

Bundel – Commissie Ruimte van 17 maart 2025

Agenda bijlagen

- Agenda commissie Ruimte 17 maart 2025
- Spreektijd Statencommissies 4 uur
- Beantwoording Technische vragen commissie Ruimte 17-03-2025
- Concept verslag commissie Ruimte 17 maart 2025 ter voorvisie
- 0 interactieve sessie ontwikkelperspectief NHN & workshop werkboek regie op de ruimte (uitloopavond 20 maart)
- 1 Opening en mededelingen
- 2 18:15 – Inspreekhalfuur
 - Situatie tekeningen Holendrechteweg 54a
 - Inspreektekst Stichting SPIJT
 - Begeleidende mail Stichting SPIJT
- 3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen
 - Agenda commissie Ruimte 17 maart 2025
 - Verslag commissie Ruimte 24 februari 2025 ter voorvisie
 - Concept verslag Commissie Ruimte 25 november 2024 ter voorvisie
 - Lijst met moties Cie. Ruimte 17-03-2025
 - Conceptverslag commissie Ruimte 10 februari 2025 (ter voorvisie)
 - Lijst met toezeggingen Cie. Ruimte 17-03-2025
- 3.a Planningsoverzicht
 - Planningsoverzicht commissie Ruimte maart 2025
- 4 18:45 – B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling
- 4.a Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost
 - Toelichting: De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in Schagen Oost. Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van de commissieleden Ruimte.*
 - Behandelveorstel: Met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek Asielopvang Schagen Oost bespreken.*
 - Dossier 17862 voorblad
 - Brief aan PS over ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost
 - Ontheffingsverzoek gemeente Schagen
 - Locatieonderzoek asielopvang
 - Inrichtingstekening asielopvang
 - Fotoblad locatie huidige asielopvang
 - Brief aan de gemeente Schagen verzonden 19 mei 2022
- 4.a.1 Ingekomen stukken mbt Ontheffingsverzoek (extern)
 - Ingekomen brief Bewonersgroep Schagen Oost
 - Bijlage Bewonersgroep Schagen Oost: raadsalternatieven noodopvang Asielzoekers
 - Inspreekbijdrage Bewonersgroep Schagen Oost
 - Inspreektekst 40 omwonenden Schagen Oost
- 5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)
 - Rondvraag VVD Ontwikkelingen Houtrakpolder (cie. Ruimte 17-03-2025)
- 6 20:45 – B-agenda Mobiliteit
- 6.a Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid
 - Toelichting: De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.*
 - Behandelveorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid bespreken.*
 - Dossier 17738 voorblad
 - Brief aan PS over onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid
 - Onderzoek naar Mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland
- 6.b Motie M256-2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Toelichting: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten "M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" aangenomen waarmee de provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken middels twee opties met de commissie Ruimte van Provinciale Staten. Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 256-2022 bespreken.

De commissie Ruimte wordt twee opties voorgelegd:

Optie 1: Eerder voorgestelde verboden wel op te nemen in een nieuw aan te besteden contract;

Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken;

Dossier 17628 voorblad

Voorgestelde definities reclameverboden

Brief aan PS over Motie M256-2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal

M256-2022 AANGENOMEN.

- 7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

Rondvraag GL contra-expertise bomen

Rondvraag CDA fietsknelpunt N206

- 8 22:15 – B-Agenda Wonen

- 8.a Motie wonen boven parkeerplaatsen

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 130-2024 bespreken.

De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie M 130-2024 'wonen boven parkeerplaatsen' als afgedaan kan worden beschouwd.

Dossier 17623 voorblad

Brief aan PS over M 130-2024 'wonen boven parkeerplaatsen'

M130-2024 AANGENOMEN PvdA GL CDA PvdD Volt Moties-Wonen boven parkeren

- 9 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

- 10 C-agenda Mobiliteit

- 10.a Mobiliteit: Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

In december 2024 is de subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 vastgesteld. Gedeputeerde Staten brengen een lichte wijziging aan in deze subsidieregeling. Hierdoor kunnen gemeenten de subsidie ook met terugwerkende kracht aanvragen. Dit doen GS vanwege de eerdere gemaakte afspraken hierover met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek.

