie.

Met geen woord wordt hier gerept over het gevaar van de fietsers, die deze weg tweemaal kruisen: eenmaal op het Zuidereind en eenmaal op de Leeuwenlaan.

Als hierbij sprake zal zijn van een voorrang voor de fietsers, op de Leeuwenlaan zal er met name in de ochtendspits, grote wachttijden voor het autoverkeer gaan plaatsvinden gezien het op die tijd drukke fietsverkeer van met name scholieren.

Tevens wordt volkomen voorbijgegaan aan de belangen van de aanwonenden rond de Smidsbrug: toename van verkeersdrukte, wat ongetwijfeld zal leiden tot mentale disbalans en doet afbreuk aan de leefomgevingskwaliteit.

Daarnaast is er sprake van aanleg van een nieuwe verkeersweg door beschermd dorpsgezicht, wat de huidige regelgeving niet toelaat en ook niet wenselijk is.

Ad 3.2 Provinciaal beleid.

Planspecifiek:

In dit hoofdstuk staat te lezen: “: Hierbij dient rekening gehouden te worden met behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden”.

De leefbaarheid voor een groot deel van de omwonenden gaat fors achteruit. Van behoud en versterking hiervan is zeker geen sprake, alleen al gelet op de toename van de verkeersdrukte ter plaatse en elders in het dorp.

Ad 4.6 Verkeer en parkeren

Kwaliteit verkeersafwikkeling:

Volkomen terecht wordt hier geconcludeerd, dat de huidige vormgeving matig tot slecht functioneert en leidt tot verkeersonveilige situaties.

Er wordt ter verbetering van de verkeersafwikkeling een voorrangsplein voorgesteld.

Kennelijk zijn de onderzoekers van het plan niet op de hoogte van het feit, dat Leeuwenlaan-Kerklaan al een voorrangskruising ten opzichte van Noorder- en Zuidereind zijn en dat de stoplichten destijds zijn gekomen om een betere verkeersafwikkeling te krijgen! Dankzij deze stoplichten, met voor de fietsers veilige plaatsen om zich wachtend op te stellen alvorens bij groen licht over te steken, gaat het juist de laatste jaren qua drukte en ongevallen acceptabel.

Als aanwonenden van het Noordereind weten wij maar al te goed wat er een verkeersdrukte is, als de verkeerslichten onverhoopt niet werken!

Hoe vaak is in de afgelopen 30 jaar al een poging gewaagd door de aanwonenden, gesteund door de gemeenteraad, om de verkeersdrukte over het Noorder- en Zuidereinde in goede banen te leiden

(Het plan om het Noordereinde af te sluiten met slagbomen, het plaatsen van bloembakken op de weg ed.).

Het maken van een verkeersplein op de Smidsbrug en het weghalen van de stoplichten met Kerklaan-Leeuwenlaan als voorrangsweg geeft forse toename van verkeersoverlast op Noorder- en Zuidereinde, wat al bekend staat als een zeer drukke doorgaande weg met gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast worden de belangen van de aanwonenden volkomen genegeerd met dit plan.

De aanleg van een “bypass Zuidereind” is het verplaatsen van het verkeersprobleem en roept nieuwe problemen op voor het autoverkeer, alsmede het fietsverkeer, die deze bypass moet oversteken.

Verkeersveiligheid:

In deze paragraaf wordt wel heel gemakkelijk omgegaan met de toename van verkeersdrukte over de Emmaweg. Nu reeds geeft deze weg veel hinder bij tweerichtingsverkeer door de geringe breedte van de weg, om maar niet te spreken van het gevaar voor fietsers en voetgangers op deze weg.

Dat er geconcludeerd wordt, dat er aanpassingen aan deze weg moeten komen, is natuurlijk helder. Maar men maakt zich er wel zeer gemakkelijk vanaf door te doen alsof het betrekkelijk eenvoudig is aanpassingen aan deze weg, die de belangrijkste ontsluiting moet gaan worden van het nieuwe bouwplan Zuidsingel fase 8, te realiseren, welke aanpassingen dan in voldoende mate de toegenomen verkeersdrukte op deze weg en de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers moeten kunnen garanderen.

Tot slot:

Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling J. De Kloet van Wijdemeren stelt recentelijk in zijn inspraaktekst aan de commissie ruimtelijke ordening, dat het college van burgemeesters en wethouders

“De schoonheid van de natuur en het landschap in onze gemeente Wijdemeren wil koesteren, en sterker nog verbeteren “.

In zijn uitbreidingsplan Zuidsingel fase 8 gaat hij hieraan echter volkomen voorbij.

Het is kenmerkend voor zijn politieke denk- en handelswijze om betreffend plan Zuidsingel fase 8 te presenteren (en daarmee min of meer door te drukken) juist voordat het provinciaal beleidsplan “Bijzonder Provinciaal Landschap” van kracht is geworden, daar het uitbreidingsplan hiermee volkomen in tegenstelling is!

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht
griffier@wijdemeren.nl
cc. statengriffie@noord-holland.nl

Kortenhoef, 12 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.

Procedure

(1) Om te beginnen ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan niet democratisch tot stand is gekomen. Een grootschalig woningbouwplan zoals dit heeft een grote impact op het dorp en zijn inwoners. Daarbij is betrokkenheid van omwonenden essentieel. De participatie is tot nu toe zeer beperkt gebleven. Daardoor is onduidelijk gebleven in hoeverre het beoogde woningbouwproject aansluit bij de wensen en ideeën van de bewoners van Kortenhoef. In de communicatie van de gemeente hierover lijkt er blind vanuit te worden gegaan dat alle Kortenhoevers zich in dit plan kunnen vinden. Dat lijkt mij een zeer twijfelachtige aanname.

(2) Daarnaast heb ik mij verbaasd over de wijze waarop is omgegaan met de (nieuwe) provinciale omgevingsverordening. De verantwoordelijke wethouder heeft het ontwerp-bestemmingsplan nog voor de ingangsdatum van deze omgevingsverordening ingediend, omdat de gemeente Wijdemeren anders 'op slot zou gaan'. Dit gaat geheel voorbij aan de inhoud en de geest van deze nieuwe verordening, waarin meer aandacht is voor de bescherming van waardevolle natuur – in mijn ogen terecht. Deze actie zet de provincie neer als 'de vijand', die de eigen beleidsruimte van de gemeente inperkt. De verantwoordelijke wethouder is blijkbaar niet op het idee gekomen dat de provincie met deze omgevingsverordening opkomt voor het belang van een aanzienlijk deel van de bevolking van Wijdemeren: het deel dat natuur, milieu en landschap een warm hart toedraagt. Dit kan ik niet anders dan onzorgvuldig noemen.

Natuur

(3) De bouwplannen zijn gesitueerd in een beschermd weidegebied met natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden. Dit weidegebied vormt een buffer met het deel van de Kortenhoefse polder dat een waardevolle en kwetsbare status heeft (beschermd door Unesco). In het gebied komen dieren en planten van de zogenoemde 'rode lijst' voor, zoals de ringslang, de das en verschillende bijzondere soorten libellen. Bouwwerkzaamheden en bewoning zullen daar zeker invloed op hebben. Die invloed is niet onderzocht, wat in strijd is met een zorgvuldige voorbereiding conform de AWB.

Dorpskarakter

(4) Voor veel bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland is het dorpse, kleinschalige en landelijke karakter een van de sterkste troeven en een belangrijke reden om hier te wonen. Daarom moeten we voorzichtig zijn met bouwplannen die dat karakter aantasten. Te vrezen valt dat dit karakter ingrijpend wordt aangetast door de bouwplannen en met name door de verkeersafwikkeling die dit tot gevolg heeft. Met name de plannen om een rotonde of zelfs een ‘bypass’ te maken bij de kruising bij de Smidsbrug vormen een forse aantasting van een beeldbepalend deel van onze dorpen. Bovendien zijn de ’s-Gravelandsevaart (noordelijk deel van de Emmaweg) en de kruising bij de Smidsbrug aangemerkt als beschermd dorpsgezicht. Dat valt m.i. moeilijk te rijmen met het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente.

Verkeer

(5) Hierboven heb ik al aangegeven dat de plannen om een rotonde c.q. bypass te ontwikkelen bij de kruising bij de Smidsbrug een aantasting van het dorpsgezicht én het karakter van ’s-Graveland en Kortenhoef betekenen. Daarnaast is de ontsluiting van het bouwproject via de Emmaweg een bron van zorg. De Emmaweg is een smalle weg, ingesloten door de vaart en de bebouwing, die niet bedoeld is voor omvangrijke verkeersstromen. Nu is de doorgang vaak al problematisch, in het bijzonder tijdens de ochtend- en de avondspits. Volgens het rapport van de gemeente zal het aantal verkeersbewegingen (4.000 per etmaal) meer dan verdubbelen door de aanleg van de nieuwe woningen. Door de ligging tussen de vaart aan de ene kant en de woningen aan de andere kant zijn er geen mogelijkheden om de Emmaweg te verbreden. Een toename van het aantal verkeersbewegingen zal daarom leiden tot onveilige situaties, met name voor fietsers. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers gepland, wat de situatie nog onveiliger maakt.

Samenvattend ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is en vanuit een eenzijdige en partijdige visie is ontwikkeld, met weinig oog voor de belangen van een groot deel van de bewoners. Daarom maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Ik verzoek u dan ook met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Hoogachtend,

Erik van der Spek
Zuidsingel 57
1241 EJ Kortenhoef

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

[redacted] 11-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

punt 1.3: Het voorgestelde plan staat lijnrecht tegenover het geldende bestemmingsplan. Punt 3.3 van van het door u zelf opgestelde BP Buitengebied Kortenhoef leest letterlijk:

Omdat de landschappelijke patronen en verschijningsvormen in grote mate zichtbaar overeenstemmen met de onderliggende bodem en waterhuishouding en ook het menselijke gebruik van het landschap vanaf de eerste ontginning nog zichtbaar te herleiden is, kan het plangebied aangemerkt worden als landschappelijk en cultuurhistorisch zeer waardevol.

Meegenomen dat de Smidsbrug en deel van de Emmaweg vallen onder beschermd dorpsgezicht, lijkt het overbodig uit te leggen dat een voorgesteld plan een te grote impact heeft op het monumentale en historische karakter van de huidige situatie. Ter illustratie: een dakkapel bouwen een de voorzijde van een bestaand pand op de Emmaweg zal nauwelijks goedkeuring krijgen van de gemeente, terwijl u zelf met dit buitenproportioneel plan aan komt zetten.

Punt 2.2: Er wordt in het plan gesproken over 2 tot 5 bouwlagen hoog, wat een directe horizonvervuiling is midden in het beschermde natuurgebied. Gezien vanaf de Kortenhoefsedijk, waarbij de herkenbare lintbebouwing langs de dijk wordt afgewisseld met vergezichten over de weilanden wordt hierdoor ernstig aangetast met de voorgestelde plannen. Dit is een onwenselijk resultaat van uw bouwplannen.

Punt 4.6: De aannames omtrent de verkeerstoename zijn ons inziens niet op de werkelijkheid gebaseerd. Elke dag in de week geeft momenteel al ruime verkeersproblemen rondom de Smidsbrug. De geboden oplossing met de "bypass" zal hiervoor geen oplossing bieden. Daar komt nog bij dat het verkeer uit het centrum van Kortenhoef (met als bestemming de N201), nu nog verdeeld wordt over de Emmaweg, het Zuidereinde en de Kortenhoefsedijk. Door de toename van verkeer van het voorgestelde plan, lijkt het zeer aannemelijk dat niet alleen op de Emmaweg een toename van verkeersdruk zal zijn, maar ook het verkeer op de Kortenhoefsedijk zal toenemen. Een zeer onwenselijke situatie op een toch al te drukke dijk.

Welke overigens door de gemeente zelf al is aangewezen om te herinrichten, wat tot op heden niet succesvol is gebleken.

Hierbij is nog niet meegenomen dat de "bypass" een ideale van- naar- en rond Hilversum zal worden en het gestelde doel van de bypass volledig de plank mis zal slaan.

Algemeen: Het proces dat normaliter wordt doorlopen is aan de kant gezet om dit plan er nog snel voor de provinciale omgevingsverordening door heen te krijgen. Dit brengt een zeer ernstige rechtsonzekerheid voor ons mee als inwoners van de gemeente Wijdemeren. Hiermee beschadigt in de gemeente ons vertrouwen.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken we u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[redacted]

Bewonersbrief gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek

Statenleden van de provincie Noord-Holland

’s-Graveland, 10 november 2020

Onderwerp: bewonersbrief van de gemeente Wijdemeren over haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Kortenhoef

Geachte Statenleden,

Onlangs kreeg een deel van de bewoners van ’s-Graveland een brief van de gemeente over het haalbaarheidsonderzoek verkeersoplossing Kortenhoef. Ik was zeer verrast, vooral omdat sommige buren de brief wel en anderen de brief niet hebben gehad. Is hier sprake van opzet?
In de brief wordt geen correcte voorstelling van zaken gegeven. Ik noem de belangrijkste.
Het onderwerp van de brief is ‘Verkeersoplossing Kortenhoef’. De suggestie wordt gewekt dat er een verkeersprobleem is, waaronder de Smidsbrug. Dat zit zo. De gemeente wil het bouwplan Zuidsingel fase 8 realiseren waarvoor de gemeenteraad als randvoorwaarde heeft gesteld dat er een oplossing moet komen voor het extra verkeer door de geplande 250 woningen. In het haalbaarheidsonderzoek wordt toegewerkt naar een oplossing voor het extra verkeer. De gemeente verkoopt deze oplossing als zijnde een probleem dat er al was, notabene door bewoners zelf aangegeven. “De Smidsbrug in Kortenhoef is het belangrijkste verkeersknelpunt van de gemeente Wijdemeren. Zo bleek uit de online inventarisatie naar verkeersknelpunten die de gemeente dit jaar onder haar inwoners heeft gehouden.” In het haalbaarheidsonderzoek staat dat de locatie Smidsbrug in de online inventarisatie ruim 50 van de ruim 1000 reacties werd genoemd (circa 2%). Bewoners vinden de Smidsbrug dus geen knelpunt.
De gemeente schermt ook met het advies van Veilig Verkeer Nederland (VVN) die het verkeersplan heeft beoordeeld. VVN vindt het plan voor een bypass op het Zuidereinde “een zeer creatieve oplossing. Echter puur ingegeven door onderzoeksvraag plancapaciteit woningbouw. Zeker geen robuuste aanvulling (…) en kan/moet worden beschouwd als ‘noodgreep’.
De gemeente geeft aan dat in het rapport verschillende schetsen zijn gemaakt met mogelijke oplossingen. Dat blijkt niet te kloppen getuige het advies van VVN: “Verder ontbreekt een duidelijk inzicht in de onderzoeksresultaten van de in de rapportage genoemde kansarme oplossingen. Hierdoor is een afweging tussen de voorstellen en andere opties niet goed mogelijk. Ook inzicht in de kosten van alle voorgestelde opties ontbreekt nog.”
De verkeersoplossing zal en moet er komen met een verkeerde voorstelling van zaken en verdeel- en heerspolitiek. Voor geïnteresseerden: de gevolgen van het verkeersplan staat op MinderHinder.nu.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

‘s-Graveland 15 November 2020

Betreft: Zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij, Annemarie Meijer en Albert Kroon – Zuidereinde 74B – onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1. Proces en Besluit

– Op 22 oktober 2020 heeft de Provincie besloten dat de Polder Kortenhoef een bijzonder Provinciaal Landschap is waar geen grootschalige woningbouw mag plaats vinden. Wij vinden dan ook dat de gemeente Wijdemeren zich daar aan moet confirmeren en de plannen daarop moet aanpassen.

2. Verkeer

– Het verkeersonderzoek is opgesteld in opdracht van de projectontwikkelaar en daardoor ons inziens niet onafhankelijk. De gemeente zou alleen hun mening kunnen vormen op basis van een onafhankelijk onderzoek.

– Als het plan in de huidige opzet doorgang krijgt, zal dit leiden tot verkeersoponthoud en onveilige situaties aan zowel de Emmaweg als het Zuidereinde.

– Door het verbreden van de Emmaweg, het kappen van de wilgen en het slaan van een damwand ,wordt het historisch karakter van de Emmaweg/‘s-Gravelandsevaart aangetast . Wij zitten met onze woning aan de vaart en dit zal uiteindelijk tot een vermindering van het woongenot en een waardedaling van de woning leiden.

3. Bouwproject en omgeving

– Het plan Zuidersingel fase 8 bevat flatgebouwen van 5 verdiepingen. Dit past ons inziens absoluut niet in deze omgeving met veel natuur en lage woningbouw.

Op basis van de bovenstaande argumenten hebben wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 15 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn **zienswijze** kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan:

Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en – overlast komt hierdoor in de knel. . Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB

Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. **Hierdoor wijkt u af van de reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.** Ik maak hiertegen bezwaar!
Dit brengt rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid mee voor de burgers.

Volksgezondheid / Plan Groenewoud
In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering. De voormalig stortplaats Groenewoud vormt een groot probleem voor milieu en omgeving.

Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed

De dorpen ’s-Graveland en Kortenhoef kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de ’s-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. VVN stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur is grootschalige hoogbouw een verschrikkelijk slecht idee en geen “gelijkwaardige aanvulling” voor ons dorpse karakter. Daar past dergelijke hoogbouw niet in.

Verkeer en veiligheid
Ik heb een dochter in de schoolgaande leeftijd. Het wordt er voor haar (en iedere andere fietser) met deze plannen niet veiliger op om te fietsen op de Emmaweg (zowel de noordelijke als zuidelijke helft)

In het plan wordt Zuidsingel fase 8 namelijk ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.
Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee.

Ontbreken van goed openbaar vervoer
In de buurt van de geplande bouwlocatie is geen ov-knooppunt: het ontbreken van openbaar vervoer sluit niet aan bij het beoogde duurzaam stedenbouwkundig ontwerp.

Persoonlijke situatie
Door de toename van verkeer krijgen we op het zuidereinde meer geluidsoverlast maar ook extra uitstoot van uitlaatgassen Hierdoor wordt de gezondheid van mij en mijn gezien geschaad.
Ook verwacht ik dat mijn woning minder waard wordt door het toenemen van zowel geluidsoverlast als verkeersdrukte.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Reigerlaan Kortenhoef, 15 November 20202

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

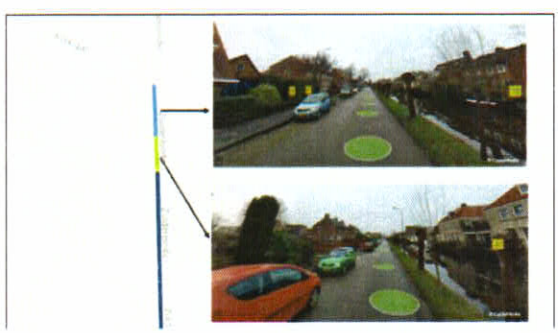
Punt 1In het plan wordt de Zuidsingel fase 8 ontsloten via de Emmaweg, deze weg is nu al een probleemweg omdat er veel fietsers en auto's rijden. De weg is alles behalve ingericht voor het gebruik als hoofdweg.

Punt 2 Het waterbeheer hier geheel aanpassen om dit wel realistische te maken zal het complete aangezicht van Kortenhoef drastische wijzigen wat niet de bedoeling kan zijn.

Punt 3 Niet alleen de bewoners maar ook tijdens de bouw zullen de wegen eromheen veel last en schade ervaren. Op de lange termijn zal er een openbaar vervoer verbinding moeten komen waar de straten eromheen nu niet op voorbereid zijn.

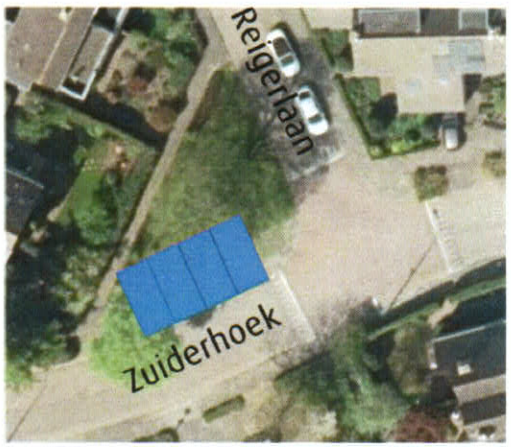
Punt 4 het Oppad is een pad waar zeer veel natuur omheen zit deze natuur is ook te vinden in de vele verschillende weilanden eromheen. Dit zal schade brengen aan het leefgebied van de ringslang en das die hier wonen. Het gebied is dan ook een Unesco gebied.

Punt 5 Parkeer plekken zijn nu al een kriem op de Zuidsingel daar waar in het onderstaande voorbeeld geel is aangegeven zouden de auto's moeten worden verwijderd van de weg. Ik ben van mening dat deze mensen nu al geen andere plek hebben om te parkeren en wat enkel zal resulteren in problemen in andere wijken die er juist nu niet zijn. Hiernaast moeten deze mensen honderden meters lopen om dan nog de auto te kunnen parkeren.



Punt 6 momenteel is er veel verkeer wat ook aan de zuidzijde van de Emmaweg richting de pas aangepaste Zuidereinde weg passeert. De brug is hier zo smal en de bocht zo scherp dat als het verkeer hier zou verdubbelen dit de verkeer veiligheid en veelal kinderen op een fiets alles behalve zal verbeteren.

Punt 7 Aanpassen groen vlak is nadelig omdat het doorkijk en veiligheid zal belemmeren. Hiernaast lijkt het me onverstandig om goede bomen weg te halen met de winst voor 2 parkeer plekken die niemand wil gebruiken omdat ze dan een heel eind van het eigen huis weg staan.



Figuur B3.1. Haakse parkeerplaatsen op plantsoen Zuiderhoek - Reigerlaan

Punt 8 Parkeer plekken maken in een op dit moment groen stadcentrum lijkt me de omgekeerde wereld.

We hebben allerlei acties om steden groener te maken en wij gaan juist groen weg halen voor enkele minimale extra parkeer plekken?

Figuur B3.3: Haakse parkeerplaatsen groenstrook Zuiderhoek

Punt8 Op de Reigerlaan hebben we al vele parkeer plaatsen voor onze bewoners, hier gis enoeg voor het momenteel wonende aantal bewoners. Meer groen opofferen voor extra parkeerplekken lijkt me dan ook compleet onnodig.

Figuur B3.5: Uitbreiding haakse parkeerplaatsen Reigerlaan

Punt 9 De groenstrook op de Reigerlaan is een strook die ervoor zorgt dat we geen racebaan krijgen van het centrum richting de Emmaweg. Dit is een wegversmalling om het verkeer af te remmen. Als bewoners van de Reigerlaan hebben we zeker niet extra parkeerplaatsen nodig. Waarom deze hier gegenereerd moeten worden is mij dan ook een compleet raadsel.

Figuur B3.6: Uitbreiding haakse parkeerplaatsen Reigerlaan

Punt 10 De smitsbrug is een dorpsgezicht dat je weet dat je als bewoner uit Kortenhoef weer thuis bent. Als dit op de schop gaat zoals nu wordt voorgesteld maak je het hele historische aangezicht kapot
De waterdoorgang hieronder is een belangrijke waterdoorgang voor de natuur.

Punt 11 De karakteristieke wilgen zijn misschien scheef en oud maar ze zijn wel onderdeel van de vaart langs de Emmaweg, deze zullen kapot gaan door het verkeer of tijdens de bouw of na de bouw omdat er zoveel meer verkeer aanwezig is.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Wouter Horst
15-11-20

Tevens namens,

J. Goels

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 15-11-2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

HET BOUWPLAN :

Flatgebouwen van 5 verdiepingen hoog passen niet in de landelijk omgeving ter plekke. Er zijn daar uitsluitend woningen met 1 of 2 bouwlagen + zolder.

Gemeente Wijdemeren noemt een getal van 1000 woningzoekenden waarvoor gebouwd moet worden. Maar er zijn in Wijdemeren geen 1000 woningzoekenden.
Maar hoeveel plaatselijke woningzoekenden zullen daadwerkelijk in het bouwplan een woning krijgen? Ik heb daar geen hoge verwachtingen van. Om daarvoor het halve dorp voor te verbouwen qua wegen en kruispunt is niet efficiënt.
Het streven van de gemeente Wijdemeren om meer dan 25000 inwoners te krijgen lijkt veel meer het doel van de gemeente Wijdemeren te zijn dan om de woningzoekenden te bedienen.

DE PROCEDURE :

De nieuwe Provinciale Omgevings Verordening maakt het onmogelijk om in het gebied een woonwijk te bouwen.
Om die reden heeft gemeente Wijdemeren voor de ingangsdatum van die verordening snel een bestemmingsplan te inzage gelegd zodat die nog onder de oude regels zou vallen.
Maar ook onder de oude regels was al vastgesteld dat er in het gebied niet meer gebouwd zou kunnen worden.
Voormalig burgemeester Kozijn wist dat in 1987 al.
In de haast die men had, om voor de ingangsdatum van de nieuwe verordening het plan ter inzage te leggen, is er een normale commissie vergadering waar ook burgers kunnen inspreken overgeslagen.

DE PARTICIPATIE :

Er is een digitale bijeenkomst geweest die voor participatie moest doorgaan. Wat ik er van gehoord heb was dat dusdanig gebrekkig dat ik wel kan stellen dat er heel geen daadwerkelijke participatie heeft plaatsgevonden.

HET VERKEERSPLAN :

Randvoorwaarde van het bouwplan is dat er een oplossing wordt gevonden voor de aanzienlijk toename van het verkeer op de Emmaweg. Daarvoor heeft er een onderzoek plaatsgevonden. In dat onderzoek gebruikt men termen als "veel" en "de meeste". Dat is dus natte vingerwerk. Echte onderzoekers komen met cijfers en percentages enz.
Hebben fietsers die niet tot " de meeste" behoren geen recht op veiligheid?
Bij het verkeersplan dat men voorstelt is de nietsontziende drang om het bouwplan door te laten gaan het enige criterium. Verkeerslichten worden verwijdert. De Kerklaan/Smidsbrug/Leeuwenlaan worden een drukke voorrangsweg. Fietsers worden blootgesteld aan een levensgevaarlijke situatie.
Het plan is dan ook door VVN gekwalificeerd als "onveilig" en "onduidelijk"
Met de ervaring en specifieke kennis van de situatie ter plekke die ik als fietser heb kan ik stellen dat de huidige situatie volkomen veilig is. Daarbij speelt o.a. de ligging van het fietspad en de aanwezigheid van verkeerslichten een belangrijke rol.
Of het rechtmatig is om een veilige situatie te veranderen in een gevaarlijke vraag ik mij af, maar asociaal is het in ieder geval wel.