Dossier 17559 voorblad

Wijzigingsbesluit Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025

Brief aan PS over Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid

- 10.b Mobiliteit: Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit 2024 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De provincie stelde vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur in 2024 12,2 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van lokale wegen en fietspaden. Inmiddels zijn de subsidies ter waarde van 12 miljoen euro verleend aan 27 projecten van gemeenten die de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid van Noord-Holland met de fiets vergroten. Ook delen we de voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit: een overzicht van de resultaten in 2024 en een vooruitblik naar 2025.

Dossier 17781 voorblad

Brief aan PS over Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit 2024

Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid 2024

Voortgangsrapportage Actieve Mobiliteit 2024

Resultaten subsidieregeling Kleine infrastructuur 2024

- 11 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

- 11.a Ruimte: Ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54a, Ouder-Amstel (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Het gemeentebestuur van Ouder-Amstel heeft Gedeputeerde Staten verzocht om een ontheffing te verlenen van de regels uit de Omgevingsverordening voor de bouw van een woning aan de Holendrechteweg 54a. Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit verzoek te weigeren omdat het initiatief niet past binnen de regels en er geen bijzondere omstandigheden zijn waardoor afwijken van de regels te rechtvaardigen is.

Dossier 17399 voorblad

Verzoek om ontheffing en gevraagde aanvulling-gecomprimeerd (1)

Brief aan PS over verzoek om ontheffing voor de omzetting en bouw van een woning aan de Holendrechteweg

- 11.b Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met Provinciale Staten. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Industrieterein van Provinciaal Belang, de Provinciale Monumenten, Vaarwegen en het Landelijk Gebied. De wijzigingen gelden per 1 februari 2025.
Dossier 17566 voorblad
2. Nota van beantwoording ronde 2024-II eindconcept gelakt_Geredigeerd
Brief aan PS over Wijziging werkingsgebieden & bijlagen omgevingsverordening
- 11.c Ruimte: Reactie Stichting SPIJT op verzoek gemeente Wormerland inzake ontheffing BPL (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Stichting SPIJT
Brief GS Stichting Spijt mbt verzoek ontheffing BPL en ontgrenzing stiltegebied gemeente Wormerland
Alternatieven plan Ijsbaanterrein (5 varianten)
- 11.d Ruimtelijke ontwikkeling: Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp) (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden begin maart ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, Stiltegebieden en Provinciale Monumenten.
Dossier 17714 voorblad
Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp)
Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I
- 11.e Ruimtelijke ontwikkeling: Afronden fase 1 Regie op de Ruimte (Betrekken bij interactieve sessie op 20 maart 2025 com. Ruimte)
De provincie werkt aan actualisering van de omgevingsvisie. De eerste fase in dit traject is afgerond. De eindproducten van fase 1 bestaan uit een werkboek Regie op de Ruimte, een routekaart en een kaartenatlas. Deze producten zijn door GS vrijgegeven voor bespreking met PS. Samen geeft dit een weergave van de basisinformatie voor de actualisatie van de omgevingsvisie.
Dossier 17921 voorblad
Brief aan PS over afronding eerste fase Regie op de Ruimte
Werkboek Regie op de Ruimte
Routekaart Regie op de Ruimte 2025 bestuurlijk 25 feb 2025
- 11.f Ruimte: Ontheffingsverzoek Dwarsweg 18 Uithoorn (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
De gemeente Uithoorn heeft een verzoek om ontheffing ingediend van de Omgevingsverordening NH2022 voor de realisatie van huisvesting van tijdelijke werknemers voor vier glastuinbouwbedrijven. Gedeputeerde Staten besluiten de ontheffing te verlenen.
Dossier 17795 voorblad
Brief aan PS over ontheffing van artikel 6.47 OVNH2022 voor huisvesting tijdelijke werknemers Dwarsweg 18 Uithoorn
Ontheffingsverzoek gemeente Dwarsweg
- 11.g Ruimte: Ontwikkelingen Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Het College van GS informeert Provinciale Staten over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied en over de besluiten die de komende jaren verwacht worden. De Houtrakpolder is in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de polder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.
Dossier 17876 voorblad
Brief aan PS over ontwikkelingen Houtrakpolder
- 11.h Ruimte: Tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
De gemeente Oostzaan heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 ingediend voor de realisatie van 21 woningen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen. Ten behoeve van de ontheffing stemt het college in met een mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst NNN met de gemeente Oostzaan om te voldoen aan de voorwaarden van de Omgevingsverordening NH2022.
Dossier 17872 voorblad
Brief aan PS over tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan
Ontheffingsverzoek van gemeente Oostzaan
Aanvullende motivering locatie twiske

Mitigatie- herstel- en compensatieovereenkomst Twiske 20250210

- 11.i Ruimte: Ingekomen brief Natuurmonumenten aan GS over ontheffingsverzoek BL Gem. Wormer (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Brief Natuurmonumenten aan GS over ontheffingsverzoek BL Gemeente Wormer
- 12 C-agenda Wonen
- 12.a Wonen: Vaststelling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 (C-agenda Cie. Ruimte 17 maart 2025))
Voor 2025 en 2026 heeft het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening weer budget (€ 6.738.062,53,-) beschikbaar gesteld voor cofinanciering ten behoeve van externe inhuur voor woningbouwprojecten bij gemeenten. Vanuit het coalitieakkoord is jaarlijks € 3.000.000,- beschikbaar gesteld voor deze 'flexibele schil', waarvan nu in eerste instantie € 2.000.000,- als cofinanciering wordt ingezet om uit te keren naar gemeenten. Voor 2025 en 2026 wordt daarmee ten minste € 8.694.972,23,- beschikbaar gesteld voor de flexibele schil versnellen woningbouw. GS stelt de uitgewerkte subsidieregeling vast, zodat gemeenten een aanvraag kunnen doen.
Dossier 17674 voorblad
Brief aan PS over vaststelling UVR flexibele schil versnelling woningbouw 2025
- 13 C-agenda Algemeen
- 13.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 91 (C-agenda alle commissies maart 2025)
Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 91_Geredigeerd

Agenda Commissie Ruimte

Datum 17-03-2025

Tijd 18:15 – 22:45

Locatie Statenzaal

Voorzitter Marianne Poot

Toelichting De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via <https://noord-holland.stateninformatie.nl>.
De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.
Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.
Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 14 maart) door het aanmeldformulier in te vullen: [Aanmeldformulier inspreken commissievergadering](#)
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 na punt 3 eerder beginnen.

0 interactieve sessie ontwikkelperspectief NHN & workshop werkboek regie op de ruimte (uitloopavond 20 maart)

1 Opening en mededelingen

2 Inspreekhalfuur

18:15

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen

3.a Planningsoverzicht

4 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

18:45

4.a Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost

Toelichting: De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in

Schagen Oost. Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van de commissieleden Ruimte.

Behandelvorschstel: Met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek Asielopvang Schagen Oost bespreken.

5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

6 B-agenda Mobiliteit

20:45

6.a Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid

Toelichting: De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.

Behandelvorschstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid bespreken.

6.b Motie M256–2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Toelichting: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten “M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid” aangenomen waarmee de provincie Noord–Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees– en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken middels twee opties met de commissie Ruimte van Provinciale Staten.

Behandelvorschstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvorschstel van de motie 256–2022 bespreken.

De commissie Ruimte wordt twee opties voorgelegd:

Optie 1: Eerder voorgestelde verboden we! op te nemen in een nieuw aan te besteden contract;

Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken;

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

8 B-Agenda Wonen

22:15

8.a Motie wonen boven parkeerplaatsen

Behandelvorschstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvorschstel van de motie 130-2024 bespreken.

De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie M 130-2024 'wonen boven parkeerplaatsen' als afgedaan kan worden beschouwd.

9 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**10 C-agenda Mobiliteit****10.a Mobiliteit: Wijzigingsvorschstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)**

In december 2024 is de subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 vastgesteld. Gedeputeerde Staten brengen een lichte wijziging aan in deze subsidieregeling. Hierdoor kunnen gemeenten de subsidie ook met terugwerkende kracht aanvragen. Dit doen GS vanwege de eerdere gemaakte afspraken hierover met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek.