BESCHERMD DORPSGEZICHT :

's-Graveland heeft de status van beschermd dorpsgezicht. Het loopt vanaf de westelijke oever van de 's-Gravelandse Vaart tot aan de Oude Meentweg / Corverslaan. Tengevolge van die status mag dus ook de Leeuwenlaan niet aangetast worden. Het is een laan met bomen erlangs. De aanvankelijk geplande rotonde kan dus niet doorgaan. Ook de zg bypass van Zuidereinde naar Leeuwenlaan tast de structuur aan en geeft bovendien overlast voor de bewoners ter plekke. Ook dat kan niet doorgaan. Je kunt in een beschermd dorpsgezicht nu eenmaal geen extra wegen gaan aanleggen.
De 's-Gravelandsevaart dient in tact te blijven zo ook de natuurlijke westelijke oever want dat is een ecologisch geheel met de vaart.

TOT SLOT :

Het bouwplan en daarmee samen hangende verkeersplan is respectloos naar de veiligheid van fietsers, het beschermd dorpsgezicht, de natuur en de bewoners. Ook de aanzienlijke toename van verkeer in het toch al zo drukke dorp vind ik onaanvaardbaar. Ik vind daarom ook dat de plannen geen doorgang mogen vinden.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 12 november 2020

Onderwerp: zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt. Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp-bestemmingsplan.

Procedure

1 - Het ontwerp-bestemmingsplan is niet democratisch tot stand gekomen. Een grootschalig woningbouwplan zoals dit heeft een grote impact op het dorp en zijn inwoners. Daarbij is betrokkenheid van omwonenden essentieel. De participatie is tot nu toe zeer beperkt gebleven. Daardoor is onduidelijk in hoeverre het beoogde woningbouwproject aansluit bij de wensen en ideeën van de bewoners van Kortenhoef. In de communicatie van de gemeente hierover lijkt er blind vanuit te worden gegaan dat alle Kortenhoevers zich in dit plan kunnen vinden. Dat lijkt mij zeer twijfelachtig!

2 - Daarnaast heb ik mij verbaasd over de wijze waarop is omgegaan met de (nieuwe) provinciale omgevingsverordening. De verantwoordelijke wethouder heeft het ontwerp-bestemmingsplan nog voor de ingangsdatum van deze omgevingsverordening ingediend, omdat de gemeente Wijdemeren anders ‘op slot zou gaan’. Dit gaat geheel voorbij aan de inhoud en de geest van deze nieuwe verordening, waarin meer aandacht is voor de bescherming van waardevolle natuur – in mijn ogen terecht. Deze actie zet de provincie neer als ‘de vijand’, die de eigen beleidsruimte van de gemeente inperkt. De verantwoordelijke wethouder is blijkbaar niet op het idee gekomen dat de provincie met deze omgevingsverordening opkomt voor het belang van een aanzienlijk deel van de bevolking van Wijdemeren: het deel dat natuur, milieu en landschap een warm hart toedraagt. Dit kan ik niet anders dan onzorgvuldig noemen.

Natuur

3 - De bouwplannen zijn gesitueerd in een beschermd weidegebied met hoogwaardige natuur- en cultuurwetenschappelijke waarden. Dit weidegebied vormt een buffer met het deel van de polder Kortenhoef dat een waardevolle en kwetsbare status heeft (beschermd door Unesco). In het gebied komen dieren en planten van de zogenoemde ‘rode lijst’ voor, zoals de ringslang, de das en verschillende bijzondere soorten libellen. Bouwwerkzaamheden en bewoning zullen daar zeker invloed op hebben. Die invloed is niet onderzocht, wat in strijd is met een zorgvuldige voorbereiding conform de AWB.

Dorpskarakter
4 - Voor veel bewoners van Kortenhoef en ’s-Graveland is het dorpse, kleinschalige en landelijke karakter een van de sterkste troeven en een belangrijke reden om hier te wonen. Daarom moeten we voorzichtig zijn met bouwplannen die dat karakter aantasten. Te vrezen valt dat dit karakter ingrijpend wordt aangetast door de bouwplannen en met name door de verkeersafwikkeling die dit tot gevolg heeft. Met name de plannen om een rotonde of zelfs een ‘bypass’ te maken bij de kruising bij de Smidsbrug vormen een forse aantasting van een beeldbepalend deel van onze dorpen. Bovendien zijn de ’s-Gravelandse Vaart (t.h.v. noordelijk deel van de Emmaweg) en de kruising bij de Smidsbrug aangemerkt als beschermd dorpsgezicht. Dat valt moeilijk te rijmen met het ontwerp-bestemmingsplan van de gemeente.

Verkeer
5 – Behalve wat ik boven al heb aangegeven, is de ontsluiting van het bouwproject via de Emmaweg een bron van zorg. De Emmaweg is een smalle weg, ingesloten door de vaart en de bebouwing, die niet bedoeld is voor omvangrijke verkeersstromen. Nu is de doorgang vaak al problematisch, in het bijzonder tijdens de ochtend- en de avondspits. Volgens het rapport van de gemeente zal het aantal verkeersbewegingen (4.000 per etmaal) meer dan verdubbelen door de aanleg van de nieuwe woningen. Door de ligging tussen de vaart aan de ene kant en de woningen aan de andere kant zijn er geen mogelijkheden om de Emmaweg te verbreden. Een toename van het aantal verkeersbewegingen zal daarom leiden tot onveilige situaties, met name voor fietsers. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg zijn geen voorzieningen voor fietsers en voetgangers gepland, wat de situatie nog onveiliger maakt. Tot slot, en dat vind ik zeer kwalijk: de gemeente schermt ten onrechte met goedkeuring van het verkeersplan door Veilig Verkeer Nederland. VVN is juist uiterst kritisch over het plan en de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid!

Samenvattend ben ik van mening dat het ontwerp-bestemmingsplan onvoldoende onderbouwd is en vanuit een eenzijdige en partijdige visie is ontwikkeld, met weinig oog voor de belangen van een groot deel van de bewoners.

Daarom maak ik bezwaar tegen het ontwerp-bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef. Ik verzoek u dan ook met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp-bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt. Graag ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Met vriendelijke groet,

Deze brief is tevens per email verstuurd naar: - griffier@wijdemeren.nl
- statengriffie@noord-holland.nl

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Ankeveen, 8 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte leden van de raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1) Onze gemeente en speciaal het gebied aan weerszijden van de 's-Gravelandsevaart waaronder ook het plan Zuidsingel fase 8 valt is een uniek gebied in de randstad met een zeldzame combinatie van historische- en natuurwaarden.
2) De Provincie heeft om wel gefundeerde redenen een nieuwe omgevingsverordening opgesteld. Deze omgevingsverordening richt zich op het 'hoe': hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving? De fysieke leefomgeving staat voor alles wat mensen zien, voelen en ruiken zoals gebouwen, wegen, parken, bossen, rivieren en een schone lucht. Hoe kan de Gemeente hierop tegen zijn en willens en wetens huizenbouw realiseren voor het intreden van de nieuwe verordening waarmee juist die fysieke leefomgeving op het spel gezet wordt voor duizenden inwoners.
3) Het plan druist in tegen essentiële waarden van onze gemeente:
    a. Hoogbouw hoort niet thuis in dit historische gebied
    b. De 's-Gravelandsevaart zelf en de daarlangs lopende Emmaweg zijn onderdelen van een beschermd dorpsgezicht en dienen niet slachtoffer te worden van een dergelijk misplaatst plan. Dus geen bomen weghalen en geen versmalling van de vaart.
    c. De nieuwbouw ligt tegenover een nationaal Top-Monument: Trompenburg. De zichtlijn naar het Westen van dit monument is tegen alle principes van zorgvuldig beleid t.a.v. de biotoop desondanks in een eerder stadium al bebouwd. Dit betreft een rij lage huizen. Het voornemen om het gebied daarachter vol te bouwen getuigt van een totaal gebrek aan inzicht in de waarde van de biotoop van een dergelijk monument.
    d. Het is onbegrijpelijk dat er in de buurt van Unesco Werelderfgoed überhaupt gedacht wordt aan het bouwen van huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij nemen aan dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Prof.(Em) Dr. E.L. Greve
Dr. H.C. Greve-Geijssen
Landgoed Buitenplaats Berg en Vaart
Cannenburgerweg 17-19
1244 RE Ankeveen

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 14 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt'.
Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

De online participatie avond die georganiseerd werd door de projectontwikkelaar met als doel dat de omwonenden hun bezwaren en zorgen kenbaar konden maken tegenover de projectontwikkelaar was zonder dialoog. Er werden door de projectontwikkelaars en de gemeente geen antwoorden gegeven op de vragen die de omwonenden via de chat functie konden stellen. Om maar een paar punten te noemen:

1. Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. Toen ter sprake kwam dat er nergens in Kortenhoef woningen van 3 tot 5 verdiepingen hoog zijn gebouwd was het antwoord van de projectontwikkelaar dat hij de omgeving nog niet kende, wat een zeer vreemde indruk maakte. Het hele plan past niet bij het karakter van het dorp.

2. Er werd gesproken over woningnood in Kortenhoef. Waar zijn de 1.000 woningzoekenden op gebaseerd? Is er bewijsmateriaal over deze behoefte beschikbaar? Volgens de projectontwikkelaar wordt het bouwplan in stappen uit gevoerd en hangt het tempo van het bouwen af van de belangstelling. Dit is tegenstrijdig met boven genoemd argument. Een bouwproject wat jarenlang duurt bewijst dat er geen woningnood is of dat de woningen verkocht worden.

3. Op de vraag of de gemeente ook naar andere bouwlocaties in Kortenhoef heeft gekeken kwam het antwoord: "de gemeente had al lange tijd plannen om te gaan bouwen in de polder". Dit is wederom geen zinnig antwoord op de vraag. Het overhaaste plan dat wordt gepresenteerd, is niet hetzelfde als het plan waarover al jaren wordt gediscussieerd. Bovendien betekent een plan dat vele jaren geleden is bedacht niet noodzakelijk is en dat het nog steeds geldig is. Het moet onder de huidige omstandigheden opnieuw worden bekeken. Er zijn in Kortenhoef voldoende locaties die veel minder afbreuk doen aan de natuur. Binnen de gemeente zijn er legio plekken die geschikt zijn voor zogenaamde inbreidingsplannen. Daar heeft het college geen enkel onderzoek naar gedaan en heeft geen integrale visie op Wonen en Leefbaarheid.

4. De huidige verkeersonderzoeken en oplossingen concentreren zich rond de Smidsbrug en behandelen niet de gehele verkeerssituatie op de Emmaweg en Noorder-/Zuidereinde. Noordereinde en Zuidereinde wordt meestal gebruikt voor doorrijdend verkeer van N201 naar N236 en naar Kortenhoef. Het verkeer richting Hilversum is minimaal behalve het verkeer dat uit Kortenhoef komt. Veel verkeer bestemt voor Kortenhoef van N201 maakt gebruik van de Zuidersluisbrug en Emmaweg. Emmaweg (over de hele lengte) is al erg druk iedere dag van de

week en creeert gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers/wandelaars. Het beoogde Smidsbrug plan lost het probleem niet op maar maakt het nog erger. De huidige situatie op de Emmaweg is al erg alarmerend en heeft een oplossing nodig.

5. Het is nu al veel te druk en onveilig voor fietsers en voetgangers op de Emmaweg. Dit bouwproject gaat ongeveer 8 jaar duren en zal door het bouwverkeer veel lawaai, vervuiling en overlast veroorzaken en ontstaan er onveilige verkeerssituaties. Ook hier werd geen antwoord op gegeven, behalve dat er gezegd werd "er wordt onderzoek naar gedaan".

6. Er werd gezegd dat het bouwplan conform de geldende stikstof regels is. De feiten waarop dit gebaseerd is ontbreken. Dit hoort zwart op wit omschreven te zijn in een document.

7. Hoe onafhankelijk is het bodemonderzoekburo dat door de projectontwikkelaar is ingeschakeld? Hier kan mee gesjoemeld zijn. Het plan Groenwoud waarover al heel lang wordt gesproken was om de nieuwe wijk te bouwen op de locatie waar de vervuilde grond is nadat de vervuilde grond gesaneerd is. Dit plan is nu uitgesteld (geen zicht wanneer dit gaat gebeuren). De vervuilde grond blijft liggen met alle consequenties voor de gezondheid van de mensen (inclusief toekomstige bewoners die nog dichterbij de vervuilde grond komen te wonen wat ook een impact heeft op de fauna en flora van dit prachtige gebied.

8. Het plan heeft ook persoonlijk een negatief effect op mij als laatste bewoner op de Kalkakker 7. Ik heb de kavel, die oorspronkelijk bedoeld was voor een weg, gekocht vanwege het vrije uitzicht en een huis gebouwd met alle voorzieningen die ik nodig heb voor de toekomst aangezien de status van mijn gezondheid. Op dat moment was er geen sprake van bouwplannen achter mijn woning maar wel op het gebied waar de vervuilde grond ligt (waterwoningen en lage woningen). Wanneer dit uitzicht verdwijnt zal dit van invloed zijn op mijn welzijn en een enorme waardevermindering van mijn huis tot gevolg hebben. Er werd vaag geantwoord op compensatie regelingen.

9. In 1 van de bouwschetsen staat de hoogbouw (3-5 verdiepingen, ~ 16 m hoog) pal tegenover mijn woning (ongeveer 5-10 m van mijn achtertuin) wat voor mij onacceptabel is, mijn uitzicht op de natuur is weg en zal mijn achtertuin in de schaduw liggen.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef. Naar aanleiding van het bovenstaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Kostas Marinakis

Griffie Gemeente Wijdemeren. **Aan** Gemeenteraad van de Gemeente Wijdemeren

Postbus 190 1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, vrijdag 13 november 2020

Waarde Leden van de Raad van de Gemeente Wijdemeren,

Hierbij dien ik op persoonlijke titel een **Zienswijze** in aangaande het voorgestelde ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Na jaren alle ontwikkelingen rond de Polder Kortenhoef Oostzijde (waarvan ik zelf sinds 1969 bewoner ben) nauwlettend gevolgd te hebben, deelgenoot van diverse klankbordgroepen te zijn geweest vanaf het prille begin van de Heroïsche plannen van diverse combinaties van belanghebbenden en financiers van De Verzoening tussen de smeulende Gifbelt en het veilig stellen van de Resterende Natuurwaarden van onderhavig gebied -eigenlijk liggen die roemruchte plannen nog steeds in diverse laatjes van diverse instanties, ook op het Gemeentehuis!!- blijf ik verbijsterd en vol ongeloof en onbegrip achter bij het bestuderen van de onderhavige planologische stukken.

Tot zover de ambtelijke verhullende taal die ik leerde bezigen tijdens het lezen van ál die professionele rapporten.

Mijn zienswijze is in gewone mensentaal samen te vatten in de volgende alinea's.

Dansen op de Vulkaan:

De Kortenhoefse Gifbelt valt onder de categorie 'zeer ernstig'. De Kortenhoefse Gifbelt lag oorspronkelijk redelijk geïsoleerd van de oude dorpsbebouwing.

Door gestage uitbreiding van wijk na wijk kwam ook de bewoning steeds dichter bij de levensgevaarlijke gifopslagplaats te liggen, waarop ogenschijnlijk vreedzaam het vee bleef grazen.

Collectief geheugen:

Het lijkt voorwaar wel of door de jeugdige overmoed van de huidige bestuurders het collectieve geheugen met betrekking tot de geschiedenis van de Kortenhoefse Gifbelt volledig gewist is.

Althans ik hoor er vanuit Gemeente en Provincie niemand meer over nu er overhaast bouwplannen dienen te worden geëffectueerd. Laatste Afvalzorg communiqué dateert van februari 2018.

Geschiedschrijving:

Wat mogen we ons gelukkig prijzen dat er stille getuigen zijn van een buitengewoon ongelukkige periode van ‘ horen, zien en zwijgen’: De Wijdemeerse Webkrant heeft een vrij volledig en uitputtend archief van alle aspecten van de gebeurtenissen waarover je indertijd maar je mond hield. Het ging om de vooruitgang in de economie, de industrie, de bouw……..

Http://www.wijdemeersewebkrant.nl/2009/jul09/090721-09.php

Om de gedachten te bepalen raad ik het bezoeken van deze onuitputtelijke bron van ‘Journalistieke geschiedschrijving op de straat’ onze nieuwe resp. jongere raadsleden sterk aan. Ook de ouderen onder ons worden met een opfris cursus beslist nog wijzer.

Woonwijken immuun?

In de oorspronkelijke Groenewoud-inspraakrondes werd de belangstellenden voorgeschoteld dat de toxische uitspoeling vanuit de gifbelt altijd Oost – West zou plaats vinden. Met andere woorden: als we niet tijdig in staat zijn (quod non) de Belt te neutraliseren dan loopt het gif vanzelf naar de Horstermeer en niet naar de Kortenhoefse woonwijken. Kwel vanuit het hoger gelegen Gooi loopt vanzelf onder de gifbron door naar het laagste punt in de omgeving. Dat staat allemaal nog maar te bezien. Over 50 jaar kan die stroom omgekeerd zijn. Verdroging van het Gooi en zeespiegelstijging vanuit het Westen geeft tegendruk op het grondwaterpeil. Waterbed-effect?

Alternatief !

Los van bovenstaande argumenten tegen het bouwen op of op de rand van een ‘chemische tijdbom’ gelden alle argumenten voor natuurbehoud van de bestaande gezonde delen van de Polder, het ‘Achter de Kerk’, het Oppad, kortom het uniek stukje Natura 2000. Tesamen een exclusief stuk oeroud natuurlandschap waar bebouwing verre van moet blijven. Er liggen erfdienstbaarheden die met voeten getreden dreigen te worden. En er is zo’n voor de hand liggend alternatief.

Inbreien is het toverwoord.

Als we het gebied omsloten door Koninginneweg, Hereweg, Kwakel en v. Beeklaan beschouwen als een soort trapezium vormig inpandig weiland van ruim 15 hectare, bestaande uit louter raaigras-hooiland, dan zouden daar de huidige onzalige bouwplannen langs de Emmaweg en Kalkakker / Moerendaal één-op-één kunnen worden gerealiseerd (sterker nog: het kan er mooier en ruimer en beter). Ook daar zullen concessies van omwonenden en weggebruikers gevraagd worden. Ook daar zal goed nagedacht moeten worden over de ‘ontsluiting’. Maar in iedere vergelijking met *bouwen op een vulkaan in een beschermd natuurgebied* zal de balans duidelijk in het ‘voordeel’ van de Kwakel doorslaan. Beter ‘inbreien’ in het Noorden dan uitbreiden naar het Zuiden.

En overigens ben ik van mening.

Dat alle argumenten die vele veel deskundiger belanghebbenden dan ik inbrengen met betrekking tot de massaliteit en hoogte van de bebouwing, de toename van het verkeer en de afname van de verkeersveiligheid evenzeer valide zijn om plannen in hun huidige vorm te heroverwegen. Ook heb ik zorgen over de zorgvuldigheid waarmee de diverse procedures in een politieke stroomversnelling worden gebracht ten koste democratisch en transparant handelen. De Provincie Noord Holland heeft hierin een kritische en controlerende functie.

Conclusie.

Ik maak sterk bezwaar tegen het 'ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef'. Het zou een onomkeerbare schade toebrengen aan de huidige, toch al zo kwetsbare natuurwaarden van onze Polder en een zware wissel trekken op de gezondheidsrisico's van toekomstige bewoners van nieuwbouw huizen op de rand van een *ongesaneerde* belt. Terwijl er zo'n aantrekkelijk alternatief zonder al deze nadelen voorhanden is. Het is niet voor niets dat ook de provincie Noord Holland onze omgeving wil beschermen d.m.v. het **B**ijzonder **P**rovinciaal **L**andschap en het vigerende **N**atuur **N**etwerk **N**ederland en last but not least het Europese het **Natura 2000** gebied,

Verzoek:

Ik verzoek u allen met nadruk bovenstaande argumenten nader te onderzoeken en met inachtneming van uw eigen weloverwogen conclusies het onderhavige ontwerp bestemmingsplan niet te laten passeren. Tevens verzoek ik u mij van alle verdere procedures op de hoogte te houden.

Met hoogachting jegens uw raad,

Cc: Statengriffie@noord-holland.nl

info@minderhinder.nl

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

’s-Graveland, 16 november 2020

Betreft: Bezwaar zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn **zienswijze** kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan:

Het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen. De projectontwikkelaars maken tempo en proberen nog snel samen met het college onder de nieuwe regels, die vastgesteld worden door de provincie, uit te komen. De zorgvuldige besluitvorming over leefbaarheid, natuur en verkeersveiligheid en – overlast komt hierdoor in de knel. . Dit is in strijd met zorgvuldige voorbereiding AWB

Op 22 oktober jl. heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de Provinciale Omgevingsverordening aangenomen. Daardoor wordt de Polder Kortenhoef een Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit betekent dat geen grootschalige woningbouw meer mag plaatsvinden. De gemeente Wijdemeren wil het plan Zuidsingel fase 8 toch veiligstellen door versneld een ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen zodat het nog onder de oude regelgeving valt. **Hierdoor wijkt u af van de reguliere werkwijze is hiervoor terzijde geschoven en belangrijke stappen slaat de gemeente over.** Ik maak hiertegen bezwaar!
Dit brengt rechtsonzekerheid en rechtsongelijkheid mee voor de burgers.

Volksgezondheid / Plan Groenewoud
In de vorige raadsperiode is besloten dat Plan Groenewoud met 70 woningen voorrang zou krijgen omdat hiermee het afdekken van de vuilnisbelt gefinancierd zou worden. Van die voorrang is geen sprake meer en daarmee dreigt afstel van de sanering. De voormalig stortplaats Groenewoud vormt een groot probleem voor milieu en omgeving.

Het monumentale en historische karakter, monumentaal erfgoed

De dorpen ’s-Graveland en Kortenhoef kennen unieke ruimtelijke kwaliteiten. Een prachtige stukje natuur tussen drie grote steden, gekenmerkt door lintbebouwing en kleine kernen. Zowel de ’s-Gravelandsevaart (noordelijke deel Emmaweg) als ook de kruising bij de Smitsbrug vallen onder beschermd dorpsgezicht en worden zwaar geschaad in hun historisch structuur en karakter. Het monumentale en historische karakter van de Emmaweg (Noordelijk deel) wordt kapotgemaakt. De wilgen worden voor een groot deel omgehakt, de vaart wordt mogelijk deels gedempt en de Emmaweg wordt aanzienlijk verbreed zodat verkeer sneller uit de voeten kan. Op de noordelijke helft wordt de situatie voor fietsers en voetgangers onveiliger. Op de zuidelijke helft van de Emmaweg komen er geen extra voorzieningen en de situatie voor fietsers en voetgangers wordt onveiliger. VVN stelt in het rapport dat de beoogde verkeerssituatie ter hoogte van Smidsbrug onveilig is.

Het plan Zuidsingel fase 8 bevat (flat)gebouwen van maar liefs vijf verdiepingen hoog. In een dorp met bijna uitsluitend laagbouw dat omringd is door natuur is grootschalige hoogbouw een verschrikkelijk slecht idee en geen “gelijkwaardige aanvulling” voor ons dorpse karakter. Daar past dergelijke hoogbouw niet in.

Verkeer en veiligheid
Ik heb een dochter in de schoolgaande leeftijd. Het wordt er voor haar (en iedere andere fietser) met deze plannen niet veiliger op om te fietsen op de Emmaweg (zowel de noordelijke als zuidelijke helft)

In het plan wordt Zuidsingel fase 8 namelijk ontsloten via een uitrit/inrit naar de Emmaweg. Het rapport stelt dat de Emmaweg na aanpassingen ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. Dat is ruim een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.
Dit kan geen verbetering van de verkeersveiligheid (met name het zuidelijke gedeelte) opleveren. Want dit wordt dan een weg van ca. 4 meter breed zonder fietspad en stoep. Grootschalig bouwen zonder dat de infrastructuur hiervoor geschikt is of geschikt kan worden gemaakt is voor de leefbaarheid en veiligheid altijd een slecht idee.

Ontbreken van goed openbaar vervoer
In de buurt van de geplande bouwlocatie is geen ov-knooppunt: het ontbreken van openbaar vervoer sluit niet aan bij het beoogde duurzaam stedenbouwkundig ontwerp.

Persoonlijke situatie
Door de toename van verkeer krijgen we op het zuidereinde meer geluidsoverlast maar ook extra uitstoot van uitlaatgassen Hierdoor wordt de gezondheid van mij en mijn gezien geschaad.
Ook verwacht ik dat mijn woning minder waard wordt door het toenemen van zowel geluidsoverlast als verkeersdrukte.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Gemeenteraad Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef 14 november 2020

Betreft: Indienen zienswijze ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8- te Kortenhoef

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij maken wij onze zienswijze (4 pagina's) kenbaar over het ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8.

1. **Het is een veel te groot en te hoog opgezet project, dat niet in dit polderlandschap past.**
    - Dit wordt o.a. aangetoond door, bij u bekende, artikelen 5a, 15, 19 en 22 van de Provinciale Ruimtelijke Visie (PRV) van de provincie Noord Holland waarmee het ontwerpbestemmingplan in strijd is. Het is ook in strijd met de Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) bepalingen van de recentelijk aangenomen Omgevingsverordening NH2020. Over een dergelijke stedelijke ontwikkeling dient er overeenstemming met provincie Noord Holland te zijn.
      Tegen deze hele gang van zaken maken wij ernstig bezwaar.