10.b Mobiliteit: Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit 2024 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De provincie stelde vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur in 2024 12,2 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van lokale wegen en fietspaden. Inmiddels zijn de subsidies ter waarde van 12 miljoen euro verleend aan 27 projecten van gemeenten die de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid van Noord-Holland met de fiets vergroten. Ook delen we de voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit: een overzicht van de resultaten in 2024 en een vooruitblik naar 2025.

11 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling**11.a Ruimte: Ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54a, Ouder-Amstel (C-agenda Ruimte 17-03-2025)**

Het gemeentebestuur van Ouder-Amstel heeft Gedeputeerde Staten verzocht om een ontheffing te verlenen van de regels uit de Omgevingsverordening voor de bouw van een woning aan de Holendrechteweg 54a. Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit verzoek te weigeren omdat het initiatief niet past

binnen de regels en er geen bijzondere omstandigheden zijn waardoor afwijken van de regels te rechtvaardigen is.

11.b Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met Provinciale Staten. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Industrierrein van Provinciaal Belang, de Provinciale Monumenten, Vaarwegen en het Landelijk Gebied. De wijzigingen gelden per 1 februari 2025.

11.c Ruimte: Reactie Stichting SPIJT op verzoek gemeente Wormerland inzake ontheffing BPL (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

11.d Ruimtelijke ontwikkeling: Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp) (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden begin maart ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, Stiltegebieden en Provinciale Monumenten.

11.e Ruimtelijke ontwikkeling: Afronden fase 1 Regie op de Ruimte (Betrekken bij interactieve sessie op 20 maart 2025 com. Ruimte)

De provincie werkt aan actualisering van de omgevingsvisie. De eerste fase in dit traject is afgerond. De eindproducten van fase 1 bestaan uit een werkboek Regie op de Ruimte, een routekaart en een kaartenatlas. Deze producten zijn door GS vrijgegeven voor bespreking met PS. Samen geeft dit een weergave van de basisinformatie voor de actualisatie van de omgevingsvisie.

11.f Ruimte: Ontheffingsverzoek Dwarsweg 18 Uithoorn (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De gemeente Uithoorn heeft een verzoek om ontheffing ingediend van de Omgevingsverordening NH2022 voor de realisatie van huisvesting van tijdelijke werknemers voor vier glastuinbouwbedrijven. Gedeputeerde Staten besluiten de ontheffing te verlenen.

11.g Ruimte: Ontwikkelingen Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Het College van GS informeert Provinciale Staten over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied en over de besluiten die de komende jaren verwacht worden. De Houtrakpolder is in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de polder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.

11.h Ruimte: Tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De gemeente Oostzaan heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 ingediend voor de realisatie van 21 woningen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen. Ten behoeve van de ontheffing stemt het college in met een mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst NNN met de gemeente Oostzaan om te voldoen aan de voorwaarden van de Omgevingsverordening NH2022.

12 C-agenda Wonen

12.a Wonen: Vaststelling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 (C-agenda Cie. Ruimte 17 maart 2025))

Voor 2025 en 2026 heeft het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening weer budget (€ 6.738.062,53,-) beschikbaar gesteld voor cofinanciering ten behoeve van externe inhuur voor woningbouwprojecten bij gemeenten. Vanuit het coalitieakkoord is jaarlijks € 3.000.000,- beschikbaar gesteld voor deze 'flexibele schil', waarvan nu in eerste instantie € 2.000.000,- als cofinanciering wordt ingezet om uit te keren naar gemeenten. Voor 2025 en 2026 wordt daarmee ten minste € 8.694.972,23,- beschikbaar gesteld voor de flexibele schil versnellen woningbouw. GS stelt de uitgewerkte subsidieregeling vast, zodat gemeenten een aanvraag kunnen doen.

13 C-agenda Algemeen

13.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 91 (C-agenda alle commissies maart 2025)

Nieuwe Spreektijd Statencommissies 3 februari 2025 (na overstap H. Stulemeijer)

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 4 uur
VVD	9	17 min. (5+12)
BBB	8	16 min. (5+11)
PvdA	7	14 min. (5+7)
GroenLinks	7	14 min. (5+7)
D66	4	10 min. (5+5)
PvdD	4	10 min. (5+5)
JA21	3	9 min. (5+3)
PVV	3	9 min. (5+3)
VOLT	2	8 min. (5+3)
CDA	2	8 min. (5+3)
Forum voor Democratie	2	8 min. (5+3)
SP	2	8 min. (5+3)
50PLUS	1	6 min. (5+1)
ChristenUnie	1	6 min. (5+1)
GS (25%)		48 min.

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
1	PvdD	4.a	E. Rommel	Ontheffin gsverzoek Schagen-Oost	1. De ontheffing wordt gevraagd voor het realiseren van duurzame opvang voor maximaal 300 bewoners. Is dit hetzelfde aantal bewoners als er nu wordt opgevangen? 2. Betekent dit aantal van maximaal 300 bewoners dat een uitbreiding van het terrein noodzakelijk is? 3. Betekent de verlenging met 5 tot 10 jaar voor max 300 pers dat de tenten vervangen worden door meer duurzame woonunits? Welke andere aanpassingen zijn nodig?	1. Nee. Er worden nu maximaal 250 bewoners opgevangen. 2. Nee. De huidige voorziening wordt in dat geval aangepast om de opvang van maximaal 300 bewoners mogelijk te maken. Volgens het COA is hier nog ruimte voor, ook conform veiligheidsvereisten. 3. Het COA gaat vooralsnog uit van het blijven gebruiken van de huidige tenten. Het COA houdt evenwel de mogelijkheid open dat na een aantal jaar de tenten worden vervangen door meer duurzame woonunits. Dit hangt onder meer af van de landelijke wetgeving m.b.t. de asielopvang, de staat van de tenten gedurende de gebruikstijd en de haalbaarheid van woonunits. Overleg met de gemeente over de omgevingsvergunning zal nodig zijn en het moet passen binnen zowel gemeentelijke voorwaarden als binnen de provinciale ontheffing. Voorstelbaar is dat in dat geval ook gekeken wordt naar verdere verduurzaming van de voorzieningen.
2	PvdD	6.a	J. Olthof	Onderzoe k mobiliteit srechtsva ardigheid	1. Is er in het 'compleet fietssysteem' ook een optie voor elektrische fietsen, voor mensen die verder weg wonen van voor hen belangrijke voorzieningen?	Ja, met het 'complete fietssysteem' wordt bedoeld dat de fiets voor zo veel mogelijk bewoners een reëel optie is om te gebruiken. Dit kan vooral bij bewoners die verder weg van voorzieningen wonen betekenen dat de elektrische fiets daarin

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
3						een rol speelt. Ook bij aangepaste fietsen en bij driewielers komt elektrische trapondersteuning voor.
	PvdD	6.b.	J. Olthof	Motie M256-2022	1. Klopt de veronderstelling dat opbrengsten uit reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten meer opbrengen dan andere segmenten?	Deze aanname klopt niet. Exploitanten bepalen hun prijs op basis van doelgroep en aantal passanten. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen reclame categorieën.
4	JA21	4.a	E. Rommel	Ontheffin gsverzoek Schagen-Oost	1. Is er een milieueffectbeoordeling gedaan naar de aanleg van asfalt- en puinverharding (tot 9.750 m²) en de verwachte extra 5.000–6.000 m² bij een langere opvangperiode? Hoe worden bodemleven en waterhuishouding gecompenseerd of hersteld? <i>Toelichting:</i> Er wordt in de stukken gesproken over een forse hoeveelheid puin en asfalt; er is sprake van potentieel blijvende bodemschade. Noodzakelijke mitigatie- of herstelaanpak is niet inzichtelijk. 2. Welke (financiële) ramingen of modellen worden gebruikt om kosten, baten en exploitatie (COA, gemeente, provincie) te berekenen, en in hoeverre is er rekening gehouden met potentiële meerkosten (verlenging van 5 naar 10 jaar, sloop en herstel)?	1. Het is niet bekend of er een dergelijke milieueffectbeoordeling is gedaan. Het is aan de gemeente om te beoordelen wat de milieugevolgen van de ontwikkeling zijn in het kader van de vergunningverlening. De provincie heeft hier geen regels voor en het betreft ook geen kernkwaliteit. In de huidige situatie wordt de bodem beschermd door een drukverdeeldoek. Het drukverdeeldoek voorkomt de menging van het granulaat met de ondergrond. Volgens het COA is de ervaring bij het toepassen van deze techniek dat er geen merkbare invloed is op de ondergrond. De ondergrond herstelt naar de situatie voordat de verharding werd aangebracht er worden geen verontreiniging aangetroffen na verwijdering. Voor eventuele toevoeging van verharding geldt hetzelfde. Voor compensatie van de waterhuishouding