    - Verder wordt met dit ontwerpbestemmingsplan voorzien in een veronderstelde woningbehoefte die niet aansluit bij de behoefte van de op dit moment 1000 woningzoekenden van de Gemeente Wijdemeren. Daar is nooit onderzoek voor verricht noch dat er in enige vorm van overleg heeft plaats gevonden**.** Er is namelijk behoefte aan goedkope en betaalbare woningen voor jongeren, starters en senioren in de gemeente. Het door u aangeven getal van 250 woningen komt voort uit een zgn. regio-afspraak. Er zijn daardoor bij selectie van gegadigden ook geen voorrangsregels voor bewoners van Kortenhoef/Wijdemeren. Dat betekent dat slechts een klein deel voor deze bewoners beschikbaar komt. De goedkoopste prijs voor een woning van € 220.000,- is nu ook weer niet direct voor starters weggelegd.

    Vanwege bovengenoemde zaken maken wij ernstig bezwaar tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan.

2. **Verkeersproblematiek nog niet opgelost.**
    Dit is onzes inziens een belangrijke voorwaarde en uitgangspunt voor dit ontwerpbestemmingsplan. Het is in onze ogen dan ook prematuur om verdere voorbereiding en besluitvorming te ondernemen, voordat dit voor het onderhavige en in onze ogen veel te groot woningbouwplan is opgelost en door betrokken overheden en instanties in geaccordeerde plannen is geregeld.
    De verkeersintensiteit van de 30km-Emmaweg zal voor deze 250 woningen

(geschat 2320 voertuigbewegingen/etmaal) enorm toenemen.
Terwijl ook het plan ‘Groenewoud’ ook nog moet worden uitgevoerd.
De 30 km-Emmaweg kan deze omvang van het verkeer nooit aan.
Voor het plan ‘Groenewoud’ (geschat 650 voertuigbewegingen/etmaal) is het nu al een probleem. Op dit moment verzuimt de Gemeente zelfs haar plicht als wegbeheerder van de 30km-Emmaweg om deze veilig voor voetgangers, fietsers en snel verkeer in te richten.
Tegen deze hele gang van zaken maken wij ernstig bezwaar.

De mogelijk noodzakelijke aanpassingen van de 30km-Emmaweg gaan ten koste van de karakteristieke knotwilgen langs de vaart. Het dorpse karakter wordt aangetast en er komt meer verkeershinder, waar het hele dorp last van heeft. Hiertegen maken wij ernstig bezwaar.

3. Gepland fietspad ter ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen.

Er is nu een fietspad gepland met een T-kruising aansluiting op het voetpad tussen Moerendael en Kalkakker.

In 2015 heeft de gemeente Wijdemeren de bouw van een woonhuis op Kalkakker nr.7 mogelijk gemaakt.
Hierdoor is de oorspronkelijk opgehouden positie in de zuidelijke huizenrij van de Kalkakker als geplande ontsluitingsmogelijkheid van het Zuidsingel fase 8 project naar de Dopheigang en Zuidsingel verloren gegaan.
Door deze in onze ogen strategische fout van de gemeente Wijdemeren blijft een deel-ontsluiting van het Zuidsingel fase 8 woongebied voor fietsers via het gewraakte fietspad over.

Wij willen van deze strategische fout niet de dupe worden, want dat geeft ons de volgende bezwaren:.

Bezwaren in algemene zin
Het geplande fietspad levert in algemene zin de volgende bezwaren op;

- **Aantasting natuurwaarde**
  Dit fietspad gaat door beschermde NNN natuur als onderdeel van een polderland gebied met veel dieren en vogels en vervolgens over een speciaal aangelegd natuureiland tussen Kalkakker en Moerendael.
  Het natuureiland is de habitat van een groot aantal beschermde vogelsoorten en in de directe omgeving daarvan zijn door een vogelspotter/vogelaar 65 verschillende soorten vogels gezien.

  De bestaande delicate verbinding tussen Moerendael en Kalkakker wordt vaak door brommers en scooters gebruikt ondanks dat deze verbinding slechts is ingericht als een voetpad waarop fietsers worden gedoogd.
  Dat betekent dat deze gemotoriseerde voertuigen via de T-kruising en het fietspad door de NNN natuur kunnen gaan rijden.
  De natuurwaarde ter plekke wordt hierdoor blijvend aangetast.

Om deze aantasting van natuurwaarde maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is voorzien.

- **Verlies van een harmonische overgang naar groengebieden.**
  Het natuureiland tussen Kalkakker en Moerendael, waarover het fietspad is gepland, is in 2003 na overleg en inspraak van de omwonenden van het Witte Water, Piramide, Kalkakker en Moerendael met de landschapsarchitect en de gemeente Wijdemeren aangelegd en vormt met het andere natuureiland een harmonische overgang van de zuidelijke bebouwing van de kern Kortenhoef naar de groengebieden van de zuidelijke open ruimte. Om deze redenen maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingplan is voorzien.

- **Overlast.**
  a) <u>Hinder door verkeersoverlast.</u>
  Vanwege de ontsluiting van het woongebied Zuidsingel fase 8 via het voorziene fietspad geeft de toename van verkeer uit dit gebied op de T-kruising in de richting van de Moerendael meer verkeershinder.

  b) <u>Door een hangplek voor jongeren</u>.
  De T- kruising voor de aansluiting van het fietspad op de verbinding tussen Moerendael en Kalkakker vormt een perfecte hangplek voor jongeren. Dat geeft in de avond geluidsoverlast, misstanden door alcohol- en drugsgebruik en vervuiling door achtergelaten blik, flessen en verpakkingsmateriaal.
  Vanwege deze redenen maken wij een ernstig bezwaar tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad.

- **Veiligheid**
  Door de lichtoverlast voor de bewoners van de Kalkakker is slechts geen of een verlichting met hele lage lichtwaarde mogelijk langs het fietspad. Hierdoor ontstaat er een veiligheidsrisico voor de aanliggende wijken. Subversieve elementen kunnen na het plegen van hun ongewenste activiteiten, zoals vernielingen, inbraken, drugshandel en vuurwerkoverlast, omgezien verdwijnen in de nacht.
  Er is in zo'n situatie ook geen sociale controle langs de route van het fietspad mogelijk en een dergelijk ingericht fietspad geeft ook aan de politie geen mogelijkheden voor surveillance.
  Deze inbreuk op onze veiligheid verontrust ons zeer en om deze reden maken wij ernstig bezwaar tegen het op deze wijze geplande fietspad.

Vanwege al deze bezwaren in **"algemene zin"** tekenen wij bezwaar aan tegen het op deze wijze realiseren van het fietspad, zoals dat in het ontwerpbestemmingplan is voorzien.

Op basis van alle bovenstaande gronden willen wij bezwaar aantekenen tegen het ontwerpbestemmingsplan-Zuidsingel-fase-8-te Kortenhoef en verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Wij gaan er vanuit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Wim en Monique van Ravenswaay

Moerendael 23, 1241HT Kortenhoef

Deze zienswijze omvat 4 pagina’s.

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 5 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

(Argumenten, genummerd, met kopjes per onderwerp. Hierbij kunt u de nummering van het ontwerpbestemmingsplan aanhouden. Op die manier kunt u ook kiezen over welke onderwerpen u uw zienswijze wilt indienen. U hoeft echt niet over alle onderwerpen iets te schrijven. Kies bij voorkeur die onderwerpen die u belangrijk vindt, die bij uw persoonlijke situatie passen. Benoem waarom het plan niet kan leiden tot een goede leefomgeving of waarom het gebied niet gebruikt kan worden zoals het plan is bedoeld.)

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Bijlage: - evt. foto's *[houd zelf het origineel]*

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4883
Extern Zaak ID	1516510
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	12.j
Omschrijving	Wonen: Regionale Samenwerkingsafspraken Wonen Kop van Noord-Holland (C-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
Brief aan PS over Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop vanb Noord-Holland 2020-2030.pdf
1516510_1516519 Convenant-Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030.pdf
2020-06-08 Woningbouw Texel 2020 - 2030_a.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	16 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen. In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen. Hierna gaat de regio aan de slag met het woonakkoord.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A.H. Orlowski

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143723

orlowskia@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 NOV. 2020

Kenmerk

1516510/1516519

Uw kenmerk

Betreft: Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u als volgt:

Inleiding

Conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening en conform de Omgevingsverordening en Omgevingsregeling die op 22 oktober 2020 door uw Staten zijn vastgesteld en die naar verwachting op 16 november 2020 in werking treden, dient een regio regionale afspraken over woningbouw te maken. In de Kop van Noord-Holland is gekozen voor een bestuurlijk convenant, waarin de regionale kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwafspraken en de werkwijze van de regio voor de kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling van nieuwe plannen zijn opgenomen.

In het convenant staan afspraken tussen regiogemeenten onderling en tussen regiogemeenten en provincie. Gemeente Texel heeft een status aparte en de woningafspraken voor deze gemeente zijn in een aparte bijlage opgenomen.

Ons college heeft op 10 november 2020 besloten:

1. Het convenant 'Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030' aan te gaan met de regiogemeenten Kop van Noord-Holland: Schagen, Den Helder, Hollands Kroon en Texel;

2. Portefeuillehouder Wonen te machtigen het convenant 'Regionale Samenwerkingsafspraken Woningbouw Kop van Noord-Holland 2020-2030' te tekenen;

3. Portefeuillehouder Wonen te machtigen om wijzigingen/ aanvullingen van niet ingrijpende aard in het convenant aan te brengen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Tot slot willen wij u informeren dat de regio Kop van Noord-Holland en de provincie bezig zijn met de opstelling van het regionaal woonakkoord. De verwachting is dat deze in het eerste kwartaal van 2021 gereed is. Te zijner tijd zullen wij u hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Convenant

Convenant:

Regionale samenwerkings-afspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030

- Kwalitatief woningbouwprogramma van de Kop (KwK) -

20 oktober 2020

Best M Ingenieursbureau

Gemaakt door: Myra van Munster

PARTIJEN

1) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder, vertegenwoordigd door mevrouw H. Keur, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "regiogemeente"

2) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hollands Kroon, vertegenwoordigd door de heer T.J.M. Groot, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de regiogemeente"

3) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schagen, vertegenwoordigd door, de heer J.C.J. Beemsterboer, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de regiogemeente"

   hierna gezamenlijk te noemen "de regiogemeenten"

4) Burgemeester en Wethouders van de gemeente Texel, vertegenwoordigd door mevrouw H. Huisman-Peelen, wethouder, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "Texel (*Status Aparte*)"

5) Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland, vertegenwoordigd door gedeputeerde Ruimtelijke ordening (inclusief wonen), de heer C. Loggen, daartoe gemachtigd ingevolge hun besluit van 10 november 2020, verder te noemen "de provincie"

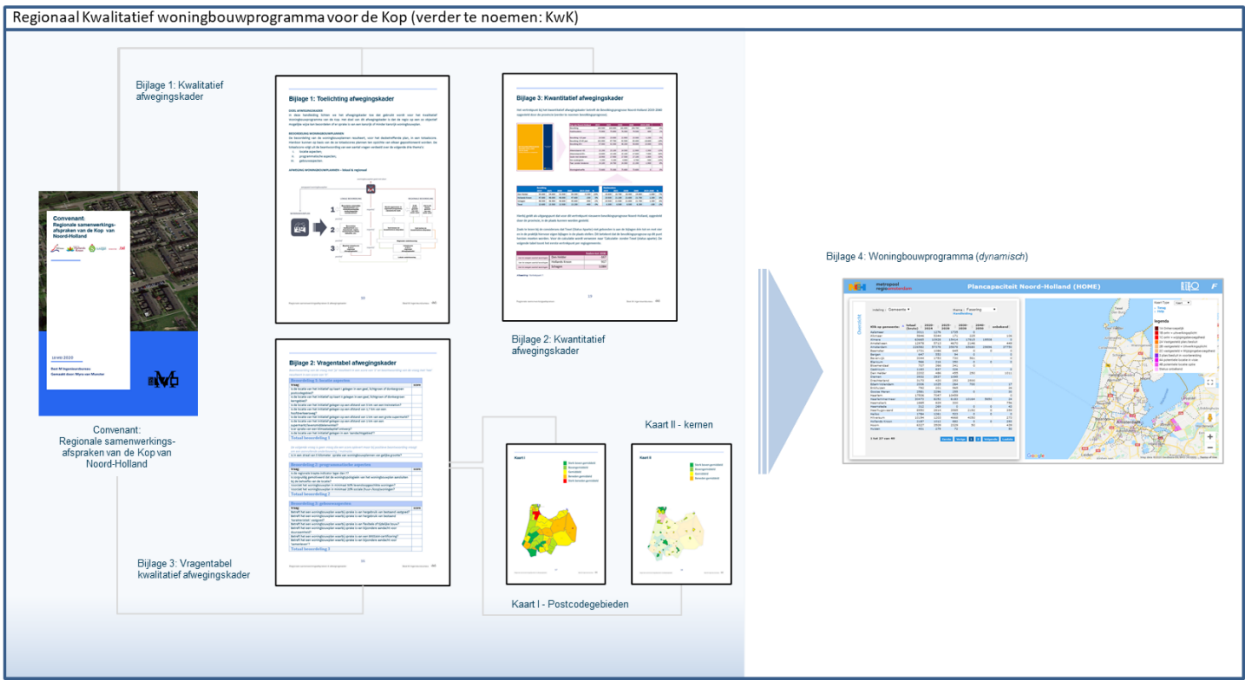
   hierna gezamenlijk te noemen "partijen"

komen als volgt overeen:

CONSIDERANS

- Met dit convenant beogen partijen een actieve regionale samenwerking woningbouw te continueren ten behoeve van een optimale ruimtelijke ontwikkeling van de woningvoorraad/-markt van de regio Kop van Noord-Holland. Hiervoor maken de partijen afspraken over de woningbouwplannen in programma('s) die aansluiten bij de vraag naar nieuwbouwwoningen en woningtypen in de regio Kop van Noord-Holland (verder te noemen de Kop).

- De partijen halen het totaal van de bijlagen bij dit convenant aan als Regionaal Kwalitatief woningbouwprogramma voor de Kop (verder te noemen: KwK/KwT).
    - Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader;
    - Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader:
        - Kaart I – Postcodegebieden;
        - Kaart II – kernen;
    - Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader (*concept* [1]);
    - Bijlage 4: Woningbouwprogramma regiogemeenten (*uitvoerbaar in reële/actuele tijd en online/dynamisch)*;
    - Bijlage 5: Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 (*dynamisch*), betreft een 'losse' bijlage.



[1] *Dit wordt nader uitgewerkt en geconcretiseerd in het nog op te stellen woonakkoord.*

- Partijen erkennen dat Texel (Status Aparte) niet gebonden is aan de bijlagen één tot en met vier en in de praktijk hiervoor bijlage 5 in de plaats stelt, behoudens het gestelde in bijlage 3 ten aanzien van het Regioakkoord en het nog op te stellen Woonakkoord.

- Partijen halen bijlage 1 tot en met 4 aan als Kwalitatief woningbouwprogramma voor de regiogemeenten (verder te noemen: KwK).

- Partijen halen bijlage 5 van Texel (Status Aparte) aan als Kwalitatief woningbouwprogramma voor Texel (verder te noemen: KwT).

- Partijen erkennen dat het KwK/KwT fungeert als het schriftelijke afsprakenkader zoals bedoeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de opvolger hiervan, de Omgevingsverordening NH2020.

- Partijen hebben kennisgenomen van de uitgangspunten van rijksbeleid en provinciaal beleid rond onder andere de Ladder voor Duurzame verstedelijking, de Omgevingsvisie NH2050, de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025, de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de (ontwerp) Omgevingsverordening NH2020. Dit beleid en deze regelgeving zijn onverkort van toepassing, ongeacht wat in het convenant hierover is afgesproken.

- Partijen hebben kennisgenomen van de provinciale Woonagenda 2020-2025 (vastgesteld door GS op 31 maart 2020). De Omgevingsvisie NH2050 vormt het kader, de Woonagenda 2020-2025 is een uitwerking daarvan en vormt de provinciale uitvoeringsagenda voor de komende vijf jaar. Tevens is het een bouwsteen voor de uitwerking van het werkprogramma duurzame verstedelijking en mobiliteit.

- Partijen hebben kennisgenomen van de volgende documenten:
  - De Woondeal Noord-Holland Noord;
  - Het Regioakkoord ‘De Kop groeit!;
  - De Omgevingsvisie Hollands Kroon;
  - Helders perspectief;
  - Coalitieprogramma’s/Coalitieakkoorden van Schagen, van Den Helder en van Hollands Kroon;
  - Actieplan wonen Texel.

  Tevens betreffen dit bouwstenen voor de afwegingskaders.

- Partijen erkennen dat een goed functionerende regionale woningmarkt belangrijk is en dat regionale afstemming over de nieuwbouwprogrammering in aantallen, de kwaliteiten van toekomstig te ontwikkelen woningen voor wat betreft locatie en woningtypen maar ook dat samenhang met de bestaande voorraad aan woningen in de regio hierom van groot belang is. Het is daarom belangrijk alleen woningen in de gemeenten toe te voegen die voldoen aan de kwantitatieve en/of kwalitatieve behoefte en aanvullend zijn ten opzichte van de bestaande voorraad.

- Partijen erkennen regionale samenwerking als middel om te komen tot optimale afstemming over de vraag naar nieuwbouwwoningen en de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties (aantallen, locaties, woningtypen) en afstemming over de bestaande voorraad van woningen.

- Partijen erkennen dat het college van Burgemeesters en Wethouders het bevoegd gezag is voor het nemen van de definitieve beslissing over de woningbouwprogrammering voor het KwK/KwT. Gemeenten zullen na vaststelling van het regioconvenant voor iedere locatie de geëigende financiële, juridische en planologische trajecten doorlopen. De gemeenteraden worden met een raadsinformatiebrief geïnformeerd over het vastgestelde KwK/KWT. Dit laat onverlet de bevoegdheid van de gemeenteraden voor het vaststellen van lokale woonvisies en bestemmingsplannen.

- De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Hollands Kroon, Texel, Schagen en Den Helder hebben in deze een besluit genomen op 10 november 2020.

- Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben in deze een besluit genomen op 10 november 2020.

AFSPRAKEN

1) Relatie Convenant en een regionaal woonakkoord

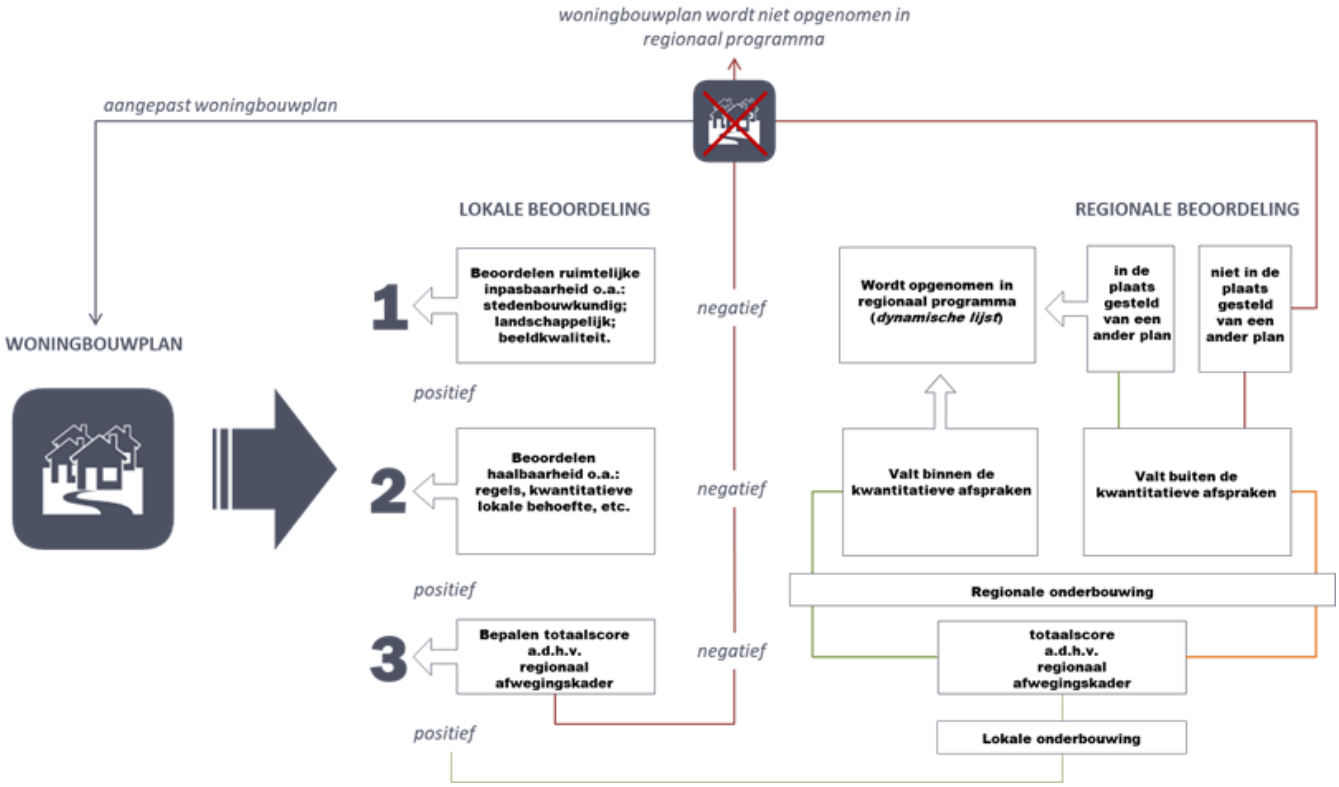
Conform de provinciale Woonagenda 2020-2025 worden maatwerkafspraken op het gebied van wonen in regionale woonakkoorden opgenomen. Deze regionale woonakkoorden worden tussen de gemeenten in de Kop en de provincie (in 2021) gesloten. De gemeenten in de Kop van Noord-Holland gaan een regionaal woonakkoord ontwikkelen. Dit convenant Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030 zal deel uitmaken van het regionaal woonakkoord. In dit woonakkoord worden aanvullende afspraken gemaakt, zoals: ambities, (mogelijke) buitenstedelijke locaties en projecten.

2) Nieuwbouwprogrammering tot 2030 | regionaal programma

Regiogemeenten hanteren een dynamische uitwerking van de te ontwikkelen woningplannen (*regionaal programma*). De grondslagen voor deze dynamische uitwerking betreffen:

- Kwalitatief afwegingskader (Bijlage 1);

De dynamische uitwerking gebeurt volgens onderstaand schema.



Schema: dynamische uitwerking

Hierbij geldt:

- Kwalitatief hoger scorende woningbouwplannen komen eerder in aanmerking om opgenomen te worden in het regionale programma dan lager scorende woningbouwplannen;
- Een regiogemeente (‘vrije regelruimte’) mag aan de hand van een lokale onderbouwing woningbouwplannen:
    - toevoegen aan;
    - verplaatsen (in of na);
    - schrappen uit,

  het regionale programma, en aanbieden voor de regionale afstemming (en -beoordeling);
- Als juist gemotiveerde woningbouwplannen succesvol besproken zijn in de regionale werkgroep en de bestuurlijke instemming (in portefeuillehoudersoverleg ruimte en economie) hebben gekregen, is er sprake van regionale afstemming;

- Regiogemeenten hanteren een kwantitatief afwegingskader en nemen daarbij richtwaarde 3 als vertrekpunt voor de eerste planperiode tot 2024;

	Prognose + 30%+25%
	Periode 2020 tot en met 2023
Den Helder	244/417*
Hollands Kroon	650
Schagen	1008
	1902/2075*

Afbeelding: richtwaarde 3

** betreft aanpassing conform inzichtelijk gemaakt 'in realisatie zijnde niet faseerbare plannen (gestapeld)'.*

- Regiogemeenten werken voor het regionaal woonakkoord een werkwijze adaptief programmeren uit om een optimale balans te krijgen tussen vraag- en aanbod van woningen. Dit biedt ruime voor ambitie en de mogelijkheid om flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen. Door middel van monitoring kan het programma tijdig worden bijgesteld, zodat er continu gewerkt wordt aan de juiste hoeveelheid woningbouwplannen.
- De tabel: 'Afbeelding A: per regiogemeente' (Bijlage 3) geeft aan wanneer bij het bereiken van welke doelwaarde de bijbehorende richtwaarde van toepassing is en bij behalen van de desbetreffende doelwaarde automatisch van toepassing wordt.
  Hierbij blijft onverminderd van toepassing dat tussentijds door het uitoefenen van adaptief management deze richtwaarden gemotiveerd aan gepast kunnen worden. Hierbij is het bijvoorbeeld ook mogelijk om voor een desbetreffende regiogemeente specifiek de richtwaarden aan te passen als blijkt dat de praktijk hier om vraagt.

Partijen hanteren voor Texel (Status Aparte) een eigen (dynamisch) woningbouwprogramma: Woningbouwprogramma Texel 2020 -2030, zoals aangegeven in bijlage 5:

- Eventuele (majeure) wijzigingen worden voor regionale afstemming besproken in het portefeuillehoudersoverleg ruimte en economie. Dit kan aanvullend worden geformaliseerd aan de hand van een addendum op bijlage 5;
- Het Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030 wordt bijgehouden in plancapaciteit (https://www.plancapaciteit.nl).

Aanvullend kiezen Regiogemeenten en Texel (Status Aparte) voor het hanteren van het volgende uitgangspunt:

- Woningbouwplannen tot 11 woningen hoeven niet regionaal afgestemd te worden, maar komen wel tot uitdrukking in de waarde van de monitoring van de doelwaarden.

Aanvullend kiezen Regiogemeenten voor het hanteren van de volgende uitgangspunten:

- De regiogemeenten zorgen, in eerste instantie binnen de eigen gemeente, samen met betrokken ontwikkelaars en woningbouwcorporaties voor het uitvoeren van de woningbouwplannen die passen in het regionale afwegingskader, onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad;
- Het totale afwegingskader wordt iedere vier jaar door partijen geactualiseerd en indien nodig aangepast, waarbij, in basis, verder gebruik wordt gemaakt van de oorspronkelijke bronnen;
- Het regionale programma wordt bijgehouden in plancapaciteit (https://www.plancapaciteit.nl);
- Om met bij het vaststellen van dit KWK voldoende garantie te hebben dat de woningbouw de behoefte kan bijhouden, maken de regiogemeenten alvast een aantal afspraken die in het woonakkoord worden opgenomen:
  A. Het eerste moment van monitoring en zo nodig bijstelling is 1-1- 2022;
  B. De monitoring bestaat uit drie bouwstenen die in gelijke mate van invloed zijn op het programma:
     a) De verandering in de woningbehoefte (nieuwe prognose ten opzichte van prognose 2019);
     b) Het bouwtempo en de afzetbaarheid van de nieuwbouw ten opzichte van planfase 2020 tot 2024;
     c) Indicatoren woningmarkt (wachtlijsten sociale huur, prijsontwikkeling koop, verkoopsnelheid, ontwikkeling binnenlandse migratie).