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
5					<i>Toelichting:</i> De gemeente benoemt dat kosten op het COA verhaald worden, maar de omvang van die kosten en financiële risico's (incl. compensatie bij voortijdige afbouw of schadeclaims), ook voor de provincie, zijn niet duidelijk.	(de hoeveelheid waterbergend vermogen) heeft de gemeente een perceel aangekocht aan de Priggeweg. 2. De kosten liggen bij het COA (exploitatie) en de gemeente (bieden van voorzieningen), eventueel aangevuld met rijksbijdragen. De provincie is hierbij niet betrokken en heeft hier ook geen inzicht in. Wij verwachten bij deze locatie geen kosten en geen financiële risico's voor de provincie. Volgens het COA dienen voor elke ontwikkeling periodiek fasedocumenten opgesteld te worden. Een onderdeel van een fasedocument is het rekenmodel. Projectspecifieke zaken, waaronder ook een verlenging van de exploitatie, landen in het fasedocument, en worden intern bij het COA afgewogen.
	JA21	6.b	J. Olthof	Motie M256-2022	<i>1. Welke parameters en uitgangspunten zijn meegenomen in de analyse van de 10–15% verwachte kostentoename door beperkte concurrentie en inflatie?</i> <i>Toelichting:</i> In Document 4 wordt slechts een bandbreedte genoemd (10–15%), maar niet hoe deze tot stand is gekomen.	1. Dit zijn ten eerste de CBS index cijfers van de afgelopen twee jaar en ten tweede is het inzicht gekomen uit vergelijkbare aanbestedingen/opdrachten dat de kosten voor materialen en personeel sterker stijgen dan de inflatie. Er zijn op dit moment maar twee bedrijven die het beheer en onderhoud van haltemeubilair aanbieden. 2. De KPI's en contractvoorwaarden worden na dit besluit nader uitgewerkt in de aanbestedingsdocumenten en overeenkomst.

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
6					2. Welke meetbare indicatoren (KPI's) worden opgenomen in het bestek om de naleving van het reclameverbod te beoordelen, en hoe worden exploitanten hierop afgerekend? Toelichting: Document 4 spreekt alleen over "heldere eisen" in het programma van eisen, maar niet over concrete KPI's of sancties.	De zorg hierbij is het opstellen van proportionele KPI's en sancties, waarbij het van belang blijft een aantrekkelijke aanbod aan de markt te kunnen doen. Er wordt overwogen om een maandelijkse rapportage te ontvangen van de gevoerde campagnes, een maximaal termijn te stellen voor het verwijderen van een verkeerde uiting na constatering en een financiële sanctie wanneer dit voorkomt.
	JA21	11.e	E. Rommel	Ruimtelijk e ontwikkeling: Afronden fase 1 Regie op de Ruimte	1. Hoe worden verschillende energie-opties (zoals kernenergie, wind, zon, waterstof) technisch vergeleken in de kosten-batenanalyses, rekeninghoudend met efficiency en aanwijzing oplocatieniveau? <i>Toelichting:</i> In par. 4.3 is sprake van een grotere urgentie rond zelfvoorzienendheid in energie. Er staat dat er mogelijk scherpere 'locatiekeuzes' nodig zijn voor bv. kernenergie versus wind. We willen weten op basis van welke (kwantitatieve) methode die vergelijking gebeurt (LCOE, CO₂-footprint, leveringszekerheid, etc.). Citaat: "Energie. Grotere urgentie op korte termijn door netcongestie, grotere kennis over transitie en geopolitieke vraag om	De keuzes die voorliggen voor de omgevingsvisie en de consequenties van die keuze worden inzichtelijk gemaakt via Stel dat verkenningen. Dit is een vorm van scenario-studies, waarbij we willen doorredeneren vanuit beleidskeuzes die de provincie kan maken en wat dat betekent. Het gaat hierbij vooral om de integrale afweging, waarbij de onderlinge verwevenheid van beleidsthema's zichtbaar wordt. De uitspraken die hieruit volgen, zullen dan ook meer kwalitatief dan kwantitatief zijn. De kennis die er is over de verschillende energievormen en de net-efficiëntie daarvan worden hierin uiteraard meegenomen.

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					grotere zelfvoorzienendheid vragen om een scherpere aanwijzing op locatieniveau en efficiency (clusteren van vraag en aanbod uit huidige omgevingsvisie gebiedsgericht benoemen).“	
	GL	6.b	J. Olthof	Motie M256-2022	Over de uitvoering van motie M256-2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid ik de volgende vragen: 1) In uw brief wordt steeds verwezen naar een marktanalyse. Die analyse is echter niet bijgevoegd in de stukken. Kunt u deze analyse alsnog met de Staten delen?	1. De belangrijkste conclusies zijn opgenomen in voorliggende brief. De marktanalyse is geen op zichzelf staand document. Dit is in een stapsgewijs proces tot stand gekomen sinds het indienen van de motie. Deze analyse/scenario's zijn ontwikkeld door inhoudelijke experts bij de provincie door het bijhouden van actualiteiten in het land. Bij het officieel in gang zetten van de aanbesteding wordt inderdaad een op zichzelf staande marktanalyse gemaakt, welke gebruikt wordt in de aanbesteding. Om deze reden is deze vertrouwelijk van aard.

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					2) Is de analyse opgesteld met behulp van onafhankelijke experts? En zo ja, zijn deze experts dan vrij van politieke overtuigingen die in potentie onverenigbaar zijn met de geest van de motie? Ter illustratie: er bestaan bureaus die op hun site spreken over een verbod op fossiele reclame in termen als "lobby van de 'groene' sector", "symboolpolitiek", "voor de bühne" en "bedreiging voor buitenreclame". Zie ter illustratie o.a. https://www.nabb.nl/buitenreclame-onder-druk-door-nieuwe-reclameverboden/en https://www.nabb.nl/haarlem-wil-verbod-op-reclames-voor-vlees-uit-bio-industrie/ 3) Uit alle berichten over buitenreclame – ook die van de site van de NABB in het voorbeeld hierboven – blijkt dat de buitenreclamesector elk jaar weer een nieuw record aan omzet maakt met grote winsten. Hoe is het dan mogelijk dat er steeds minder geboden wordt aan afdracht? Naast de digitale markt schijnt ook de traditionele buitenreclamemarkt te zijn gegroeid met 2 procent. Zijn er prijsafspraken tussen exploitanten of is er sprake van monopolieposities? Ter illustratie: https://fonkmagazine.nl/artikelen/media/ooh-markt-in-2024-gegroeid-met-8p-tot-tot-ruim-300-	2. Bij het opstellen van deze analyse is een onafhankelijk inhoudelijk adviseur ingehuurd. Voor zover bekend zijn er door de expert geen politieke uitingen met betrekking tot dit onderwerp bekend. 3. De grote groei van buitenreclame komt de laatste jaren volledig vanuit de digitalisatie. Exploitanten verwachten dat de groei door zal gaan en dat die voor rekening komt van steeds meer digitale schermen. Exploitanten doen hun biedingen mede op basis van toekomstige verwachtingen. En de verwachtingen zijn dat traditionele reclame (posters in abri's) steeds minder opbrengen. Voor zover bekend zijn er geen prijsafspraken tussen exploitanten. Het inzicht uit vergelijkbare aanbestedingen/opdrachten leert dat de kosten voor materialen en personeel sterker stijgen dan de inflatie. Er zijn potentieel