Aanvullend gaan Partijen voor woningbouwlocaties buiten bestaand stedelijk gebied uit van volgende vertrekpunten:

- Voor deze plannen is het van belang dat in een zo vroeg mogelijk stadium kan worden beoordeeld/geadviseerd of deze plannen kunnen gaan voldoen aan alle van toepassing zijnde regels uit de Omgevingsverordening/Omgevingsregeling;
- Hierdoor kan er effectief met de te investeren werkzaamheden / tijd om gegaan worden. Er wordt ingezet op kansrijke plannen en voorkomen dat er te veel geïnvesteerd wordt in kansarme plannen;
- Deze plannen zullen voorzien worden van een nut en noodzaak onderbouwing, waarbij geldt dat als de plannen opgenomen zijn in het KwK/KwT er niet nader ingegaan hoeft te worden op de onderdelen 'kwantitatieve en kwalitatieve behoefte' en 'regionale afstemming';
- Het KwK/KwT levert echter geen sluitende onderbouwing voor plannen en hun relatie tot de binnenstedelijke mogelijkheden;
- Dit onderdeel van de nut en noodzaak onderbouwing wordt wel bij plannen nader toegelicht nadat ze opgenomen worden[2] in het KwK/KwT. Hierdoor wordt er gebruik gemaakt van de bestaande afstemmingsstructuur zodat op een eenduidige manier zo vroeg mogelijk hierover geadviseerd kan gaan worden. Waardoor er geen onduidelijkheid bestaat of de plannen na een positieve beoordeling in het KwK/KwT passen. Bij een negatieve beoordeling kunnen de plannen weer uit het KwK/KwT gehaald worden;

[2] *Of zijn, dit betreft alleen voor plannen die 'nieuw' toegevoegd zijn ten opzichte van het KwK 2014-2019.*

- Waarbij bij de beoordeling van mogelijke alternatieven binnen bestaand stedelijk gebied in de van tevoren aangegeven invloedssfeer van het plan/woningmarkt enkel realistische alternatieven hoeven te worden beschouwd. Een alternatief is realistisch als het ruimtelijk, financieel en maatschappelijk haalbaar is.

Partijen maken nadere afspraken in het regionaal woonakkoord over woningbouwplannen in het landelijk gebied, inclusief Bijzonder Provinciaal Landschap;

Regiogemeenten spreken af dat bij het vaststellen van het woonakkoord alle plannen in programma voorzien zijn van de kwalitatieve score.

Ter illustratie:

Het totaalprogramma toont (de op dit moment bekende) woningbouwplannen buiten bestaand stedelijk gebied. Hier kan dus een beoordeling gemaakt worden van kansrijke, kansarme en niet uitvoerbare woningbouwplannen. De laatste categorie komt niet in aanmerking voor een actueel deelprogramma voor een bepaalde planfase. Dit sluit niet uit dat in een latere planfase er door gewijzigde omstandigheden of planinhoud mogelijk wel ruimte is in een dan van toepassing zijnde deelprogramma. Voor nieuwe plannen buiten bestaand stedelijk gebied, wordt eerst het kwalitatief afwegingskader toegepast. Bij positieve uitkomst wordt het kwantitatieve afwegingskader toegepast. Bij wederom een positieve uitkomst wordt het plan toegevoegd aan het totaalprogramma en kan de beoordeling plaatsvinden. Bij de uitkomst kansrijk en tot op zekere hoogte kansarm kan het plan vervolgens worden opgenomen in een deelprogramma voor een bepaald planfase. Hiermee wordt bewerkstelligd dat in een zo vroeg mogelijk stadium de plannen gezamenlijk (lokaal, regionaal en provinciaal) beoordeeld kunnen worden. In het nog op te stellen woonakkoord kan deze illustratie nog nader voorzien worden van concretere werkafspraken.

3) Monitoren van vraag en aanbod

Regiogemeenten en Texel (Status Aparte) zijn op de eerste plaats zelf aan zet om deze monitoring uit te voeren. De provincie helpt onder andere door het aanbieden van een dashboard met recente cijfers over woningbouw en woningbehoefte op gemeenteniveau. Ook stelt de provincie de provinciale prognose en monitor beschikbaar. De regiogemeenten en Texel (Status Aparte) gebruiken hun gezamenlijke kennis en opgedane ervaringen in projecten om tot een steeds betere monitoring te komen. De voortgang van het KwK/KwT en monitoring worden jaarlijks in het bestuurlijk overleg tussen regiogemeenten en de provincie besproken. Als deze gegevens daartoe aanleiding geven, vindt bijstelling van het KWK plaats.

Aanvullend worden o.a. de volgende bronnen gebruikt:

- Bevolkingsprognose Noord-Holland (opgesteld door provincie);
- CBS (https://opendata.cbs.nl/statline);
- Gemeentelijke dashboards (zoals: https://www.waarstaatjegemeente.nl);
- Funda en wachtlijsten sociale huur.

4) Regionale organisatie

De huidige procesarchitectuur in de regio bestaande uit een stuurgroep van wethouders en een ambtelijke werkgroep wordt gecontinueerd en heeft tot doel om de regionale samenwerkingsafspraken uit te voeren en te monitoren. De werkgroep vergadert ten minste tien keer per jaar en voert hierin de onderwerpen uit het convenant concreet uit. Op deze manier wordt het convenant verankerd in de organisatie.

De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de provincie.

De regionale afstemming vindt plaats in het portefeuillehoudersoverleg Ruimte & Economie (POROEZ).

Jaarlijks is er een bestuurlijk overleg tussen de wethouders Wonen van de regiogemeenten en Texel (Status Aparte) en gedeputeerde Wonen van de provincie Noord-Holland over het KwK, het KwT en het nog op te stellen regionale woonakkoord.

5) Bijlagen bij het convenant

De volgende bijlagen maken deel uit van dit convenant:

- Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader;
- Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader:
  - Kaart I – Postcodegebieden;
  - Kaart II – kernen;
- Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader (*concept*);
- Bijlage 4: Woningbouwprogramma regiogemeenten (*dynamisch*);
- Bijlage 5: Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 (*dynamisch*), betreft een 'losse' bijlage.

EVALUATIE EN WERKING

- Dit convenant wordt aangegaan tot 1 januari 2030. Om de twee jaar wordt geëvalueerd of de afspraken worden nageleefd en of de werking overeenkomt met het doel en de verwachtingen. Als de evaluatie of andere externe omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan het convenant tussentijds worden bijgesteld.
- De bij het convenant betrokken partijen bespreken jaarlijks de voortgang van het convenant.
- Wijzigingen of aanvullingen op het convenant zijn slechts mogelijk met instemming van alle betrokken partijen.
- Dit convenant kan worden aangehaald als 'Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030'.
- Partijen kunnen op tekortkoming in de nakoming van dit convenant of van afspraken die daarmee samenhangen, bij de burgerlijke rechter geen beroep doen.
- Wanneer een partij wil uitstappen of toetreden tot het convenant, wordt in overleg met de partijen besloten wanneer een partij dat kan. De partijen besluiten in onderling overleg of bijstelling van het convenant hiervoor noodzakelijk is.
- Bij onvoorziene omstandigheden komen partijen bijeen om elkaar, maar ook andere belanghebbenden, nader te informeren.
- Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening.

Aldus overeengekomen en ondertekend op xx november 2020:

Naam organisatie	Vertegenwoordiger	Handtekening
College van Burgemeester en Wethouders Den Helder	Wethouder Mevrouw H. Keur	
College van Burgemeester en Wethouders Hollands Kroon	Wethouder De heer T.J.M. Groot	
College van Burgemeester en Wethouders Schagen	Wethouder De heer J.C.J. Beemsterboer	
College van Burgemeester en Wethouders Texel	Wethouder Mevrouw H. Huisman-Peelen	
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland	Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening (Inclusief wonen) De heer C. Loggen	

Bijlage 1: Kwalitatief afwegingskader

DOEL AFWEGINGSKADER

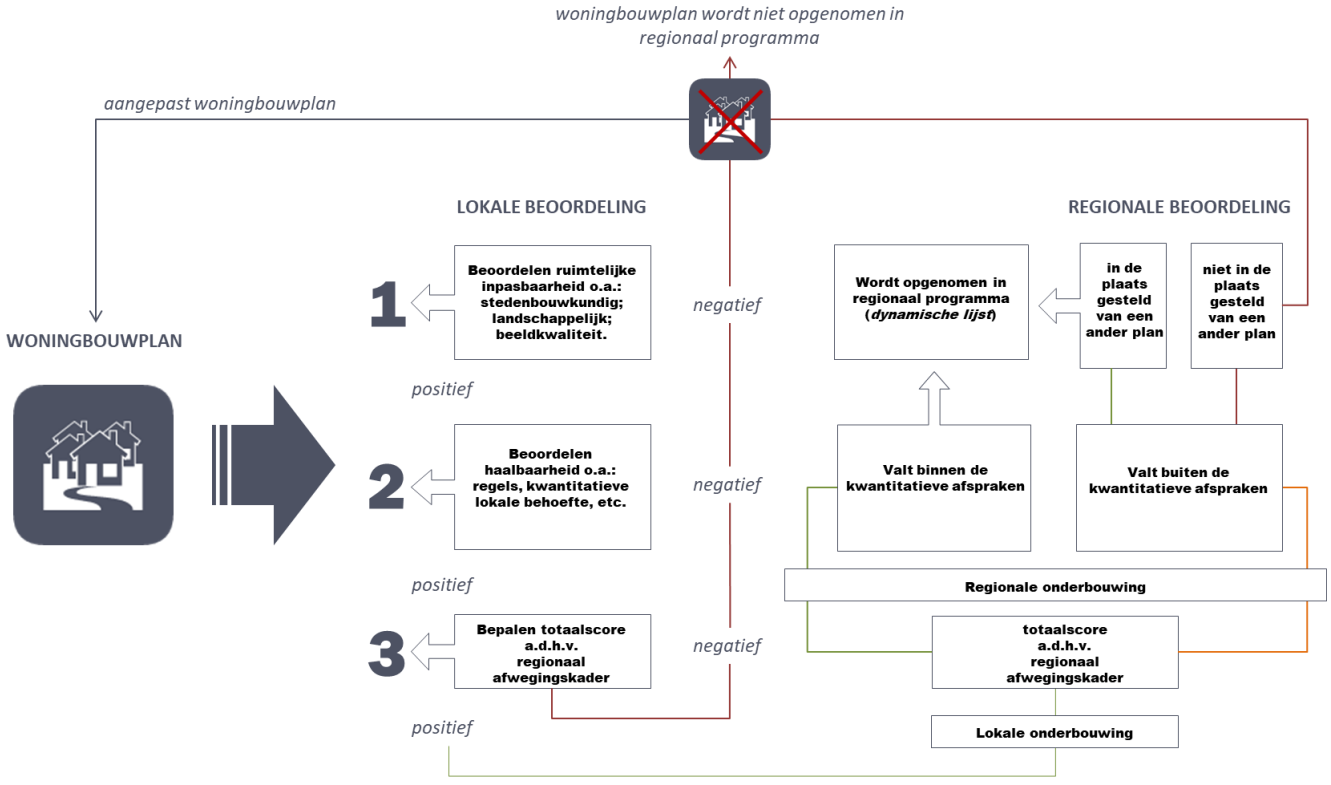
In deze bijlage lichten we het afwegingskader toe dat gebruikt wordt voor het Kwalitatief Woningbouwprogramma van de Kop. Het doel van dit afwegingskader is dat de regio op een zo objectief mogelijke wijze kan beoordelen of er sprake is van een kansrijk of minder kansrijk woningbouwplan.

BEOORDELING WONINGBOUWPLANNEN

De beoordeling van een woningbouwplan resulteert in een totaalscore. Op basis van deze totaalscores kunnen plannen ten opzichte van elkaar gepositioneerd worden. De totaalscore volgt uit de beantwoording van een aantal vragen verdeeld over de volgende drie thema's:

I. locatieaspecten;
II. programmatische aspecten;
III. gebouwaspecten.

AFWEGING WONINGBOUWPLANNEN – lokaal & regionaal



TOELICHTING VRAGEN

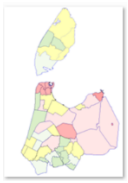
Is de locatie van het initiatief op kaart I gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen postcodegebied?

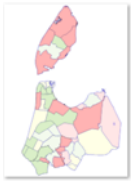
Kaart I is de verbeelding van de uitkomst van de totaalscores van objectieve indicatoren. Deze indicatoren zijn regionaal afgestemd. De uitkomst is relatief. Dat betekent dat de postcodegebieden ten opzichte van elkaar worden beoordeeld. Waarbij de volgende onderverdeling gehanteerd wordt:

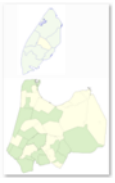
Labels

- Sterk bovengemiddeld
- Bovengemiddeld
- Gemiddeld
- Beneden gemiddeld
- Sterk beneden gemiddeld

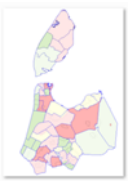
Door deze methode zullen er dus altijd postcodegebieden 'beter' of 'slechter' scoren dan andere. De volgende achttien indicatoren zijn toegepast.

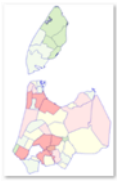

WOZ-waarde

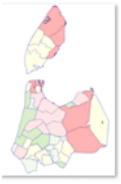

Woningen te koop

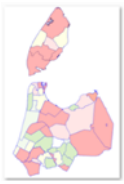

Planvoorraad

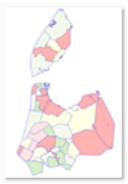
Historische waarden

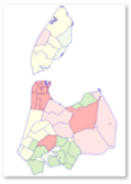

Woonomgeving

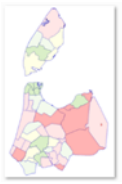

Publieke ruimte

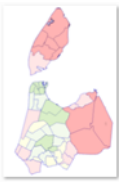

Inkomen

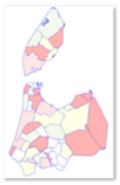

Verwachte Inkomensontwikkeling

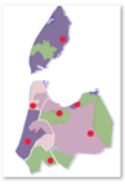

Werkzamme beroepsbevolking


Sociale samenhang

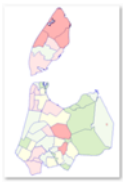

Niveau voorzieningen

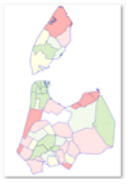

Afstand tot treinstation

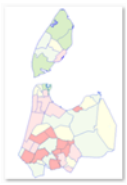

Verwachte werkzame beroepsbevolking


Landschappelijke kwaliteit

Toegankelijkheid recreatie


Afstand tot hoofdverkeersweg


Afstand tot voortgezet onderwijs


Afstand tot grote supermarkt

De waarden van alle indicatoren worden beoordeeld met een score van -2 tot 2. Deze scores worden opgeteld per postcodegebied en daarna gemiddeld.

Is de locatie van het initiatief gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen kerngebied?

Kaart II is de verbeelding waarop de kernen van een postcodegebied één labelniveau hoger wordt gekleurd dan het postcodegebied zelf. Voor de begrenzing van de kernen is deze overgenomen van de regionale BSG-kaart. Waarbij de volgende onderverdeling gehanteerd wordt:

Labels

- Sterk bovengemiddeld
- Bovengemiddeld
- Gemiddeld
- Beneden gemiddeld

Benoemde afstanden worden bepaald aan de hand van een hemelsbrede radius. Voor de straal geldt een cirkel met een hemelsbrede radius.

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 5 km van een treinstation?

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1,7 km van een hoofdverkeersweg?

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een grote supermarkt?

Onder hoofdverkeersweg wordt verstaan een rijksweg of provinciale weg. De gemiddelde afstand in de provincie Noord-Holland is 1,7 kilometer (*gelijk aan het landelijk gemiddelde*).

Onder grote supermarkt wordt een van de volgende supermarkten verstaan:

Albert Heijn	Deen	Lekker Makkelijk	Pakgro
Aldi	DekaMarkt	Lidl	Plus
Boni	Dirk	Makro	Poiesz
Boon's markt	EkoPlaza	Marqt	Pryma
Budget Food	Hoogvliet	MCD	Sligro
Coop	Jumbo	Nettorama	Spar
Dagwinkel	Landmarkt	Odin	Vomar

De oorspronkelijke afstand betrof een gemiddeld of hogere score als de afstand gelegen is tussen 0 en 1 kilometer.

Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een supermarkt/levensmiddelenwinkel?

De voorgaande vraag ziet op o.a. andere supermarkten. De regio kenmerkt zich ook juist door veel kleine kernen en dorpen in een landelijke omgeving waar ook in het bijzonder lokale supermarkten/supermarktconcepten aanwezig zijn.

Is er sprake van een klimaatadaptief ontwerp?

Zijn er bij het woningbouwplan ontwerpprincipes voor klimaatadaptief bouwen toegepast, die leiden tot minder wateroverlast en hittestress, minder nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling, en meer biodiversiteit.

De volgende vraag nodigt de initiatiefnemer uit om met een gemotiveerd plan te komen, hierom betreft dit ook geen limitatieve opsomming van de mogelijke situaties.

Is de locatie van het initiatief gelegen in een ‘aandachtsgebied’?

Hierbij kan gedacht worden aan de volgende situaties:

- Locatie waar sprake is van langdurige leegstand met de negatieve gevolgen voor de woonomgeving als gevolg;
- Langdurig braakliggend terrein;
- Locatie waar door economische ontwikkelingen werkgelegenheid ontstaat, die een autonome vraag naar woongelegenheid met zich meebrengt;
- Et cetera.

De volgende vraag is geen vraag die een score oplevert maar bij positieve beantwoording vraagt om een aanvullende onderbouwing/motivatie.

Is in een straal van 2,5 kilometer sprake van woningbouwplannen van gelijke grootte?

In de onderbouwing wordt o.a. aandacht geschonken aan:

- Welke woningbouwplannen betreffen dit;
- Wat is de planfase waarin deze woningbouwplannen zich bevinden;
- Als er sprake is van relatief ‘stilstaande’ (en/of geen sprake van realisatie) woningbouwplannen wat is de motivatie dat het woningbouwplan wel tot uitvoering komt;
- Et cetera.

Is de regionale krapte-indicator lager dan 7?

De krapte-indicator wordt berekend op basis van de verhouding tussen het aanbod in een bepaald segment en de gerealiseerde vraag in dat segment, dus het aantal verkochte woningen. Deze indicator is terug te vinden op:

https://www.nvm.nl/marktinformatie/marktinformatie

Is zorgvuldig gemotiveerd dat de woningtypologieën van het woningbouwplan aansluiten bij de behoefte van de locatie?

De verantwoordelijkheid ligt primair bij de initiatiefnemer en deze is dan ook vrij om het op eigenwijze te motiveren, bijvoorbeeld door middel van een marktonderzoek of onderbouwing via demografische gegevens.

Voorziet het woningbouwplan in minimaal 50% levensloopgeschikte woningen?

Onder levensloopgeschikte woningen wordt verstaan dat ze zo zijn gebouwd dat de bewoners erin kunnen blijven wonen als hun levensomstandigheden veranderen, bijvoorbeeld door ouderdom, ziekte of een handicap.

Voorziet het woningbouwplan in minimaal 20% sociale (huur-/koop) woningen?

Sociale koopwoning: koopprijs onder het wettelijk maximum van € 200.000
Sociale huurwoning: huurprijs per maand lager dan € 737,14

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed?

Onder bestaand vastgoed wordt verstaan o.a. scholen, kantoren, maatschappelijke gebouwen, winkels en bedrijfspanden.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand ‘karakteristiek’ vastgoed?

Onder bestaand vastgoed wordt verstaan o.a. monumentale panden en lokaal specifieke waardevolle gebouwen.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van flexibele of tijdelijke bouw?

Onder flexibele of tijdelijke bouw wordt verstaan de gebouwen zonder veel kosten getransformeerd of verwijderd kunnen worden.

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor duurzaamheid?

Hiervan is sprake als er meer dan gebruikelijk geïnvesteerd is in duurzaamheidsmaatregelen (zoals: hoger dan gesteld door het bouwbesluit/besluit bouwwerken leefomgeving)

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van een BREEAM-certificering?

Dit betreft een duurzaamheidskeurmerk voor gebouwen. Informatie is te vinden op: https://www.breeam

Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor 'samenleven'?

Het initiatief en creativiteit ligt primair bij de initiatiefnemer en deze is dan ook vrij om het op eigenwijze te motiveren. Een voorbeeld is: Gemeenschappelijke ruimtes voor bewoners maar ook niet bewoners.

De totaalscore van een woningbouwplan wordt bepaald door:

Totaal beoordeling 1: locatie aspecten	**xx**	
Totaal beoordeling 2: programmatische aspecten	**xx**	
Totaal beoordeling 3: gebouwaspecten	**xx**	**+**
Totaalscore woningbouwplan	**xx**	

Bijlage 2: Vragentabel kwalitatief afwegingskader

Beantwoording van de vraag met 'ja' resulteert in een score van '2' en beantwoording van de vraag met 'nee' resulteert in een score van '0'.

Beoordeling 1: locatie aspecten	
Vraag:	**score**
Is de locatie van het initiatief op kaart I gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen postcodegebied?	
Is de locatie van het initiatief op kaart II gelegen in een geel, lichtgroen of donkergroen kerngebied?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 5 km van een treinstation?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1,7 km van een hoofdverkeersweg?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een grote supermarkt?	
Is de locatie van het initiatief gelegen op een afstand van 1 km van een supermarkt/levensmiddelenwinkel?	
Is er sprake van een klimaatadaptief ontwerp?	
Is de locatie van het initiatief gelegen in een 'aandachtsgebied'?	
Totaal beoordeling 1	

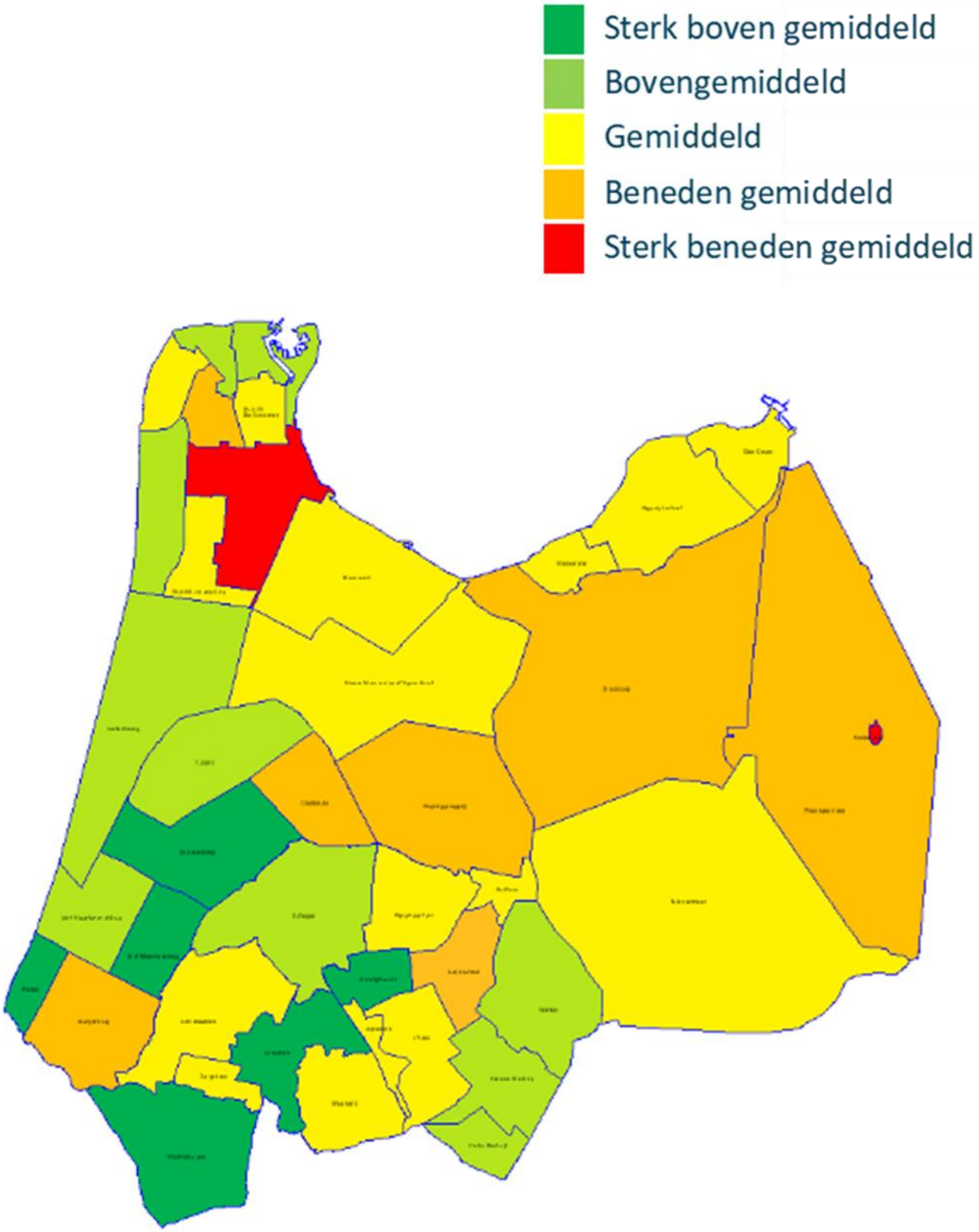
De volgende vraag is geen vraag die een score oplevert maar bij positieve beantwoording vraagt om een aanvullende onderbouwing/motivatie.

Is in een straal van 5 kilometer sprake van woningbouwplannen van gelijke grootte?

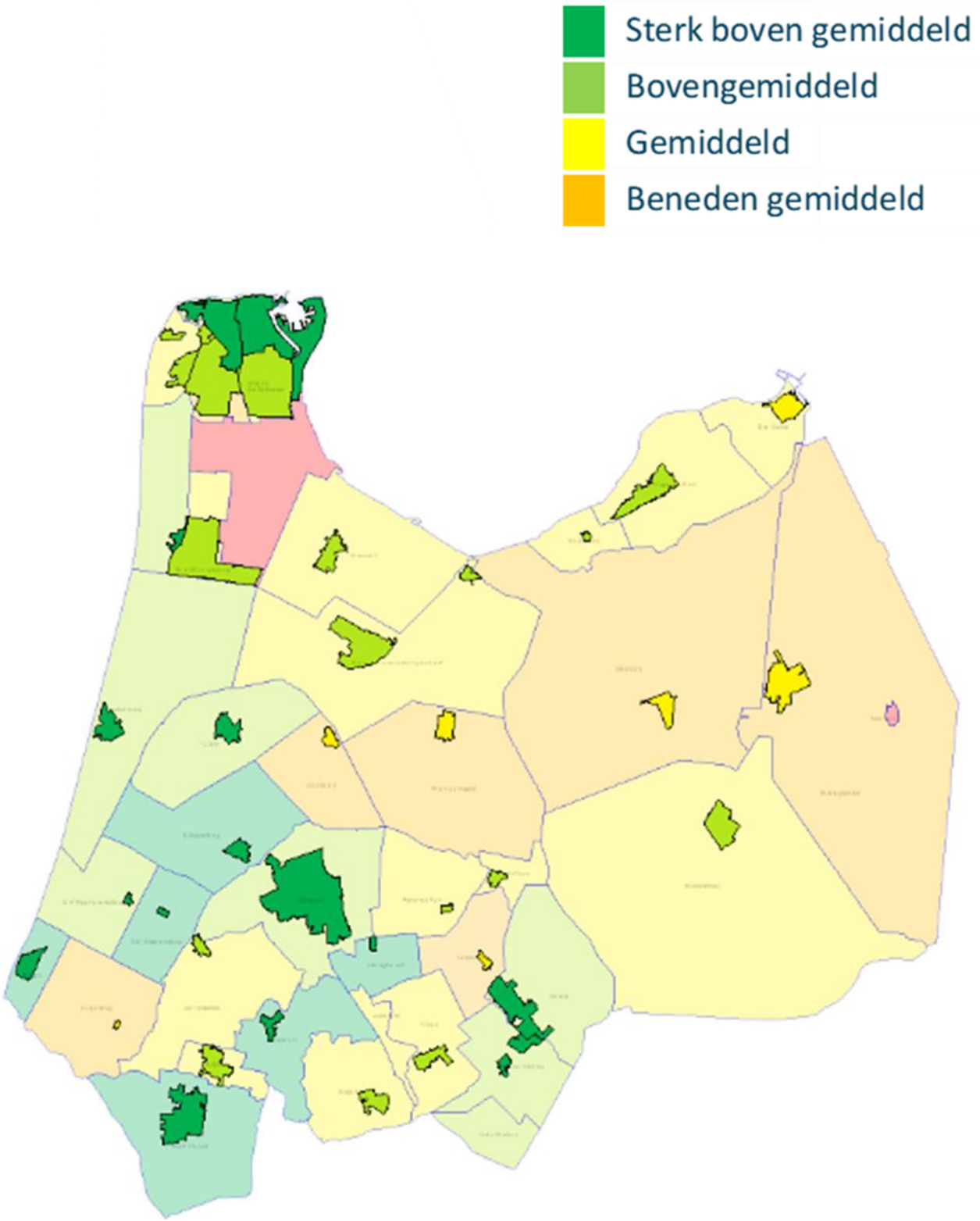
Beoordeling 2: programmatische aspecten	
Vraag:	**score**
Is de regionale krapte-indicator lager dan 7?	
Is zorgvuldig gemotiveerd dat de woningtypologieën van het woningbouwplan aansluiten bij de behoefte van de locatie?	
Voorziet het woningbouwplan in minimaal 50% levensloopgeschikte woningen?	
Voorziet het woningbouwplan in minimaal 20% sociale (huur-/koop) woningen?	
Totaal beoordeling 2	

Beoordeling 3: gebouwaspecten	
Vraag:	**score**
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand vastgoed?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van hergebruik van bestaand 'karakteristiek' vastgoed?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van flexibele of tijdelijke bouw?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor duurzaamheid?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van een BREEAM-certificering?	
Betreft het een woningbouwplan waarbij sprake is van bijzondere aandacht voor 'samenleven'?	
Totaal beoordeling 3	

Kaart I - Postcodegebieden



Kaart II – Kernen



Bijlage 3: Kwantitatief afwegingskader [3]

De regiogemeenten kiezen voor een nieuwe manier van sturen op de toevoegen van woningen aan de bestaande voorraad, namelijk adaptieve/dynamisch programmeren.

Adaptief/dynamisch programmeren is een planningsinstrument dat programmamanagers helpt om flexibel in te spelen op actuele ontwikkelingen, maar zonder de lange termijn ambities van het programma uit het oog te verliezen. (Bron: *website van Twynstra Gudde*)

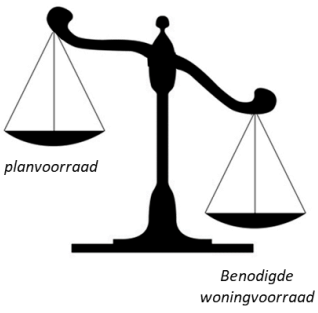
Deze van programmeren is niet alleen wenselijk maar ook noodzakelijk, want niet de regiogemeenten zelf maar juist de coöperaties en ontwikkelaars en ook particulieren zijn uiteindelijke degene die daadwerkelijk de woningen gaan realiseren. En naast deze aanbodzijde is natuurlijk ook de vraagkant die niet altijd juist te voorspellen is. Dus het programma moet zich kunnen voegen naar deze dynamische omgeving.

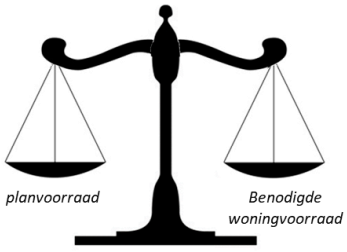
Traditionele planning	Adaptieve planning		Adaptief management
A | toewerken naar vooraf gekozen doel	B | conditioneren van veranderingen	C | leren omgaan met veranderingen	D | voorbereiden op het onbekende

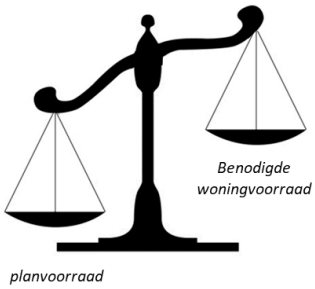
Beleid is leidend — Beleid is volgend

STAP 0 – ADAPTIEF PROGRAMMEREN

Regionale sturing van de dynamische kwantitatieve afspraak gebeurt altijd met oog voor een optimale balans.

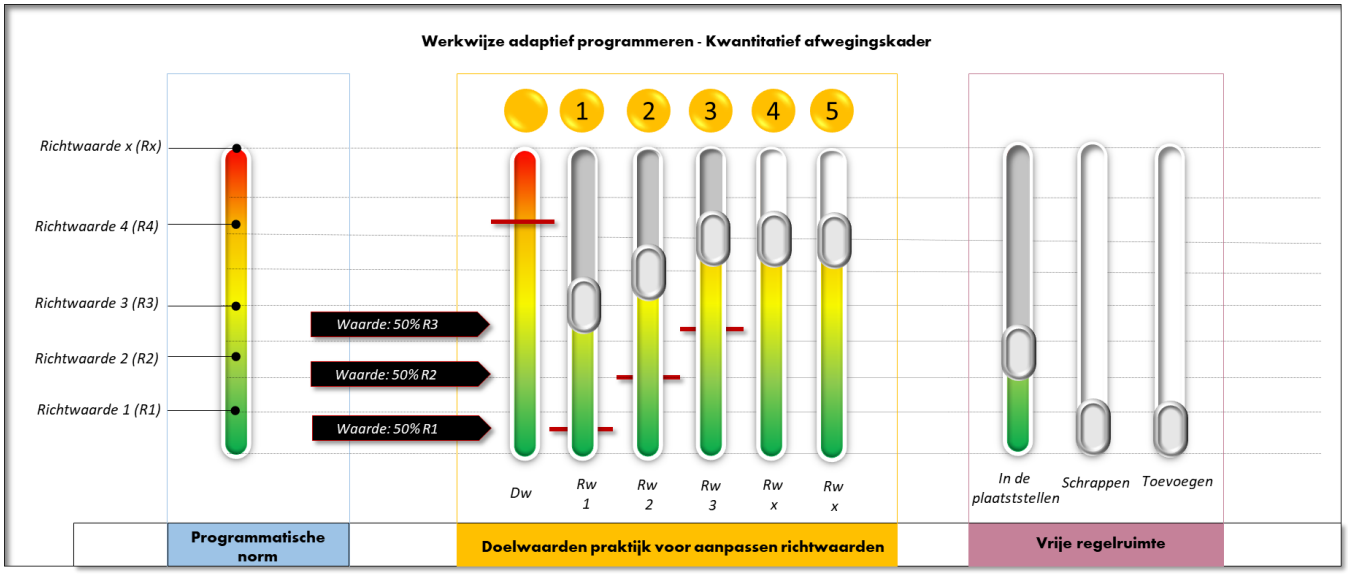






[3] *Nadere uitwerking volgt bij het woonakkoord*

Dit gebeurt realistisch, dus onderbouwd en adaptief. Hiervoor introduceren we het regionale mengpaneel.



Op basis van de combinatie van bepaalde richtwaarden (programmatische norm) en monitoring wordt in fases toegewerkt naar het doel. Stap 1 laat de nu al bepaalde richtwaarden zien, dit is niet limitatief want gedurende de looptijd kunnen er nieuwe richtwaarden worden toegevoegd.

DOEL: Een gezonde woningvoorraad voor de Kop.

STRATEGIE: Adaptief programmeren. Door monitoring het programma tijdig bijstellen zodat er continu gewerkt wordt aan de juiste hoeveelheid woningbouwplannen.

WERKWIJZE:
Er wordt in Bijlage 4 een “nul” weergave van het totaalprogramma getoond. Dit maakt het mogelijk om het totaal integraal te blijven beoordelen op zowel kwaliteit als kwantiteit. Door monitoring wordt bij het bereiken van 50% van een richtwaarde stapsgewijs delen uit het totaalprogramma op actief gezet. Dit wordt beschouwd per planfase. Als vertrekpunt worden de volgende planfasen gehanteerd voor de totale planperiode:

De monitoring vindt idealiter ‘real time’ plaatst maar in ieder geval wordt er jaarlijks een regionale monitoringsrapportage opgesteld. Deze rapportage geeft inzicht in enerzijds het programma, anderzijds de toegevoegde woningen en inzichten die zijn verkregen o.a. over parameters die de het bouwvolume of de snelheid beïnvloeden. Deze rapportage is het vertrekpunt voor het bepalen of/hoe de richtwaarden aangepast worden.

Deze manier van adaptief programmeren bewerkstelligd dat op basis van de nieuwste cijfers het woningbouwprogramma, naast kwalitatief ook kwantitatief kan worden bijgesteld. De regiogemeenten borgen met hun regionale afstemming continue/dynamische bijsturing van de kwantitatieve afspraken/vertrekpunten en bijhorende woningbouwprogramma om tot een optimale balans te komen.

Op in het totaalprogramma inzichtelijk te maken welke plannen onderdeel van welke richtwaarde maken wordt de staande praktijk gecontinueerd en in plancapciteit aangegeven welke woningen gerealiseerd zijn in welke periode. Hierbij is het vanzelfsprekend dat kwalitatief betere plannen voor gaan. De labels hard, medium en zacht zijn minder relevant in de volgordelijkheid van programmeren. Immers er kunnen harde plannen zijn die op redenen van de ontwikkelaar in een andere planfase pas gerealiseerd gaan worden. En er kunnen zacht plannen zijn die van een betere kwaliteit zijn en om die reden juist in een desbetreffende planfase worden opgenomen.

Het mengpaneel laat zien dat het programmatische startpunt voor de eerste planfase, richtwaarde 3 en als 50% van richtwaarde 1 is bereikt kan deze richtwaarde aangepast worden.

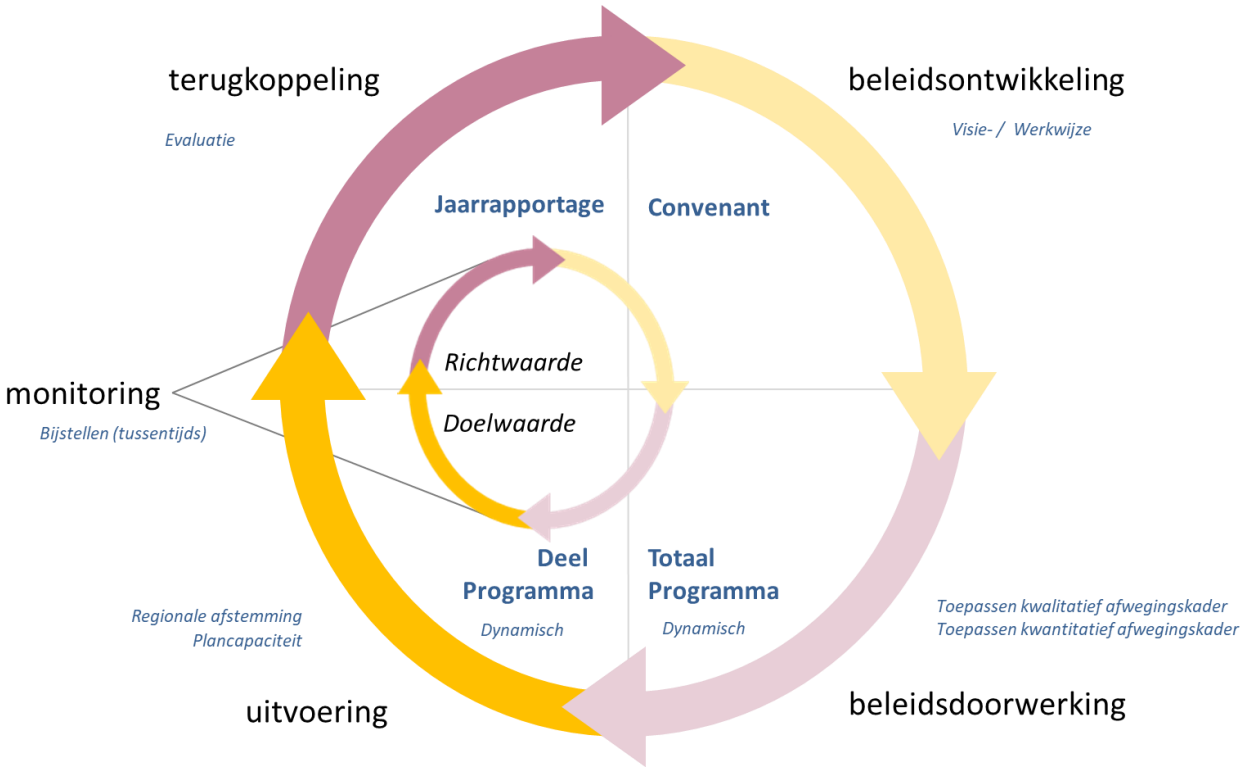
WERKWIJZEN IN COMPACTE STAPPEN:

Basis
0-totaalprogramma voor regiogemeenten als vertrekpunt (*excel bestand*);
1-richtwaarden, volgens stap 2, als vertrekpunt;

Praktijk - Cyclisch
2-in plancapciteit de plannen of gedeelte daarvan opnemen horende bij planfase 1.
3-monitoring (*continu proces*);
4-als blijkt dat de richtwaarden of de planfase aangepast moet worden, wordt dit aangepast;
5-in plancapciteit muteren. (*continu proces*).

DOELWAARDE: Vertegenwoordigd wat in de praktijk nodig is om een gezonde woningvoorraad te borgen. Waarbij de doelwaarde beïnvloed wordt door de praktijk, zoals effecten van trends en ontwikkelingen. En ontwikkelingen in het bijzonder gevisualiseerd kunnen worden door scenario's. Monitoring is het middel om deze beïnvloeding inzichtelijk te maken.

RICHTWAARDE: Vertegenwoordigd de benodigde planvoorraad om de doelwaarde te realiseren. Waarbij richtwaarden op zichzelf staand niet de doelwaarde beïnvloeden maar slechts een middel zijn.



STAP 1 – BEPALEN VERTREKRICHTWAARDE

1) Het basisvertrekpunt bij het bepalen van de richtwaarden betreft de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040 opgesteld door de provincie (verder te noemen bevolkingsprognose). [Richtwaarde 1]

Kop van Noord-Holland	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%
Bevolking	163.500	163.000	161.600	156.700	-6.800	-4%
Huishoudens	73.900	75.800	76.300	74.500	600	1%
Bevolking <15 jaar	24.500	23.000	22.900	23.300	-1.200	-5%
Bevolking 15-65 jaar	102.000	97.700	92.500	83.400	-18.600	-18%
Bevolking 65+	37.000	42.300	46.200	50.000	13.000	35%
Alleenstaand <65	15.200	15.100	14.500	12.900	-2.300	-15%
Alleenstaand 65+	10.600	13.100	15.100	17.600	7.000	66%
Gezin met kinderen	18.900	17.900	17.500	17.100	-1.800	-10%
Een oudergezin	5.200	5.100	4.900	4.700	-500	-10%
Paar zonder kinderen	24.100	24.700	24.300	22.200	-1.900	-8%
Woningbehoefte	73.600	75.300	75.600	73.600	0	0%

	Bevolking						Huishoudens					
	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%	2019	2025	2030	2040	2019-2040	%
Den Helder	55.600	54.600	53.500	50.300	-5.300	-10%	26.600	26.700	26.400	24.800	-1.800	-7%
Hollands Kroon	47.800	48.000	48.000	47.600	-200	0%	20.500	21.100	21.600	21.700	1.200	6%
Schagen	46.500	46.900	46.600	45.600	-900	-2%	20.500	21.500	21.800	21.700	1.200	6%
Texel	13.600	13.500	13.500	13.200	-400	-3%	6.300	6.500	6.500	6.200	-100	-2%

Hierbij geldt als uitgangspunt dat voor dit basisvertrekpunt nieuwere bevolkingsprognose Noord-Holland, opgesteld door de provincie, in de plaats kunnen worden gesteld.

	Woningbehoefte - Prognose PNH 2019-2040 (provincienoordholland) - Gemeenten (2018) van Provincie Noord-Holland											
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	totaal
Den Helder	40	30	50	30	-10	-20	-60	-50	-60	-90	-100	-240
Hollands Kroon	100	70	90	140	100	100	160	90	80	80	20	1.030
Schagen	200	160	150	110	110	100	80	90	70	0	20	1.090
	340	260	290	280	200	180	180	130	90	-10	-60	1.880

Afbeelding: Doelwaarde 1

2) Als volgende vertrekpunt wordt rekening gehouden met planuitval (30%). Dit betreft plannen in programma die door externe redenen toch geen doorgang vinden. [Richtwaarde 2]. Dit is een voortzetting van de bestendige beleidslijn uit het voorgaande convenant.

	Woningbehoefte - Prognose PNH 2019-2040 (provincienoordholland) - Gemeenten (2018) van Provincie Noord-Holland incl. 30%											
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	totaal
Den Helder	52	39	65	39	-7	-14	-42	-35	-42	-63	-70	-78
Hollands Kroon	130	91	117	182	130	130	208	117	104	104	26	1.339
Schagen	260	208	195	143	143	130	104	117	91	0	26	1.417
												2.678

Afbeelding: Richtwaarde 2

Dit resulteert in het volgende beeld van de richtwaarden per regiogemeente:

	Periode 2020 tot en met 2030
	Richtwaarde: 2
Den Helder	-78
Hollands Kroon	1339
Schagen	1417
	2678

Afbeelding: Richtwaarden 2 per regiogemeente

3) Bij de derde richtwaarde wordt de anticipatie schil gehanteerd. Deze schil betreft +25%. [Richtwaarde 3]

Op basis van een analyse van inzichten wordt een adaptieve-/anticipatie schil toegevoegd.
De regiogemeenten zijn ervan doordrongen dat in de tijd van een maakbare samenleving achter ons ligt. De realisatie van woningbouw betreft de uitkomst van een richtinggevende overheid, marktbepalende – (vraag) en markt uitvoerende partijen (aanbod). Dit wordt samengevat onder de noemer adaptief vraag gestuurd bouwen.
Richting geven is complexer in ongewone en onzekere tijden. Hiermee hebben we ervaring opgedaan bij de inwerkingtreding van het vorige convenant, de huizenmarktcrises, heipalen te kort en stikstofproblematiek.

Dit heeft ons wel inzichten gegeven, hier worden er enkele benoemd:

- Disbalans tussen doorlooptijd ruimtelijke procedures en aanbod;
- Vertraagde constateringsmogelijkheid dat plannen in programma niet uitvoerbaar blijken door disbalans met vraag;
- Onevenredige 'boekhoudkundige' blokkering door deze plannen van wel direct uitvoerbare plannen (geven gehoor aan de vraag);

- Ook de goede plannen liggen langer stil doordat men een afwachtende houding inneemt of doordat men bij herstel voor meer geldt gaat en dus andere locaties in portefeuille eerst gaat ontwikkelen.

Deze inzichten resulteren in een gewenste bijsturing, namelijk het toevoegen van een adaptieve-/anticipatieschil. Dit geeft net die aanvullende boekhoudkundige lucht om de juiste plannen vlot te trekken. Hierbij wordt geen negatief effect verwacht want zoals gebleken worden de minder goed scorende plannen niet alsnog gerealiseerd. De markt doet hier gewoon zijn werk. Er ontstaat dus niet een te grote toevoeging aan de bestaande woningvoorraad, maar hiermee wordt het mogelijk gemaakt dat in de beoogde periode de benodigde woningen daadwerkelijk worden toegevoegd en niet alleen op papier.

Dit resulteert in het volgende beeld van de richtwaarde:

	Periode 2020 tot en met 2030
	Richtwaarde: 3
Den Helder	39
Hollands Kroon	1674
Schagen	1771
	3484

Afbeelding: Richtwaarde 3 per regiogemeente

STAP 2 – RICHTWAARDEN BIJ SCENARIO'S

De scenario-aanpak biedt houvast op de grote mate van onzekerheid over toekomstige ontwikkelingen. Scenario's kunnen worden beschouwd als mogelijke en consistente toekomstbeelden. Door te denken in termen van verschillende consistente toekomstbeelden, kan beter worden ingespeeld op de verschillende situaties die zich kunnen voordoen. Het doel van scenario's is dus niet om de toekomst te voorspellen (zoals in het geval van prognoses), maar om een beeld te krijgen van mogelijke toekomsten.

Zoals gesteld is de prognose, opgesteld door de Provincie Noord-Holland, vertrekpunt. Demografische ontwikkelingen worden beïnvloed door economische en sociaal-culturele ontwikkelingen. Op hun beurt worden laatstgenoemde ontwikkelingen beïnvloed door demografische ontwikkelingen. Mede door deze wisselwerking is het bijzonder moeilijk om voor de lange termijn een accurate prognose te maken van zowel demografische, economische als sociaal-culturele ontwikkelingen. Naast de toegepaste scenario's door de provincie bij het opstellen van de prognose, worden hier regionale scenario's naast gesteld. Door het monitoren van de praktijk kan zo bekeken worden in welke 'mogelijke toekomst' we ons op elk meetmoment bevinden.

Een scenario is niet gebaseerd op ambitie alleen maar ook door daadwerkelijk ontwikkelingen te bewerkstelligen. Voor partijen is hiervoor een belangrijk vertrekpunt de samenwerking De Kop werkt!. In de Position Paper blijkt dat: "Met het programma De Kop Werkt! wordt ingezet op ontwikkeling om de trend (dalende beroepsbevolking) te doorbreken.

Met De Kop Werkt! hebben de vier Kopgemeenten en de provincie Noord-Holland vier jaar geleden ingezet op het versterken van de regio. Het doel is om het wonen, werken en recreëren in de Kop aantrekkelijker te maken. Daarnaast is het streven om een gunstig vestigingsklimaat te realiseren voor bedrijven. Het accent van het programma ligt vooral op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en leefbaarheid. De vier gemeenten in de Kop van Noord-Holland en de provincie Noord-Holland hebben hiervoor samen 30 miljoen euro beschikbaar gesteld. Er is al heel veel geïnvesteerd en dat krijgt een vervolg met De Kop groeit!.

Hieruit blijkt het commitment van de partijen en het volste vertrouwen dat de ingeslagen weg vruchten afwerpt en dat zal blijven doen.

Het eerste basis scenario betreft het te verwachte effect van de het vergroten van werkgelegenheid voor de onderbouwing wordt verwezen naar documenten horende bij De Kop werkt/groeit! En de diverse scenario studies zoals het Helders perspectief bevat en North Amsterdam Data Center Campus.

Dit basis scenario wordt als basis als volgt vertaald in drie scenario's, waarbij in het eerste scenario uitgegaan wordt dat slechts 10% van de mensen die komen werken in de Kop ook daadwerkelijk in de Kop (willen) gaan wonen. De volgende twee scenario's gaan vervolgens uit van 15% en 20%.

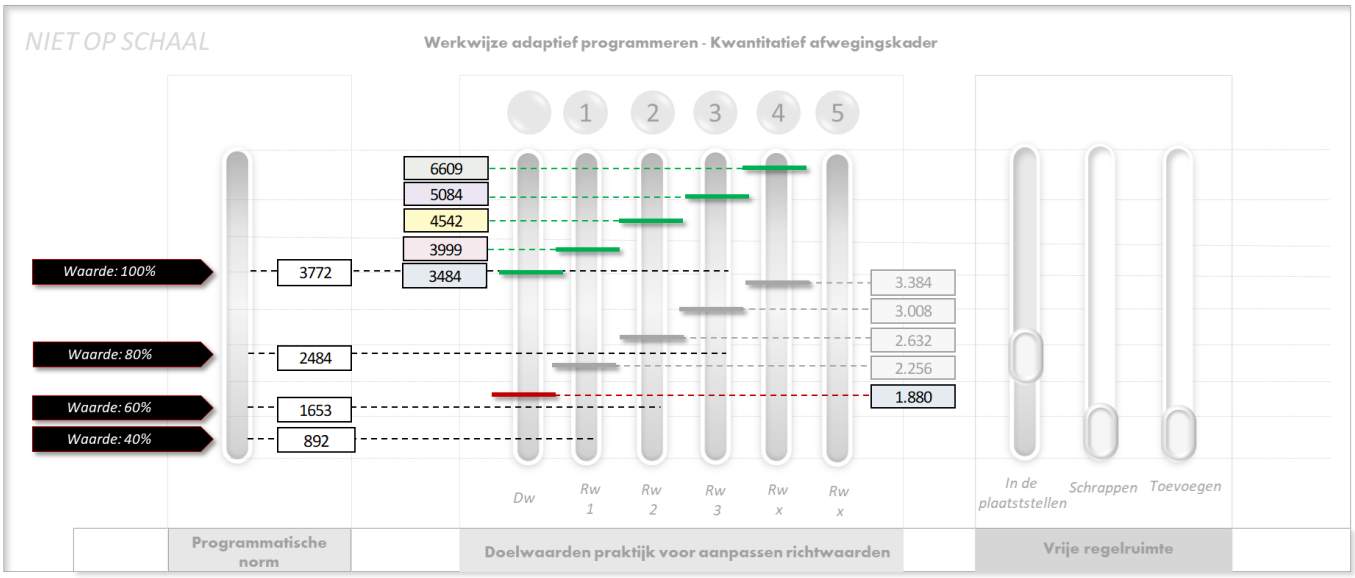
			1	2	3
Scenario's WERKGELEGENHEID			10%	15%	20%
werkgelegenheid	marine	2000			
	energeietransitie	1000			
	data	1000			
	overig	3000			
Saldo werkgelegenheid		7000			
Aanvullende behoefte woningen			700	1050	1400

Het tweede basis scenario focust op de totale ambitie en dus de hieruit volgende effecten van het stimuleringsprogramma de Kop werkt/groet! De provincie Noord-Holland heeft in de Investeringsstrategie bepaald dat de bereikbaarheid mededrager is voor het behoud en ontwikkeling van economische centra en dat een uitstekend netwerk centraal staat. Mede door een passende bereikbaarheid moet de aantrekkelijkheid van de Kop als vestigingsplaats voor bedrijven, leefomgeving en ook als toeristische trekpleister verbeteren. Deze vergroting van een aantrekkelijke leefomgeving sluit heel goed aan bij de trend van stad naar land. De kosten van levensonderhoud liggen een stuk lager dan in de grote stad, wat in deze tijd van besparen een belangrijk gegeven is. Ook de kosten van bedrijfsruimtes zijn een stuk lager op het platteland. Die zijn in de grote stad vaak nauwelijks nog op te brengen voor startende ondernemers, terwijl er op het platteland juist veel ruimte vrijkomt – denk aan boerenschuren die leeg komen te staan. De trek naar het platteland al een echte trend, die rurbanisatie wordt genoemd.

Basis scenario twee:

	4	5
Scenario's TREND van STAD naar LAND		
Woonkwaliteit	420	259
Rust & Ruimte	284	284
Mobiliteit	280	309
Aanvullende behoefte woningen	984	852

Stap 1 en 2 resulteert in de volgende cijfermatige weergave van het mengpaneel:



- Doelwaarde (*in lijn met praktijk-monitoring*)
- Richtwaarde

Stap 1 en 2 in tabelvorm voor regiogemeenten voor de gehele planperiode:

		prognoses	scenario 1	scenario 2	scenario 3	sceanrio 4	sceanrio 5
Behaald	Doelwaarden	1.880	2.580	2.930	3.280	4.264	5.117
	A=20%	376	516	586	656	853	1.023
	B=40%	**752**	**1.032**	1.172	1.312	1.706	2.047
	C=60%	1.128	**1.548**	**1.758**	1.968	2.558	3.070
	D=80%	1.504	2.064	**2.344**	**2.624**	3.411	4.093
	E=100%	1.880	2.580	2.930	**3.280**	**4.264**	5.117

Adaptatie	Richtwaarden	1	2	3	4	5
		3484				
	B=40%		3999			
	C=60%			4542		
	D=80%				5084	
	E=100%					6609

n.t.b.

gerealiseerde woningen	*richtwaarde plancapaciteit*
	3484
n.t.b.	*n.t.b.*
892	3999
n.t.b.	*n.t.b.*
1653	4542
n.t.b.	*n.t.b.*
2484	5084
n.t.b.	*n.t.b.*
3772	6609
n.t.b.	*n.t.b.*

Den Helder	Schagen	Hollands Kroon	
39	1771	1674	3484
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
384	1853	1762	3999
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
748	1946	1848	4542
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
1111	2038	1935	5084
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*
2133	2297	2179	6609
n.t.b.	*n.t.b.*	*n.t.b.*	*n.t.b.*

Afbeelding A: *per regiogemeente*

Voldoende woningen van goede kwaliteit

Woonakkoord: minimaal 5000 woningen in de Kop tot 2030

Behoefte is gebaseerd op:

- Autonome groei (eigen jeugd en ouderen, sociale huur, lokale behoefte)
- Economische gebonden inwoners (groei werknemers uit clusters faciliteren)
- Huisvesting arbeidsmigranten
- Overloop MRA
- aanbod nieuwe en bijzondere woonvormen

- Wij vinden het belangrijk om in deze behoefte te voorzien en de woningbouwproductie te versnellen.
- Wij hanteren: Sterke kernen, goede voorzieningen
- Wij bieden ruimte voor kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied, aan de randen van de kern. Wij leveren lokaal maatwerk.

Uitgaande van de hierboven genoemde behoefte is er geen sprake van concurrentie, sterker: de regio heeft er belang bij dat er in alle gemeenten snel gebouwd gaat worden. In 2022/2023 herijken we de behoefte.

Woonakkoord: 5000 woningen in de Kop tot 2030

Dit bereiken we door als regio Kop van Noord-Holland een woonakkoord te sluiten met provincie, marktpartijen, corporaties en grote werkgevers zowel vanuit economie als vanuit de agri (i.v.m. arbeidsmigranten) waarin de urgentie en het versnellen door iedereen gevoeld wordt. Hiervoor is als eerste het opstellen van duidelijke randvoorwaarden nodig. Randvoorwaarden als mobiliteit, kwaliteit van de woningen, goede locaties, hoe te versnellen en goede monitoring. We weten niet wat er in de toekomst gebeurt dus bewegen we mee met de ontwikkelingen (adaptief programmeren). Ook leggen wij relaties met energietransitie en toerisme. Hierbij bieden we ook ruimte voor kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied, aan de randen van de kern. Wij leveren lokaal maatwerk, voor de lokale behoefte.

Ook de kwalitatieve opgave, inclusief bestaande bouw, blijft prioriteit (bijzondere woonmilieus, woning typologieën, voor welke doelgroepen, energieneutraal, klimaatbestendig).

Wij willen het woonakkoord goed borgen in de bovenregionale schaal Holland boven Amsterdam. We willen graag optrekken met andere partners, zoals de MRA en het Rijk om te komen tot een woondeal. Ook in deze woondeal zijn de dwarsverbanden met de hierboven genoemde thema's zeer belangrijk.

Het woonakkoord maakt deel uit van het op te stellen Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van NH 2020- 2030. Dit betreft een voorzetting van een lopend programma en gaat gedetailleerd en dynamisch in op woningbouwprogrammering t.b.v. van ladderonderbouwingen en kwaliteitstoetsen. Wij gaan het KWK zo snel mogelijk en eenvoudig mogelijk opstellen tegelijkertijd met het starten van het uitwerken van het woonakkoord.

Het KWK en het Woonakkoord zien wij als integraal geheel en verwijzen naar elkaar.

'Sterke kernen, goede voorzieningen' is de basis die wij hanteren. Wat dit concreet betekent voor het voorzieningen niveau, bepalen we mede aan de hand van het KWK en het Woonakkoord.
Er zijn behoorlijke trends en ontwikkelingen op het gebied van wonen in de Kop van NH, zoals de technische revolutie, zorghulp irt wonen, vergrijzing en langer thuiswonen. Dat vergt een innovatieve kwalitatieve aanpak op basis van bijvoorbeeld doorstroming, bijzondere woonvormen etc.
Wij onderzoeken de mogelijkheid voor een gezamenlijk versnellingsprogramma, bijvoorbeeld vanuit een regionaal integraal team om alle projecten aan te jagen/ problemen op te lossen en monitoren wat de markt in zijn geheel doet.
Binnenstedelijk gaan we ook door met ontwikkelen. Met name binnen de gemeente Den Helder zijn daar nog volop mogelijkheden..

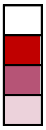
Bijlage 4 – totaalprogramma (excel): vertrekpunt regiogemeenten

Voor Bijlage 4 is de volgende legenda van toepassing:

LEGENDA:

Hard
Medium
Zacht

Vertrouwelijke plannen



Binnen BSG
Buiten BSG
Deels BSG, deels Buiten BSG
Compensatie BSG

'in realisatie zijnde niet faseerbare plannen (gestapeld)'

Ter illustratie:

De getoonde lijsten betreffen een 'vertreklijst', hiermee wordt voldaan aan de provinciale regels. Gedurende de looptijd van het convenant zal er adaptief geprogrammeerd worden. Dit zal gaan resulteren in mutaties van de getoonde vertreklijst. De actuele lijst/ overzicht is, gedurende de looptijd, te raadplegen in www.plancapaciteit.nl.

Aanvullend is het ook van belang om te adresseren dat het totaalprogramma als doel heeft inzicht te geven in de aan de bestaande woningvoorraad '**toe te voegen**' woningen. Dit betekent dat er sprake is van een saldering: nieuw te bouwen woningen – te slopen woningen betreft totaalprogramma.

HOLLANDS KROON

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Anna Paulowna	Elshof Zuid	ja		Nee	161	0	82	231	1A Onherroepelijk
Breezand	Groenhof Zuid	ja		Nee	45	0	15	45	1A Onherroepelijk
Breezand	Wallerstaete	ja		Nee	24	0	12	24	1A Onherroepelijk
Den Oever	Breehornstraat/Kapellehof	ja		Nee	19	0	19	19	1A Onherroepelijk
Hippolytushoef	Noorderlicht	Ja		Nee	64	66	-2	-2	1A Onherroepelijk
Kolhorn	Ansjoviskade	Ja		Nee	26		26	26	1A Onherroepelijk
t Veld	Plan 't veld Noord fase 1	Ja		Nee	60		60	60	1A Onherroepelijk
Wieringerwaard	De Hoop Fase 3	ja		nee	19		19	19	1A Onherroepelijk
Wieringerwaard	Sportlaan	Ja		nee	16	16	0	0	1A Onherroepelijk
Winkel	Winkelmadepark	ja		nee	92	116	-24	-24	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard I						**207**	**398**	
t Veld	plan 't Veld	ja		nee	305		60	225	2A Vastgesteld plan/besluit
Wieringerwaard	De Hoop Fase 4	ja		nee	24		12	12	2A Vastgesteld plan/besluit
	Subtotaal Hard II						**72**	**249**	
	Totaal Hard						**279**	**647**	
Den Oever	Camping de Gest	ja		Nee	29		14	14	3 plan/besluit in voorbereiding
Wieringerwerf	Patrijsstraat	ja		Nee	42	40	2	2	3 plan/besluit in voorbereiding
Wieringerwerf	Sternstraat	ja		Nee	14	12	2	2	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Sportlaan	ja		Nee	30		30	30	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	G.C. van Balen Blankenstraat	ja		Nee	24		24	24	3 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Smidsweg 55	ja		Nee	12		12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Hippolytushoef	Elft	ja		Nee	19		0	0	3 plan/besluit in voorbereiding
Middenmeer	Brugstraat/havenkade	ja		Nee	24	12	6	6	4 plan/besluit in voorbereiding
Nieuwe Niedorp	Oosterweg	nee		nee	15		7	7	5 plan/besluit in voorbereiding
Middenmeer	Brugstraat 1-5	ja		nee	50		0	0	6 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Molenvaart 12 en 14	ja		nee	24		24	24	7 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Seniorencomplex Molenvaart-Kruiszwin	ja		nee	47		0	47	8 plan/besluit in voorbereiding
Winkel	OBS De Zwerm	ja		nee	20		20	20	9 plan/besluit in voorbereiding
Anna Paulowna	Cornelis Keijzerlaan/postkantoor	ja		nee	12		12	12	12 plan/besluit in voorbereiding
Barsingerhorn	Heerenweg 128	ja		nee	12		0	0	13 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**153**	**310**	
Wieringerwerf	Verbindingsweg 2-4	ja		nee	30		0	30	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 1	ja		ja	15		15	0	4A potentiele locatie in visie
Winkel	Vertrouwelijk 1	ja		ja	200		0	100	4A potentiele locatie in visie
Anna Paulowna	Vertrouwelijk 4	nee		ja	300		0	75	4A potentiele locatie in visie
Breezand	Vertrouwelijk 1	Nee		ja	30		0	30	4A potentiele locatie in visie
Middenmeer	Kerkring 1	ja		nee	18		0	18	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 5	nee		ja	180		0	90	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Terpweg	nee		nee	85		0	30	4A potentiele locatie in visie
Winkel	Vertrouwelijk 2	nee		ja	400		0	0	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Vertrouwelijk 6	ja		nee	110	32	30	48	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	Knarrenhof (sternstraat/prinses marijke straat)	ja		nee	28		8	20	4A potentiele locatie in visie
Wieringerwerf	De Maaier	ja		nee	15		15	0	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**68**	**509**	
	Totaal niet regionaal af te stemmen plannen <11						**177**		

SCHAGEN

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Callantsoog	Voorweg (Boskerpark)	ja	-	-	14	0	7	14	1A Onherroepelijk
Dirkshoorn	Oosterdijk, Dirkshorn-Zuid	ja	-	-	21	0	21	21	1A Onherroepelijk
Petten	Plein 1945 - Petten Plaza	ja	-	-	12	0	6	12	1A Onherroepelijk
Schagen	Nes Noord (fase 1t/m2)	ja	-	-	73	0	73	73	1A Onherroepelijk
Schagen	Laan 17	ja	-	-	25	0	25	25	1A Onherroepelijk
Schagen	Sportlaan/Regioplein	ja	-	-	46	0	46	46	1A Onherroepelijk
Schagen	Nieuwstraat, plan uitbreiding Makado	ja	-	-	14	0	0	0	1A Onherroepelijk
Schagen	de Veldwachter (Zuiderweg)	ja	-	-	124	0	55	124	1A Onherroepelijk
Sint Maarten	Rode Kool	ja	-	-	32	0	16	32	1A Onherroepelijk
t Zand	t Zand - Noord	ja	-	-	278	0	50	100	1A Onherroepelijk
Warmenhuizen	Centrumgebied	ja	-	-	11	0	11	11	1A Onherroepelijk
	Plan A	ja	-	ja	60	0	2	2	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard						**312**	**460**	
Callantsoog	Denneweg/Duinroosweg	ja	-	-	17	0	17	17	3 plan/besluit in voorbereiding
Callantsoog	Abbestederweg 6	ja	-	-	20	0	20	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Callantsoog	Helmweg 9 Brekers	ja	-	-	20	0	0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Oudesluis	Oude handbalvelden	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Centrumontwikkeling Waldervaart	ja	-	-	120	0	0	60	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Nijverheidsstraat 3	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Westerpark - plan huurwoningen	ja	-	-	35	0	35	35	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Nes Noord (fase 3)	ja	-	-	83	0	0	41	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Piet Ottstraat	ja	-	-	32	0	0	32	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagen	Westerweg vd Voort Gorter en partners	ja	-	-	25	0	0	25	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagerbrug	Schagerbrug - Grote Sloot (USP Gronden)	-	ja	-	40	0	40	40	3 plan/besluit in voorbereiding
Schagerbrug	B velden	ja	-	-	44	0	0	44	3 plan/besluit in voorbereiding
Sint Maartensbrug	Zoekgebied oude schoollocatie	ja	-	-	25	0	10	25	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Delftweg 15 (Hazera locatie) 'Nieuwe Glas'	ja	-	-	60	0	60	60	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Sint Jozefstraat	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Tuitjenhorn	Bogtmanweg	-	ja	-	80	0	20	40	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Veluweweg 44 loonbedrijf Bruin	ja	ja	-	35	0	25	35	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Ruimte voor Ruimte Beemsterboerweg	ja	-	-	15	0	0	15	3 plan/besluit in voorbereiding
Waarland	Bernadettehof	ja	-	-	12	0	12	12	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Dergmeerweg 46	ja	ja	-	60	0	0	30	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Remmerdel	-	ja	-	150	0	150	150	3 plan/besluit in voorbereiding
Warmenhuizen	Torenven	ja	-	-	21	0	21	21	3 plan/besluit in voorbereiding
	Plan B	ja	ja	ja	240	0	30	90	3 plan/besluit in voorbereiding
	Plan C	ja	ja	ja	400	0	30	110	3 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**506**	**958**	
	Plan D	ja	-	ja	40	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan E	ja	-	ja	20	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan F	ja	-	ja	50	0	0	25	4A potentiele locatie in visie
	Plan G	ja	-	ja	150	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan H	ja	-	ja	250	0	0	0	4A potentiele locatie in visie
	Plan I	ja	-	ja	40	0	0	40	4B potentiele locatie optie
	Plan J	ja	-	ja	100	0	0	20	4A potentiele locatie in visie
	Plan K	-	ja	ja	23	0	0	23	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**0**	**108**	
	Totaal kleine plannen	ja	-				177	187	4A potentiele locatie in visie

DEN HELDER

postcode gebied	Plan naam	bi St (BSG)	bu St	Vertrouwelijk	Aantal te realiseren woningen	Aantal te slopen woningen	Saldo 2020 tot 2024 | KwK	Saldo 2020 tot met 2030 | KwK	Planstatus
Stad binnen de Linie Oost	Spoorstraat-Koningstraat	ja			120	50	30	120	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Molenplein fase 2	ja			20		10	20	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Halter Bellevue fase 2/3	ja			30		30	30	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Postkantoor	ja			10		10	10	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	Spuistraat	ja			12		12	12	1A Onherroepelijk
Stad binnen de Linie Oost	V&D	ja			18		18	18	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Vechtstraat	ja			16	48	16	16	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Kasteel in Kreekpark	ja			39		39	39	1A Onherroepelijk
Nieuw Den Helder west	Tiny Houses	ja			25		25	25	1A Onherroepelijk
Julianadorp	Willem Alexanderhof	ja			350		180	350	1A Onherroepelijk
Julianadorp	Noorderhaven	ja			100		100	100	1A Onherroepelijk
	Subtotaal Hard I						**470**	**740**	
	Correctie sloop						**-98**	**-98**	
	Subtotaal Hard Ia						**372**	**642**	
Stad binnen de Linie Oost	Vinkenterrein	ja			32		20	32	2A Vastgesteld plan/besluit
Nieuw Den Helder West	IJsselmeerstraat fase 4	ja			24		10	24	2A Vastgesteld plan/besluit
	Subtotaal Hard II						**30**	**56**	
	Totaal Hard						**402**	**698**	
De Schooten	De Pijler (H. Treubstraat)	ja			13		13	13	3 plan/besluit in voorbereiding
Stad binnen de Linie West	De Windwijzer	ja			20		0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
Nieuw Den Helder West	Meidoornstraat/J Verfailleweg	ja			32	53	10	32	3 plan/besluit in voorbereiding
Nieuw Den Helder West	Ijsselmeerstraat fase 2	ja			20		0	20	3 plan/besluit in voorbereiding
De Schooten	Den Helder Zuid (station)	ja			60		30	60	3 plan/besluit in voorbereiding
	Totaal Medium						**53**	**145**	
	Correctie sloop						**-53**	**-53**	
	Subtotaal Medium						**0**	**92**	
Nieuw Den Helder Oost	Bijlweg	ja			200		0	200	4A potentiele locatie in visie
Stad binnen de Linie Oost	Dijkzone	ja			200		0	200	4A potentiele locatie in visie
Stad binnen de Linie Oost	Ruyghweg/Spoorwegkade	ja			120		0	120	4A potentiele locatie in visie
Julianadorp	Julianadorp Langevliet		ja		200		0	200	4A potentiele locatie in visie
	Totaal Zacht						**0**	**720**	
	Totaal kleine plannen	ja	-				15	36	4A potentiele locatie in visie

Gemeente Texel

.txl

Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030

'Texels hoofdstuk'
Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland 2020-2030 (KWK) / Regionaal Woonakkoord

Team Beleid
08 juni 2020, Status Ambtelijk concept, opmerkingen Provincie verwerkt

CONCEPT 08-06-2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
2. Korte beschrijving van de situatie op de Texelse woningmarkt 7
3. Wat doet Texel eraan om de woningnood op te lossen? 9
4. Welk maatschappelijk effect beogen we te bereiken op de Texelse woningmarkt en hoe monitoren we dat? 11
5. Om hoeveel woningen gaat het en waar worden deze woningen gebouwd? 13
6. Texel bouwt voor de toekomst 15
7. Gebruik maken van de Provinciale Versnellingsgelden voor woningbouwprojecten 17

CONCEPT 08-06-2020

1. Inleiding

Texel beoogt mede via het te sluiten regionale Woonakkoord met de provincie en de regionale woningbouwprogrammering (Kwalitatief Woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland - KWK 2020 – 2030) te komen tot normalisering van de nijpende situatie op de woningmarkt. Dit Woningbouwprogramma Texel 2020 - 2030[1] moet leiden tot:

- Kortere wachttijden voor een sociale huurwoning;
- Terugdringen kwalitatieve mismatch door toevoegen betaalbare koop (starter/gezin/senior).

Texel geeft invulling aan de woningbehoefte[2] en dat is niet gelijk aan de woningvraag. Dit betekent dat er gekeken wordt naar de bevolkingssamenstelling in relatie tot de woningvoorraad en niet naar individuele vraag naar bijvoorbeeld grote dure (vrijstaande) woningen, vaak met een aparte vleugel voor logies met ontbijt. Er wordt ook niet gebouwd voor '65 plussers van de overkant die hun oude dag op Texel willen doorbrengen'.

Al langere tijd beschikt Texel door haar andersoortige woningmarkt over een '***status aparte***'[3], in het regionale woningbouwbeleid[4].

Texel heeft als eiland een uniek karakter en dat werkt ook door op de woningmarkt. Huizen zijn duurder en er is een tekort aan sociale en middel-dure huurwoningen. Ook de vergrijzing is groter dan in de omliggende gemeenten. Dit betekent dat veel vacatures door mensen van buiten Texel moeten worden ingevuld. Daarnaast is betaalbare woonruimte nodig voor jonge Texelaars en Texelse gezinnen. De Provincie heeft begrip voor de situatie op Texel en steunt dat Texel aan de slag gaat met een eigen woningbouwprogramma, dat meegenomen wordt in de regionale afspraken: Het Convenant Regionale samenwerkingsafspraken woningbouw van de Kop van Noord-Holland 2020-2030 (KWK) (gereed zomer 2020) en het regionale woonakkoord[5] (wordt 2e helft 2020 opgesteld). Ondanks dat er geen directe regionale samenhang is tussen de woningmarkt van Texel en de woningmarkten van Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, hecht de gemeente Texel in breder verband aan goede regionale samenwerking en ziet het Texelse hoofdstuk daarom als onderdeel van de regionale woningbouwprogrammering (KWK 2020 - 2030) en het regionale woonakkoord met de Provincie.

Gelet op de nijpende woningmarktsituatie, die hieronder geschetst wordt en het gegeven dat er geen directe regionale samenhang is, moet en kan het 'Texelse hoofdstuk' in de eerste helft van 2020 gemaakt worden.

CONCEPT 08-06-2020

1 Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 dient mede ter uitvoering en verfijning van de Woonvisie Texel (2016) en het Actieplan Wonen (2019).

2 Dit begrip moet ruim worden opgevat: het omvat bijvoorbeeld ook de behoefte van nieuwe inwoners die vanwege hun werk op Texel gaan wonen.

3 Regionaal Actieprogramma Wonen 2017 – 2020: Texel heeft een lokaal georiënteerde woningmarkt en summiere uitwisseling met de regio. De migratiecijfers tonen aan dat er geen relatie bestaat tussen de woningbouwproductie op Texel en de woningbouwproductie in de regio. De behoefte van de lokale bevolking staat dan ook voorop in de ontwikkeling van productie. Het hoge recreatieve gebruik van tweede woningen maakt des te meer dat de woningmarkt op Texel uitzonderlijk en grotendeels onafhankelijk functioneert van de regio. Texel werkt in regionaal verband samen aan (regionale) duurzaamheidsopgaven en levensloopbestendigheid en het verkennen van optimale huisvesting van tijdelijke werknemers. De regiogemeenten stemmen in met de exceptionele positie van Texel.

4 Texel maakt geen gebruik van het kwalitatieve afwegingskader zoals dat in het vorige KWK is ontwikkeld voor de Kop van Noord-Holland. Dit afwegingskader was destijds bedoelt om te komen van een situatie van over-programmering, naar een meer realistische programmering. Zodat er plannen geschrapt konden worden en alleen de beste woningbouwplannen overbleven. Die daardoor ook een grotere kans maakten om daadwerkelijk gerealiseerd te worden. Inmiddels is de situatie veranderd. Zowel op de woningmarkt (geen crisis meer maar juist woningnood) als in de woningbouwprogramma's. Er is geen sprake meer van over-programmering. Op Texel heeft het probleem van de over-programmering waardoor de realisatie stokte, niet gespeeld. De Texelse woningmarkt/woningvoorraad en de problematiek is overzichtelijk en duidelijk. De gemeente zit stevig aan het stuur, doordat nagenoeg alle ontwikkellocaties eigendom van de gemeente zijn. De gemeente kan dus zelf gewoon de gewenste kwaliteit programmeren, en heeft geen behoefte aan een toetsingskader met criteria om te kiezen welke plannen wel of niet door kunnen gaan. De gemeente kent de behoefte, de markt en de wensen en stemt daar zo goed mogelijk het programma op af (na overleg met Woontij, de bewonersvereniging en de dorpscommissies).

5 Woonagenda Provincie Noord – Holland 2020 – 2025, p. 24

Het Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 is niet in beton gegoten, maar kan gaandeweg aangepast worden als blijkt dat dat nodig is. Bijvoorbeeld als gevolg van overleg met dorpscommissies en omwonenden.

CONCEPT 08-06-2020

2. Korte beschrijving van de situatie op de Texelse woningmarkt

1. Er is een groot tekort aan sociale huurwoningen[6]. Dit merken we aan het feit dat er een gemiddelde wachttijd bij Woontij is van 5,5 jaar, oplopend tot 8 jaar. 1.700 woningzoekenden bij Woontij, waarvan 500 actief woningzoekenden.[7] Gezien de eilandsituatie is dat absoluut onacceptabel. Er is voor de Texelse inwoners geen uitwijkmogelijkheid naar een andere gemeente.
2. Er is een tekort aan middel-dure huur[8].
3. Er is onvoldoende aanbod van betaalbare koopwoningen voor jonge Texelaars en Texelse gezinnen (lage- en middeninkomens)[9]. De markt zit op slot en de prijzen blijven boven-proportioneel stijgen. Ook kleine slecht onderhouden huizen gaan weg voor de hoofdprijs[10].
4. Er is sprake van een kwalitatieve mismatch in het totale woningaanbod: er zijn ruim 1.000 betaalbare woningen tekort ten opzichte van het inkomen van de huishoudens op Texel[11];
5. Het tekort is verder versterkt door het succesvolle rijksbeleid om 65 plussers langer zelfstandig thuis te laten wonen, hetgeen als gevolg heeft dat er nog minder woningen vrijkomen.
6. Om op de Texelse woningmarkt een situatie te bereiken waarbij sprake is van meer evenwicht en redelijke wachttijden zijn tot 2030 naar verwachting 500-1000 extra woningen nodig[12]

Kwalitatieve Mismatch: Notitie STEC: Belang huisvestingsverordening d.d. 4 juni 2019

	Vraag	Aanbod
Lage inkomens	3.095	2.060
Midden inkomens	755	710
Hoge inkomens	2.465	3.525
Totaal	**6.315**	**6.295**

De Texelse woningmarkt heeft dus een groot tekort aan sociale huurwoningen. Daarnaast is er ten opzichte van de Noordkop op Texel sprake van dure koopwoningen van matige kwaliteit. De hoge prijzen maken onderhoud en verduurzaming lastig, 'het geld gaat op aan de hypotheek'. Dit wordt ernstig versterkt door de eilandpositie. Er is geen uitwijkmogelijkheid naar woningen elders.

Effect

Dit merken we aan het niet kunnen invullen van vacatures. In branches waar dit hoognodig is voor maatschappelijk functioneren: zorg, onderwijs, overheid, politie, toerisme[13]. De behoefte aan woningen overstijgt daarmee de geprognotiseerde stijging van de huishoudens in de periode 2020 – 2030.[14]

CONCEPT 08-06-2020

6 Woontij 'Een huis voor iedereen' concept d.d. 16 januari 2020

7 Hierbij speelt ook de huisvesting van vergunninghouders (voorheen statushouders). Vanuit de Provincie krijgt de gemeente jaarlijks een wettelijke taakstelling die extra druk legt op het zeer schaarse aanbod van sociale huurwoningen.

8 Rapport STEC: Middel-dure huur op Texel in beeld d.d. 17-02-2016

9 Notitie STEC: Notitie belang huisvestingsverordening d.d. 4 juni 2019

10 Makelaarsoverleg d.d. 18 december 2019

11 Dat wil niet zeggen dat deze 'dure woningen' leeg staan. In de praktijk worden ze vaak bewoond door mensen die deze woning gelet op hun inkomensniveau per heden niet zouden kunnen aankopen.

12 Woontij 'Een huis voor iedereen' concept d.d. 16 januari 2020

13 Als voorbeeld kunnen hier OSG De Hogeberg (VO) en Omring (zorginstelling) genomen worden. Deze instellingen hebben grote moeite hun vacatures te vervullen, mede als gevolg van het huisvestingsprobleem. Inmiddels heeft Woontij (wooncorporatie) maatwerkafspraken gemaakt met deze instellingen voor het gebruik van zgn. 'economiewoningen'. Dit moet als noodoplossing worden beschouwd, omdat hierdoor extra druk komt op het zeer schaarse aanbod van sociale huurwoningen. Ook in de toerismesector speelt dit probleem, er zijn ondernemers die hierdoor bijvoorbeeld een dag in de week hun zaak niet opendoen of een deel van hun terras sluiten. Overigens is het aantal 'toeristische bedden' gemaximeerd, juist om Texel ook mooi en leefbaar te houden.

14 Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019 - 2040 d.d. 21 augustus 2019.

3. Wat doet Texel eraan om de woningnood op te lossen?

A. Effectief inzetten bestaande woningvoorraad

- Huisvestingsverordening (oktober 2019)[15];
- Recreatieve verhuur van permanente woningen is niet toegestaan (bestemmingsplan);
- Strakke handhaving op recreatieve verhuur van permanente woningen;
- Woontij stimuleert 'doorstroming' met huurbevriezing en huiskostenvergoeding. Teneinde senioren te stimuleren hun eengezinswoning in te ruilen voor een meer passende kleinere woning;
- Economiewoningen: Woontij maakt het mogelijk dat werkgevers een 'huurrecht' kopen. Dit helpt om medewerkers aan te kunnen trekken, maar deze moeten wel binnen redelijke termijn (maximaal drie jaar) door kunnen stromen naar de reguliere woningvoorraad[16];
- Tubantia: Woontij heeft een voormalig hotel omgebouwd naar appartementen voor spoedzoekers als tussenoplossing;
- Ondersteunen van initiatieven voor de huisvesting van (seizoens)personeel zodat hiervoor geen 'reguliere woningen' worden ingezet;
- Blijverslening[17] (SVn);
- Stimuleringslening Energie-neutrale woningen (SVn)[18];
- Renteloze lening voor zonnepanelen (SVn) (in voorbereiding).

Verder is het – hoewel eigenlijk niet gewenst – inmiddels toegestaan om met ontheffing tijdelijk 'permanent gebruik' te maken van een recreatief opstal, mits dat niet is gelegen op een recreatiepark. Dit beschouwt de gemeente als 'flex-woningen' die kunnen voorzien in acute nood (spoedzoekers).

B. Versnelling nieuwbouw

Het effectief inzetten van de bestaande woningvoorraad is niet voldoende, er dienen snel woningen te worden gebouwd.

Hoofdcategorieën:

1. sociale en middel-dure huur;
2. goedkope en middel-dure koop.

Vertrekpunten bij deze woningbouw:

- Goede stedenbouwkundige inpassing, géén aantasting landschappelijke waarden;
- Streefverhouding: ca. 70% sociaal / 30% vrije sector (waar mogelijk via CPO en middel-dure huur)[19];

CONCEPT 08-06-2020

[15] Alle woningen onder de € 600.000 kunnen alleen bewoond worden door mensen met een economische of maatschappelijke binding aan Texel, ook de sociale huur valt hieronder. Er is meer concurrentie op de markt nodig, toevoegen van kwalitatief aanbod gaat zorgen voor beweging in de markt. Het 'ingrijpen in de markt' via een huisvestingsverordening is een instrument dat overheden terughoudend moeten toepassen en geldt altijd slechts voor 4 jaar. Het mag enkel worden toegepast als er sprake is van een aantoonbare schaarste op de woningmarkt, die leidt tot een onevenredig nadeel voor bepaalde groepen woningzoekenden. De wet geeft aan dat tegelijkertijd met het invoeren van een huisvestingsvergunningsstelsel, de gemeente aan moet geven wat er gedaan wordt om deze schaarste op te heffen, zodat de woningmarkt naar een meer evenwichtige situatie toe kan groeien. Met als oogmerk dat daarna de huisvestingsvergunning niet langer nodig is.

[16] 4 van deze economiewoningen zijn tijdelijke 'off the grid' modulaire flex-woningen. In het project Waaldereind worden op korte termijn nog 13 economiewoningen gerealiseerd.

[17] De blijverslening kan worden aangevraagd om een woning te verbouwen, te verbeteren of te verduurzamen en is bedoeld voor bewoners met een zorgvraag die aanpassing van de woning vereist en voor bewoners die hun woning levensloopbestendig willen maken zodat ze op comfortabele wijze zelfstandig kunnen blijven wonen.

[18] De Stimuleringslening Energie-neutrale woningen kan worden aangevraagd voor het geheel energieneutraal maken van de eigen woning. Op dit moment wordt onderzocht de regeling te verbreden zodat deze ook voor één of enkele duurzaamheidsmaatregelen kan worden aangevraagd.

[19] Deze streefverhouding wordt toegepast op het totale woningbouwprogramma, voor specifieke bouwlocaties kan er sprake zijn van een andere verhouding (maatwerk). Hierbij speelt ook de financiële haalbaarheid van de betreffende grondexploitatie. Middel-dure huur zal verder betrokken worden in de prestatieafspraken met Woontij voor 2021 en verder.

- Bij programmering mede inzet op:
  - levensloopbestendige woonconcepten voor 65 plussers met zorgvoorzieningen en in de nabijheid van andere voorzieningen (mede met oog op doorstroming);
  - geschikte woningen voor kleine/eenpersoonshuishoudens;
  - Innovatief: Duurzaam en circulair[20] en deels flexibel/verplaatsbaar (met het oog op mogelijke toekomstige huishoudingsdaling, ambitie voor de sociale huurwoningen is minimaal 25% flexibel/verplaatsbaar);
  - Bijdrage woning en omgeving aan positieve gezondheid;
  - De wens van jongeren en senioren om 'in hun eigen dorp' te kunnen blijven wonen hetgeen bijdraagt aan de leefbaarheid van de dorpen (robuuste kernen[21] en een gezonde mix van jong en oud.

Bij de vrije sector koopwoningen op de woningbouwlocaties in eigendom van de gemeente zal via de koopovereenkomst/uitgifteovereenkomst een zelfbewoningsplicht worden opgelegd. Op welke wijze dit zal gebeuren is in uitwerking.

-06-2020

[20] Hierbij dient een goede balans te worden gevonden tussen de financiële haalbaarheid van de betreffende grondexploitatie/de betaalbaarheid van woningen en circulariteit/duurzaamheid.

[21] Woonvisie Texel (2016).

4. Welk maatschappelijk effect beogen we te bereiken op de Texelse woningmarkt en hoe monitoren we dat?

Beoogd maatschappelijk effect:

1. Wachtlijsten voor een sociale huurwoning van gemiddeld maximaal 2 jaar;
2. Afname kwalitatieve mismatch;
3. De Texelse woningmarkt vormt geen belemmering voor het accepteren van een (vaste) baan;
4. Jongeren en senioren kunnen 'in hun eigen dorp' blijven wonen;
5. Terugdringen wonen in de illegaliteit (boerenschuren, bedrijfsgebouwen op bedrijventerreinen).

Op bovenstaand maatschappelijk effect gaan we sturen. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan het beoogd maatschappelijk effect. Hiervoor monitoren we de woningmarkt.

Tweejaarlijks wordt er gemonitord op het gewenst maatschappelijk effect aan de hand de navolgende indicatoren:

- Kortere wachttijden voor een sociale huurwoning;
- Afname kwalitatieve mismatch;
- Afname marktdynamiek;
- Toename woningen (realisatie Woningbouwprogramma Texel (2020 - 2030).

Monitoring[22] door:

- Wachtlijstgegevens van Woontij;
- Woningmarkt- en voorraadgegevens;
- Enquêtes grote werkgevers (OSG De Hogeberg, Omring, De Krim, NIOZ en de gemeente).
- Enquêtes dorpscommissies;
- Gegevens Team Handhaving.

Bijlage 1: Factsheet Monitoring Texels Woningbouwprogramma 2020 - 2030.

Zoals boven aangegeven dient nieuwbouw bij te dragen aan het 'beoogd maatschappelijk effect'. De aanzienlijke gemeentelijke grondpositie stelt de gemeente in staat om (bij) te sturen op het moment dat de situatie op de woningmarkt aanzienlijk verandert.[23]

CONCEPT 08-06-2020

[22] Gelet op de 'op zichzelf staande/anders-soortige woningmarkt' van Texel is hiermee op relatief eenvoudige wijze een goed beeld beschikbaar.

[23] De gemeente heeft dit eerder gedaan. De locatie waar nu de Tuunen wordt gerealiseerd was van oudsher een uitbreidingslocatie, die op een gegeven moment door de gemeente is afgewaardeerd naar 'agrarische grond'. Pas toen de woningmarkt daar echt om vroeg is de grond weer in exploitatie genomen.

5. Om hoeveel woningen gaat het en waar worden deze woningen gebouwd?

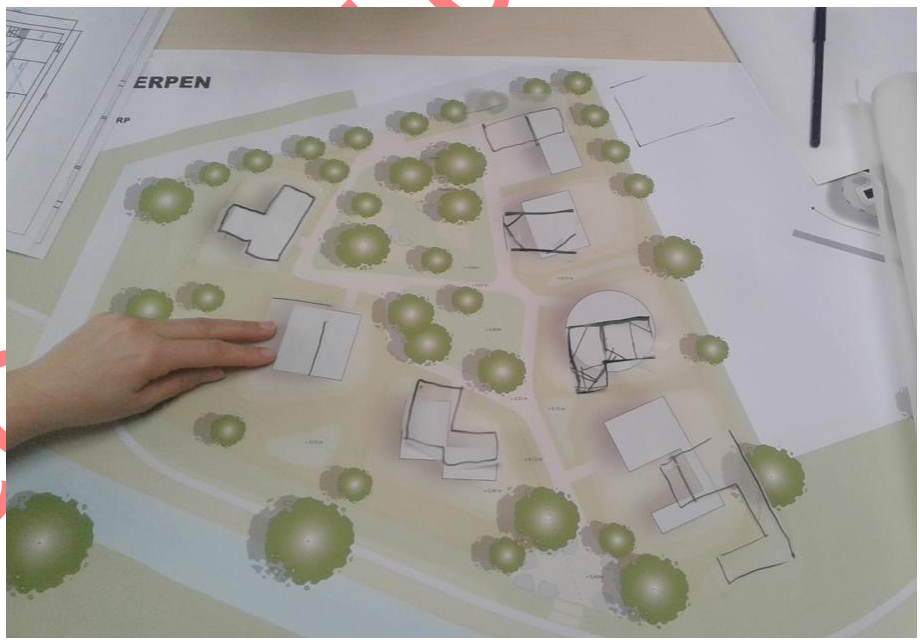
In het 'Overzicht Woningbouw Texel' (bijlage 2) is op basis van een globale programmering volgens de gemeentelijke uitgangspunten vastgelegd, waar en hoeveel woningen er in de periode 2020 – 2030 worden gebouwd. Het overzicht bevat de woningbouwplannen bovenop de huidige KWK woningbouwplannen (allen in uitvoering).

A. Hoeveel woningen?

Het Overzicht Woningbouw Texel biedt ruimte voor de bouw van ca. 440 woningen (waarvan ca. 300 sociale huurwoningen[24]) voor het grootste deel binnen 'bestaand stedelijk gebied' (BSG). Op de meeste locaties is de gemeente grondeigenaar en is de planologie al passend. De gemeente zit daarmee stevig aan het stuur bij fasering en de invulling van de woningbehoefte (soort en kwaliteit). Dit wordt versterkt door de goede samenwerking tussen Woontij en de gemeente via de prestatieafspraken en periodiek overleg (ook met de bewonersvereniging). Daarnaast is er 2 keer per jaar overleg met de lokale makelaars.

B. Waar?

Drie kleinschalige locaties bij de dorpen: De Cocksdorp, Oosterend en Oudeschild. In deze dorpen zijn er geruime tijd nagenoeg geen woningen gebouwd. Voor de leefbaarheid en om te voorzien in de autonome behoefte is dit wel wenselijk. De dorpscommissies is toegezegd dat deze locaties bestuurlijke prioriteit hebben. Daarnaast vooral inbreilocaties in Den Burg en Den Hoorn. Verder een potentiële locatie bij De Koog.



C 08-06-2020

[24] Woontij: Een huis voor iedereen, concept d.d. 16 januari 2020. Woontij heeft een streefaantal van ca. 1.750 huurwoningen in 2030 (een toename van ca. 340 t.o.v. 1 januari 2020), gebaseerd op kennis en ervaring met de lokale woningmarkt en te verwachten ontwikkelingen.

6. Texel bouwt voor de toekomst

De aantrekkelijke eilandsituatie zal altijd zorgen voor vraag naar woningen bij een bepaalde groep mensen (gezonde lucht, natuur, rust, ruimte). Daarnaast is toekomstige prijsdruk - gelet op de noodzaak tot woningverbetering en verduurzaming - wenselijk. Verder zal een deel van de te bouwen woningen van Stichting Woontij verplaatsbaar zijn (modulaire bouw). Op termijn kan Stichting Woontij woningen op andere locaties die einde levensduur zijn vervangen door deze verplaatsbare woningen.

7. Gebruik maken van de Provinciale Versnellingsgelden voor woningbouwprojecten

Voor Texel als kleine gemeente is het een opgave om meerdere bouwplannen/projecten tegelijk in uitvoering te nemen. Doel is om het grootste deel van het Woningbouwprogramma Texel 2020 – 2030 in de periode 2020 – 2025 gerealiseerd te hebben. Daarom wil de gemeente een beroep doen op de versnellingsgelden van de Provincie, om extra uren projectleiding aan te trekken om de woningbouwprojecten te begeleiden. Dit woningbouwprogramma geeft mede onderbouwing voor het gebruikmaken van de versnellingsgelden.

Binnen bovenstaande 'algehele versnelling' geeft Texel eerste prioriteit aan:

- De Cocksdorp – ca. 43 woningen (verlengde van Schipper Boonstraat);
- Oudeschild – ca. 40 woningen (locatie voormalige voetbalveld);
- Oosterend – ca. 25 woningen (achter dorpshuis De Bijenkorf).

06-2020

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

Kortenhoef, 17 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01

Geachte raad,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.

Hierbij maak ik mijn stellige zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Het lijkt erop dat sterke twijfels over de wettelijke haalbaarheid van het plan gerechtvaardigd zijn. Want, zo kan men zich afvragen:

1. Is het gemeentebestuur in staat aan te tonen dat de fijnstofnorm niet wordt overschreden, die als gevolg van het verkeerscirculatieplan op Emmaweg/Zuidereinde en ter hoogte van de Smidsbrug zal toenemen?
2. Is bouwen op vervuilde grond wettelijk wel toegestaan? Is het gemeentebestuur in staat aan te tonen dat de geplande nieuwbouw geschiedt op schone grond? Heeft het gemeentebestuur wel kennisgenomen van de vele onderzoekingen die in het verleden op dit gebied zijn uitgevoerd, en die zonder uitzondering een dramatische vervuiling in het bouwareaal of in de onmiddellijke omgeving daarvan aantoonden? En zijn deze onderzoeken en de conclusies verwerkt in het uitbreidingsplan?
3. Heeft de gemeente een oplossing voor de serieuze bedreiging van natuurwaarden die in het ontwerp bestemmingsplan wordt beschreven? In het ontwerp staat te lezen:
   "Soortenbescherming
   De beoogde ontwikkeling leidt mogelijk tot aantasting van beschermde natuurwaarden voor kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander. Er dient aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar de volgende soorten of soortgroepen: kleine marterachtigen, grote modderkruiper, heikikker en kamsalamander."
   Ik heb hierover niets wezenlijks kunnen terugvinden in het ontwerp anders dan deze vermelding. Ik lees nergens over actief handelen op dit gebied en moet er dus van uitgaan dat aan deze bedreiging, die onomkeerbare gevolgen heeft, geen aandacht wordt besteed.

Op basis van de drie bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Zienswijze Woningbouwproject Zuidsingel

Gemeente Wijdemeren,
Rading 1
1231 KB Loosdrecht

's Graveland, 15 november 2020

Betreft: Zienswijze met betrekking tot het Woningbouwproject Zuidsingel fase 8. NL.IMRO.1696 Zuidsingel fase 8-on01

Geachte raadsleden,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot Woningbouwproject Zuidsingel fase 8

"We willen een leefbare en duurzame gemeente zijn, waarbij verkeersveiligheid een randvoorwaarde is en toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle verkeersdeelnemers zijn gewaarborgd". Voorgaande is de door de Gemeente Wijdemeren opgestelde visie, welke is vertaald in drie thema's:

1) Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid
2) Het stimuleren van duurzame mobiliteit
3) Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

Voor het huidige plan voor Zuidsingel fase 8 lijkt deze visie niet op te gaan. De bouw van een groot aantal nieuwe woningen in het dorp Kortenhoef en de voorgestelde verkeersafwikkeling heeft ernstige gevolgen voor 's Graveland. Hieronder ligt ik stuk voor stuk toe hoe huidige plannen niet passen binnen de visie van de gemeente en daarom veranderd dienen te worden. Woningbouw ja. Maar niet tegen deze prijs.

1) Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid

De komst van een groot aantal nieuwe woningen zou volgens een door de gemeente opgeleverde studie leiden tot de komst van een groot aantal nieuwe verkeersbewegingen. Een zogenaamd veiligere situatie lijkt te ontstaan. Maar feit is dat meer autoverkeer gaat leiden tot meer onveilige situaties voor fietsers en voetgangers, meer oversteken betekent meer kans op aanrijdingen. Er komen meer dan 2000 extra verkeersbewegingen over de Emmaweg. Door de supersnelle bypass naar Hilversum ontstaat er extra sluipverkeer Zuidereinde Zuid naar Noord. Zonder de stoplichten ontstaat er meer sluipverkeer Noorder en Zuidereinde in zuidelijke richting men kan namelijk supersnel naar de N201. Hetzelfde geldt voor richting Kerklaan & Kortenhoefsedijk, met voorrang naar N201. Eveneens komt er meer sluipverkeer Emmaweg en
Koninginneweg in noordelijke richting, is alternatief bypass. Dan komt er nog meer uitgaand verkeer naar Hilversum, wat een randvoorwaarde is voor het verwerken van extra verkeer bouwplan Zuidsingel 8.
In de studie staat dat de huidige situatie in orde is. Zoals in het rapport van *Goudappel Coffeng adviseurs mobiliteit* staat geldt bij verkeer de wet van de minste weerstand.

LEEFBAARHEID: wat betekent leefbaarheid voor jou? Natuur, veilige leefomgeving, sociale contacten, lokale kansen, etc. waarom leef jij hier en waarom is dat fijn, waarom gaat dat veranderen?] Leefbaarheid voor mij betekent het volgende: het geluk van een uitzicht op een weiland met een sloot en bossen. Niet zoals in Loosdrecht waar je als fietser/voetganger/automobilist niets van de plassen ziet. Er staan nl. overal huizen en gebouwen die het uitzicht blokkeren. Hier aan het Zuidereinde en Noordereinde is op een paar plekken

nog zo'n prachtig uitzicht te bewonderen o.a. het weiland Spiegelrust. Dit mag de gemeente haar bewoners niet afnemen. Mijn veilige woonomgeving wordt door dit plan vernietigd. Ik zal zowel als voetganger fietser en automobilist me in vele malen drukker verkeer moeten begeven. Nu hebben wij prettige sociale contacten op het Zuidereinde. Wij als bewoners maken een praatje met elkaar bij het uitlaten van de hond, als we een wandelingetje maken of boodschappen doen. Er worden buurt barbecues georganiseerd. Initiatieven als bloembollen langs de kant van de weg poten met de buurt. De bloembakken water geven. Zo zijn er nog veel meer activiteiten op te noemen wat ons tot gezonde bewoners maakt. Kortom doordat er steeds meer verkeer komt zal de zorgvuldig opgebouwde sociale cohesie in de straat kapot worden gemaakt en verdwijnen. (zie maatschappelijke agenda) Er zal meer sociaal isolement komen. De lokale kansen die een buurt als deze biedt zullen afnemen. De natuur zal worden aangetast; meer groen wordt opgeofferd voor verkeer. Allemaal zaken waar de gemeente, mijns inziens, ons in zal moeten steunen en niet, zoals nu gebeurt, tegenwerken. De gemeente moet goede particuliere initiatieven ondersteunen, wanneer deze gericht zijn op het verbeteren van de kwaliteiten van de kernen.

2) Het stimuleren van duurzame mobiliteit

Met een dergelijke visie zou men verwachten dat de gemeente investeert in duurzame mobiliteit: openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. In de praktijk betekent het stimuleren van duurzame mobiliteit het prioriteren van openbaar vervoer, voetgangers en fietsers in de openbare ruimte, ten koste van het autoverkeer. Dit is gebaseerd op een algemeen geldende regel dat meer wegen leiden tot meer verkeer en dus file, want de aanleg van meer asfalt creëert meer verkeersbewegingen. Problemen rondom capaciteit op autowegen worden dan ook niet opgelost door meer, of bredere wegen aan te leggen, maar door in te zetten op de zogenaamde modal shift waarbij het autoverkeer wordt vervangen door ov, fietsers en voetgangers. De gemeente zal dan ook moeten investeren in duurzame mobiliteit, zoals ze zelf in haar visie schrijft, en niet in meer infrastructuur voor auto's. Investering in betere, bredere fietspaden en veilige voetgangerswegen richting Hilversum, zullen een deel van de autobewegingen in de toekomst kunnen wegnemen. Als de gemeente daadwerkelijk staat voor duurzame mobiliteit, is het een onverdedigbare, ongegronde en hopeloos ouderwetse keuze om de auto te prioriteren boven daadwerkelijk duurzame modaliteiten. Investeringen in duurzame mobiliteit, en daarmee bedoel ik openbaar vervoer, fietsers en voetgangers, zullen niet alleen leiden tot het behoud van het dorpsgezicht en de prachtige natuur in 's Graveland, maar voor een leefbare buurt met gezonde bewoners, minder uitstoot en een veiligere verkeerssituatie.

3) Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

Zoals hierboven beschreven, leidt nieuwe infrastructuur voor auto's automatisch tot meer autoverkeer, meer files en een lagere bereikbaarheid. Een verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid zullen om deze reden dan ook niet gewaarborgd worden door het prioriteren van auto's op de wegen in 's Graveland, maar door het mogelijk te maken om via andere, duurzame modaliteiten de gemeente te kunnen bereiken. Door de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers op de wegen gecompliceerd te maken met meerdere oversteekpunten, neemt de bereikbaarheid voor deze doelgroepen af en stuurt de gemeente aan op meer autogebruik.

Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande, de plannen terug te trekken en van dit woningbouwplan af te zien.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de gemeenteraad van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190,
1230 AD Loosdrecht

`s-Graveland, 16 november 2020

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef (NL.IMRO.1696.BPZuidsingelfase8-on01).

Geachte raadsleden,

In het Weekblad Wijdemeren van 14 oktober 2020 is het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef bekendgemaakt.
Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

1.

In de Wet natuurbescherming is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een vergunning vereist is.

De toename van het verkeer in de toekomst zal een toename van stikstof ten gevolge hebben, die volgens de nieuwe Europese richtlijnen niet meer toegestaan zal zijn en zeer schadelijk voor onze bomen, planten, vogels en insecten.

Daar is geen rekening mee gehouden in het ontwerp plan, alleen met de uitstoot tijdens de bouw en het verkeer in de huidige situatie.

2.

Het zgn. groeps risico neemt toe ipv af.
Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloeds gebied. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Daarnaast geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht. Het bevoegd gezag moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om het groepsrisico in de nabije toekomst te beperken.

Gezien bovenstaande verplichting van de overheid en het feit dat mensen voortijdig sterven als gevolg van een vervuilde lucht, moet de overheid dit risico dus beperken ipv meer verkeer te organiseren of ten minste aangeven met welke andere maatregelen de

uitstoot verminderd kan worden, zoals de maximum snelheid van 30km invoeren in de bebouwde kom Wijdemeren, met name op het Zuidereinde en Noordereinde.

3.

Grootschaligheid tegenover kleinschaligheid.
In plaats van een projectontwikkelaar rijk te maken met de bouw van zoveel huizen in onze polder, moeten er kleinschaliger oplossingen komen. Aan de Koninginneweg staan bijvoorbeeld veel huizen en garages die vervangen zouden kunnen worden door kleine lage appartementcomlexen. In deze crisis willen bedrijven zich graag laten opkopen door de gemeente. Aan de rand van de moestuinen aan de LeeuwenlaaN kunnen zgn tiny huisjes gebouwd worden. Enfin, er zijn ideëen genoeg geleverd voor andere oplossingen dan deze lelijke nieuwe wijk. En Kortenhoef is al zo lelijk geworden, behalve de dijk. Wat zou Nescio wel denken van deze plannen?

4. Welzijn

Het geluk van de bewoners aan het Zuidereinde en Noordereinde neemt af als ze voortdurend in de verkeersdrukte moeten leven. Het is al zo erg.
Happiness en welzijn zijn de nieuwe graadmeters aan het worden voor gemeentelijk beleid, zie bijvoorbeeld de keuze van de gemeente Amsterdam voor een zgn.Doughnut economie. Ga het de auto`s dus niet makkelijker maken maar moeilijker! We genieten nu van de lock down!

Verlaag de snelheid overal naar 30km zoals al in de Tweede Kamer is aangenomen, verbied het Noorder en Zuidereinde voor vrachtauto`s. En stop de bouwplannen in de polder.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Wijdemeren,

Rading 1,

1231 KB Loosdrecht.

’s-Graveland, 18 november 2020.

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8 in Kortenhoef.

Geachte Dames en heren, leden van de Raad,

Met dit schrijven willen wij, alle bewoners van het appartementencomplex “Wilgenhof” aan de Leeuwenlaan in ’s-Graveland, bezwaar aantekenen tegen het Ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8. Wij doen dit op grond van ons recht op een zienswijze.

We hebben een aantal algemene bezwaren tegen het betreffende bestemmingsplan, maar ook enkele specifieke, voor ons zwaar wegende, bezwaren, in het bijzonder van verkeerstechnische aard.

Algemene Bezwaren.

a.) Er is door het College van Burgemeester en Wethouders bekend gemaakt dat omwonenden en belangstellenden worden uitgenodigd om mee te denken over de plannen. Het “meedenkproces ” zou begin september 2020 ingaan. Dit is echter niet gebeurd. Wanneer dan op 15 oktober blijkt dat de plannen reeds zijn ontwikkeld en online ter inzage liggen, komt ons dat als een verkeerde beweging in het democratisch proces voor. Voorts lijkt het op deze wijze een onzorgvuldig, in haast geformuleerd, bestemmingsplan waarbij de omwonenden in de planvorming zijn gepasseerd. De kennelijke haast heeft tot verstoring van de correcte gang van zaken geleid.
b.) Wij vinden het plan te grootschalig, te stedelijk, te kolossaal. Het is niet passend bij het landelijk karakter van onze gemeente en bij de toekomstperspectieven die door het provinciebestuur van Noord-Holland geschetst zijn. Deze spreken van meer bescherming van het landschap en van geen nieuwe woningen buiten de kern van Kortenhoef. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hoogbouw in de plannen voorzien, een ernstige aantasting van de smetteloze skyline in een fraai landelijk gebied. Wanneer in het plan geschreven wordt, dat er ruimte moet zijn voor “stedenbouwkundig inpasbare bouw in 4 of 5 lagen”, is dat volstrekt in tegenspraak met de door u voorgestane “terughoudende inpassing in het landschap.” Het gevolg van realisatie van de plannen zal derhalve onder meer zijn dat het dorpsgezicht van zowel Kortenhoef als van ’s-Graveland ernstig en blijvend zal worden beschadigd. Ook de geplande laagbouw is te omvangrijk en te massaal dus volstrekt niet passend.
c.) De voorgestelde bouw van 250 woningen staat haaks op het vigerende bestemmingsplan 2013.

d.) Met instemming werd door ons kennis genomen van het provinciaal beleid ten opzichte van onze omgeving. Dat beleid houdt onder meer het versterken van de natuurwaarde en de vergroting van de leefbaarheid van ons gebied in. Het ontwerp-bestemmingsplan zoals het er nu ligt is daarmede volledig in strijd. Natuurgebied wordt daarin immers opgeofferd voor stedelijke ontwikkeling. Dit is, mede gelet op de provinciale planvorming, onverteerbaar.

Voorts willen wij nog enkele specifieke bezwaren inzake aspecten die ons direct raken aan u kenbaar maken.

- Het plangebied is voor een natuurliefhebber een Eldorado. Het is het woongebied van tal van beschermde diersoorten waaronder zeldzame vogels. In het oriënterend onderzoek worden slechts terloops enkele marterachtigen en amfibieën (ook al de moeite waard!) genoemd maar onder meer de zilverreiger, de ooievaar, de lepelaar, de ijsvogel etc. worden gemakshalve over het hoofd gezien. De Wet natuurbescherming maakt dat het ontwerpbestemmingsplan in deze vorm onaanvaardbaar is.
- De Verkeerssituatie zal door de uitbreidingsplannen, nog los van de toename van de verkeersintensiteit die sowieso te verwachten is, onhoudbaar worden. Volkomen terecht wordt in het ontwerpbestemmingsplan gesteld dat de realisatie van de uitbreidingen, te weten 250 woningen en nog eens 70 wooneenheden in de z.g. waterwoningen, alleen mogelijk is als de problematiek van het toenemende verkeer wordt opgelost.
  Uit het “Haalbaarheidsonderzoek van de verkeersoplossing Kortenhoef” (brief van het College van Burgemeester en Wethouders aan uw Raad van 30 maart 2020) blijkt overduidelijk dat een toename van de verkeersintensiteit zoals die nu begroot wordt, alleen kan worden verwerkt als er ingrijpende maatregelen worden genomen.
  Het wordt absoluut niet duidelijk dat een succesvolle oplossing wordt gevonden. Eenrichtingverkeer op de beoogde wegen, uitbreiding van het knooppunt “Smidsbrug “ (met levensgevaarlijke situaties voor het fietsverkeer) en een “bypass” vanaf het Zuidereinde richting Leeuwenlaan zijn “oplossingen” die geen soelaas bieden. Bovendien wordt extra “sluipverkeer” aangetrokken vanaf de Vreelandseweg richting Hilversum. Dit doet het verkeer op de Leeuwenlaan op onverantwoorde en gevaarlijke wijze toenemen.
- In ’s-Graveland is men voor de Winkelvoorzieningen en medische zaken in belangrijke mate aangewezen op “De Meenthof” in het centrum van Kortenhoef. De parkeersituatie aldaar is nu al nijpend. Duidelijk is dat er van een onhoudbare situatie sprake zal zijn als er nog eens extra druk op de parkeercapaciteit zal komen te liggen. Deze druk zal immers toenemen door extra winkelend publiek vanuit 320 nieuwe woningen. Mogelijkheden tot verbetering zijn welhaast niet mogelijk.
- Tenslotte komen wij op de financiële aspecten van het ontwerpbestemmingsplan. Wij hebben kennis genomen van de aangekondigde verhoging van de WOZ in 2021: niet minder dan 13,5 %! De begroting 2021 toont oplopende personeelskosten, lege spaarpotten en hoge schulden.

Wij zijn daarom van mening dat er geen ruimte is voor de financiering van “verkeersoplossingen”, en al helemaal niet als deze ook geen soelaas bieden voor de te ontstane problemen voor de Emmaweg en de Leeuwenlaan.

Op basis van het bovenstaande maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan Zuidsingel fase 8, Kortenhoef en verzoeken wij u, kennis genomen hebbend van onze zienswijze, dit ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

Graag vertrouwen wij er op dat u deze zienswijze positief zult ervaren en behandelen; hij is geschreven vanuit betrokkenheid op onze Gemeente. Dit moge ook blijken uit het feit dat de handtekeningen van al onze leden zijn toegevoegd.

Hoogachtend,

Wieringen/gemeente Hollands Kroon, oktober 2020

Betreft: de dubbele motie, door de Raad van de gemeente Hollands Kroon in juni 2020 unaniem aangenomen, over het bedrijvengebied Agriport A7(1 en 2) in de Wieringermeer

Aan het College van de gemeente Hollands Kroon
(en kennisgeving aan de Raad, Gedeputeerden van de Provincie Noord-Holland en het Ministerie van Binnenlandse Zaken)

Geacht College,

Ter inleiding het volgende:
Het is alweer enige maanden geleden dat de verrassende dubbele motie over het Agriportgebied A7 (1 en 2) in de Wieringermeer door de Raad is aangenomen, zelfs unaniem. Dit na een periode waarin vele kritische en boze burgers van de gemeente via Zienswijzen en anderszins hebben gereageerd op het Gebiedsplan Wieringermeer. Intussen is het Gebiedsplan met daarin onder andere het onzalige Agriport++-plan van de baan, en ook de Omgevingsvisie zal opnieuw opgestart worden.
Wij, ook zienswijze-indieners, werden nog meer bevestigd in onze ideeën over de ongelukkkige ruimtelijke ontwikkelingen in de Wieringermeer door de berichtgeving in de NRC van juli 2020. Ook de podcast van het Ontwikkelingsbedrijf Noord Holland Noord NV, waarin een medewerker oreert over de (zijn) ontwikkeling van Agriport tot een succesvol datacentervestigings-gebied, heeft ons zeer verbaasd en geirriteerd.

Vervolgens:
In de nu teruggedraaide Omgevingsvisie en ook het daaruit voort gekomen Gebiedsplan Wieringermeer, zijn wij destijds als burger op een verkeerd been gezet. Een partij in de Raad vatte het kort samen; *misleidende promotie!*
Verkeerde informatie over circulaire economie/landbouw, over werkgelegenheid en over de datacenters.
Ook de grote toename in oppervlakte voor het Agriport++ plan werd als een vanzelfsprekendheid verkocht. Wij, en ook andere kritische burgers, werden overruled;
“ ……. *alles stond toch in de Omgevingsvisie.... en dat was via participatie tot stand gekomen.....”.*
We hebben ons echt laten inpakken. Dat willen we U overigens niet kwalijk nemen, dat is onze schuld. Teveel vertrouwen in de bestuurder. Ook de Raad treft in onze ogen blaam, ze had veel eerder aan de bel moeten trekken en de delegatiebevoegdheid moeten terugdraaien.
Al met al een reeks van pijnlijke gebeurtenissen met verstrekkende ruimtelijke en landschappelijke consequenties.

Toen en nu:
Wat betreft de ontwikkeling van het (de) Bestemmingsplan(nen) Agriport A7 destijds; dat is via de normale ruimtelijke ordening procedures gegaan. Deze ruimtelijke ontwikkeling willen wij niet bekritiseren. Wel het uiteindelijke resultaat.

Gelukkig heeft de Raad op het laatste moment ingezien, mede onder grote druk van vele burgers, dat de plannen in de Omgevingsvisie en het Gebiedsplan voor een uitbreiding van Agriport A7 in een Agriport++ vele bruggen te ver was. Dit leidde er toe dat in maart 2020 alles is stopgezet en er later unaniem een dubbele motie is aangenomen. In deze

dubbele motie wordt het College opgedragen het huidige Agriport A7 een betere ruimtelijke inpassing te geven. Ook moet er in de toekomst beter op onze ruimte worden gepast met als resultaat geen ruimtelijke vergissing zoals het huidige Agriport A7 project waarin dingen zijn gebeurd die, in onze ogen, niet hadden gemogen zoals o.a. een plotseling vestigingsgebied van datacenters en de inpassing van het geheel in het landschap.
Ook al heeft deze ruimte de status van Welstandsluw, dat betekent nog niet dat dan alles mag.

Hoe nu verder?
De ontwikkeling van de Omgevingsvisie Hollands Kroon wordt opnieuw gedaan, vervolgens wordt er verder gewerkt aan een nieuw Gebiedsplan Wieringermeer. Wij zullen straks, met de vele extra informatie die nu boven tafel is gekomen, heel actief aan deze participatie deelnemen.
MAAR hoe gaat het nu verder rondom de bestaande Agriport A7 Bestemmingsplannen?

--De uitvoering van de unaniem aangenomen motie: Wanneer wordt er begonnen met het “inpassen” van het bestaande Agriport A7 in het polderlandschap? En wat zijn precies de plannen? Is er bijvoorbeeld een landschapsarchitect geconsulteerd?

--Wij nemen aan dat er geen zoekgebied meer is. Het Gebiedsplan Wieringermeer is in de ijskast gezet dus ook het zoekgebied. Klopt deze veronderstelling?

--Wij nemen aan dat op dit moment geen toezeggingen meer worden gedaan aan datacentersondernemers/multinationals/projectontwikkellaars in de Wieringermeer. Klopt dat?

--Wij zitten nu midden in een noodzakelijke energietransitie waar iedereen zijn steentje aan moet bijdragen en de Wieringermeer in het bijzonder. Denk aan torenhoge windmolens die niet over het hoofd gezien kunnen worden. Maar daar is destijds voor gekozen om te voldoen aan groene energie in het kader van de voornoemde energietransitie.
Daarom is het voor ons onbegrijpelijk dat U voor datacenters heeft gekozen. Grotere “energieslurpers” zijn er niet. U geeft de burger van de gemeente maar ook die van de regio en eigenlijk van het hele land een slecht voorbeeld. Het getuigt in onze ogen van een zeer korte termijn visie, los van de ruimtelijke en landschappelijke ellende.

Hoe heeft het kunnen gebeuren, dat er buiten de burger om in het Bestemmingsplan Agriport A7 plotseling ruimte is vrijgemaakt voor de bouw van datacenters?
De bedoeling was glastuinbouw, agribusiness en logistiek gerelateerde bedrijven te faciliteren. Daarmee heeft de burger destijds, met moeite, ingestemd. Niet met datacenters! Op welk moment is anders besloten en waarom, en hoe is dat naar de bevolking toe gecommuniceerd?

--Kunt U de bewoners van de Wieringermeer in een huis- aan huis brochure,dus niet digitaal, met een eenvoudig kaartje en korte tekst duidelijk maken waar de huidige grenzen van Agriport A7 (1 en 2) liggen. En ook vermelden hoeveel datacenters er nog gaan komen, waar en wanneer? Kunt U tevens in dezelfde brochure kort uitleggen hoe het nu verder gaat. Dit zal veel onrust bij de bevolking van de Wieringermeer wegnemen.
Deze vragen naar informatie lijken overbodig, zou iedereen moeten weten. Maar dat is niet zo. De ruimtelijke ordening is namelijk voor velen onbegrijpelijk. Was het, en nu nog veel meer vanwege de overgang naar de Omgevingswet.

Wij hopen dat U als college op onze verzoeken ingaat en onze vragen beantwoordt. Ook hopen wij dat U in de toekomst meer verantwoordelijkheid neemt voor wat U bent, een LANDELIJK GEBIED waarin vooral een moderne circulaire landbouw, natuur en recreatie centraal staan.

Een vriendelijke groet,

PS
U kunt zich voorstellen dat uw nieuwste plan (september 2020), een Ontwerp Bestemmingsplan om de bouw van nog een datacenter in een gebied met een agrarische bestemming mogelijk te maken, voor ons onbegrijpelijk is.
Onder grote druk van de bevolking is het Gebiedsplan van tafel geveegd, en wordt de Omgevingsvisie herzien, en nu DIT!

Provincie Noord-Holland

Ruimte Wonen en Klimaat

Dossiernummer	4730
Extern Zaak ID	1515514
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	23 november 2020
Agendapunt	13.b
Omschrijving	Omgevingsverordening: Vaststellen omgevingsregeling, aanpassen mandaten en vaststellen beleidsregel (C-agenda RWK 23-11-2020)
Organisatieonderdeel	BEL/OMB

Bijlagen
Brief aan PS over omgevingsregeling vastgesteld.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	9 november 2020
Ruimte Wonen en Klimaat	**23 november 2020**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 november 2020

Toelichting

Op 22 oktober 2020 heeft PS de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsregeling is als eindconcept besproken door PS en is nu voorgelegd aan GS om definitief vast te stellen. Hierin zijn de nadere regels opgenomen waarvoor GS de bevoegdheid hebben gekregen. De planning is dat zowel de regeling als de verordening rond 16 november in werking zullen treden. Met dit besluit worden ook de mandaten van de Omgevingsdiensten en de Beleidsregel "Tegemoetkoming schade Noord-Holland" aangepast aan de nieuwe Omgevingsverordening NH2020.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. H.E. Wiersma

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 NOV. 2020

Kenmerk

1515514/1516232

Uw kenmerk

Betreft: Omgevingsregeling vastgesteld, wijziging mandaten Omgevingsdiensten en gewijzigde beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Geachte leden,

Op 3 november jl. hebben wij de definitieve Omgevingsregeling NH2020 vastgesteld, het besluit genomen om de mandaten van de omgevingsdiensten te wijzigingen en de gewijzigde beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland vastgesteld. Deze besluiten zijn een vervolg op het vaststellen van de Omgevingsverordening NH2020 door uw Staten op 22 oktober jl.

Omgevingsregeling NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 geeft bij verschillende artikelen de mogelijkheid aan GS om nadere regels te stellen. Deze nadere regels zijn opgenomen in de Omgevingsregeling NH2020. Het eindconcept van de Omgevingsregeling NH2020 is met de stukken die horen bij de Omgevingsverordening NH2020 aan u toegestuurd. Op 3 november jl. hebben wij de definitieve Omgevingsregeling NH2020 vastgesteld.

Ten opzichte van het eindconcept is de regeling op een aantal punten gewijzigd. Dit zijn merendeel wijzigingen die geen grote inhoudelijke consequenties hebben. Een uitzondering hierop vormen de wijzigingen bij de indieningsvereisten voor het aanvragen van een windenergiegebied binnen de MRA en stimuleringsgebieden zonne-energie. De indieningsvereisten zijn vereenvoudigd waardoor van aanvragers minder onderzoekslasten worden gevraagd bij indiening van een aanvraag voor windenergiegebieden. In aanvulling op de versoepelde indieningsvereisten zal door de provincie een aanvullend milieueffectonderzoek worden uitgevoerd in de vorm van een addendum bij het planMER "Structuurvisie Wind op land". Dit geeft de milieugevolgen aan, zodat op basis daarvan een onderbouwde keuze voor een windenergiegebied mogelijk is.

Daarnaast is de participatie-eis aangepast. De gevraagde onderbouwing is voor windenergiegebieden en stimuleringsgebieden zonne-energie gelijk getrokken. Hierbij hebben wij ervoor gekozen om te vragen om een participatiedocument waarin wordt beschreven of en hoe inwoners en stakeholders zijn betrokken bij het verzoek. Hierdoor blijft de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

verantwoordelijkheid voor maatschappelijk draagvlak bij de indieners, in lijn met de het principe 'lokaal wat kan, regionaal wat moet'.

Mandaten omgevingsdiensten

Met het ingaan van de Omgevingsverordening NH2020 komen de 21 verordeningen die zijn samengevoegd in de Omgevingsverordening te vervallen. Dat betekent ook dat verwijzingen hiernaar in onderliggende stukken niet meer kloppen. Om deze reden zijn de mandaten van de Omgevingsdiensten gewijzigd, zodat ze nu naar het juiste artikelnummer in de Omgevingsverordening NH2020 verwijzen. Dit betreft geen inhoudelijke aanpassing ten opzichte van de vigerende mandaten.

Wijziging beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland

Ook de Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland wordt aangepast in verband met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020. De beleidsregel verwijst namelijk naar de Verordening tegemoetkoming schade Noord-Holland, en deze verordening wordt ingetrokken met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020. Daarnaast worden met deze wijziging een paar verbeterpunten meegenomen die de afgelopen tijd naar voren zijn gekomen.

De gewijzigde stukken zullen gepubliceerd worden in het provinciaal blad (www.officielebekendmakingen.nl) en gelijktijdig met de Omgevingsverordening NH2020 in werking treden. Wij verwachten dat dit op 16 november het geval zal zijn. Zowel de Omgevingsregeling NH2020 als de gewijzigde Beleidsregel tegemoetkoming schade Noord-Holland zullen op de website van de provincie geplaatst worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 42 - 27 oktober 2020)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u graag in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het maandelijkse Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Digitale innovaties helpen vrachtverkeer in regio
- Almere en Flevoland nodigen colleges in MRA uit voor samenwerking rond Floriade
- Documentaire toont veranderend landschap in de MRA door de eeuwen heen
- Uithoorn en Ouder-Amstel nemen deel aan Invest-MRA
- Vervoerregio reserveert € 235 miljoen voor systeemsprong mobiliteit
- Internationale scholen Almere samen in campus
- Grote werkgevers in MRA maken afspraken over spreiden van werktijden en vervoermiddelen tijdens en na corona

MRA van start met uitzendingen Metropoolregio Actueel

Vorige week dinsdag was de eerste Metropoolregio Actueel over 'Duurzame en innovatieve mobiliteit'. Metropoolregio Actueel is een serie online uitzendingen waarin wordt gesproken over de uitvoering van de MRA Agenda, die in april is gelanceerd. De uitzendingen worden opgenomen in een studio en rechtstreeks uitgezonden via internet. De kijkers kunnen interactief aan de uitzending deelnemen.

Voor elke uitzending van Metropoolregio Actueel dient u zich apart aan te melden via de onderstaande linken.

De eerstvolgende is de samenvatting van de Duurzaamheid Top op donderdag 29 oktober (16.30-17.30 uur, de enige uitzending die niet live is): https://www.mywebinar.nl/Tweede-MRA-Duurzaamheid-Top-1630/inschrijven

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Voor de onderstaande Metropoolregio Actueel-uitzendingen heeft u de mogelijkheid actief mee te doen. Dat kan al vooraf bij aanmelding door te reageren op een vraag. Ook tijdens de uitzending is interactie mogelijk.

- Dinsdag 17 november (16.30-17.30 uur) over Toerisme: https://www.mywebinar.nl/Toerisme/inschrijven
- Dinsdag 24 november (16.30-17.30 uur) over de Economische Verkemnningen (EVMRA): https://www.mywebinar.nl/Economische-verkenningen/inschrijven
- Dinsdag 8 december (16.30-17.30 uur) over de laatste stand van zaken van de Verstedelijkingsstrategie:
- https://www.mywebinar.nl/Verstedelijkingsstrategie/inschrijven
- Dinsdag 15 december (16.30-17.30 uur) over MRA Invest en de plannen van het MRA Herstelplan Corona: https://www.mywebinar.nl/Invest-MRA/inschrijven

Voor de 'State of the Regio' op woensdagmiddag 2 december a.s. volgt nog een aparte aanmeldingslink. Lees er alles over via de MRA-website.

Alle uitzendingen worden gearchiveerd en zijn via de MRA-website als 'uitzending gemist' in dezelfde week terug te kijken, zoals de Metropoolregio Actueel over Duurzame en innovatieve mobiliteit van 20 oktober jl.

De nieuwe MRA Agenda

De MRA Agenda, die op 17 april 2020 is gelanceerd, vormt de inhoudelijke basis van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en heeft een looptijd van 2020 tot 2024. U kunt de MRA Agenda lezen in een pdf-formaat en in de vorm van een e-magazine. Op de pagina op de MRA-website over de MRA Agenda vindt u alle informatie over de agenda en de voortgangsmonitor.

Kalender op website MRA

Op de website van de MRA staat de kalender met alle activiteiten op MRA-schaal. De kalender wordt continu bijgehouden en geeft een actueel beeld.
Het overzicht van de deelregionale bijeenkomsten voor raads- en Statenleden die bij het MRA Bureau zijn gemeld staat hieronder:

18 nov 2020 - Regionale raadsledenbijeenkomst Zaanstreek-Waterland
24 nov 2020 - Raadsledenbijeenkomst Zuid-Kennemerland
8 dec 2020 - MRA Raadtafel

9 dec 2020 - AM-Raadsledenplatform Amstelland-Meerlanden - Aalsmeer

Het eerstvolgende bericht aan raden en Staten wordt eind volgende maand verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur MRA
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 35 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.