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					miljoen-71801.html https://marketingreport.nl/outreach-ooh-markt-haalt-wederom-record-in-2023-279-miljoen-euro/ https://www.nabb.nl/ooh-stevent-af-op-recordomzet-in-2022/ 4) Er wordt gezegd dat er in verschillende gemeenten al minder afdracht geboden wordt. Om welke gemeenten gaat dit, zodat wij navraag kunnen doen bij de betreffende gemeenten? 5) Bij welke partijen is navraag gedaan in de marktanalyse? Gebruiken ze allemaal de term 'nice to have'? 6) Bent u ervan op de hoogte dat in meerdere steden het weren van fossiele reclame in contracten geen financiële gevolgen heeft gehad? En waarom zouden we in onze provincie wél die financiële gevolgen moeten incasseren, wat maakt ons als provincie zo 'anders' dan gemeenten waar dit wel is gelukt? Zoals in Amersfoort met de A0-borden(zie	twee reclame-exploitanten bereid om aan te bieden. Weinig concurrentie kan leiden tot lagere afdrachten. 4. De informatie over de hoogte van de afdracht is concurrentie gevoelige informatie en mag in verband met geheimhouding niet gedeeld worden. Bij min of meer vergelijkbare aanbestedingen van andere provincies werden afdrachten geboden in de range € 500 - € 850 per abri. Bij deze aanbestedingen was geen sprake van specifieke reclameverboden. 5. Diverse reclame exploitanten zoals Clear Channel, Global en OFN (de huidige leverancier). De term 'nice to have' is een vrije vertaling van de interesse van reclame exploitanten in de reclamevlakken in de abri's van de provincie Noord-Holland. 6. In de afgelopen jaren hebben er nauwelijks aanbestedingen plaatsgevonden waarin een vergelijkbaar reclameverbod (uit de motie) is geïntroduceerd. De enige vergelijkbare aanbesteding betrof de aanbesteding van de gemeente Nijmegen, waarbij in de nieuwe concessie digitale reclame werd toegestaan. Hierdoor is een vergelijking niet mogelijk.

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					https://amersfoort.notubiz.nl/document/12872377/1: 'Bij nieuwe aanbestedingen, contracten worden er sinds december 2022 eisen opgenomen om fossiele reclame uit te sluiten. Daarmee wordt uitfaseren bereikt zodra alle concessies doorlopen zijn. Bij de meest recente aanbesteding voor A0 reclameframes is de eis toegevoegd om fossiele reclame uit te sluiten. Het aanbestedingsresultaat voor deze vorm van reclame leverde geen negatieve financiële consequenties voor de gemeente op. Bij komende aanbestedingen zullen wij de raad voorafgaand aan aanbesteding informeren over te verwachten negatieve financiële consequenties van het stellen van deze eis aangaande het uitsluiten van fossiele reclame.' 7) Moet er normaal gesproken niet eerst een aanbesteding worden gedaan met de voorwaarden zoals in de motie en dat dan – als er daadwerkelijk financieel verlies is in plaats van potentieel verlies uit een marktanalyse – nog door de Staten akkoord op worden gegeven?	Het klopt dat er gemeenten zijn (zoals Amersfoort, Utrecht) die beleid aangenomen hebben om reclameverboden op te nemen in nieuw af te sluiten concessies. Maar deze zijn nog niet geïntroduceerd, omdat hier nog langlopende contracten zijn. Ervaringen uit deze aanbestedingen zijn dan ook nog niet voorhanden. De aanbesteding voor A0-borden in Amersfoort is niet vergelijkbaar. In concessies voor A0-borden wordt niet of nauwelijks handelsreclame gevoerd. Deze vlakken worden ingezet voor aankondigingen van evenementen. Een vergelijkbaar reclameverbod heeft op dit segment niet of nauwelijks impact. 7. In de aangenomen motie was het standpunt dat bij beleidsmatig ingrijpen op het soort reclame-uitingen uit de motie er geen financiële gevolgen zouden zijn. Op basis van de verkregen informatie concludeert Gedeputeerde Staten dat de aangenomen motie niet zonder financiële gevolgen uitgevoerd kan worden. Daarom wordt Provinciale Staten vooraf gevraagd een keuze te maken tussen de gepresenteerde opties. Wanneer er gehandeld wordt volgens uw vraag, is er een kans dat de opdracht niet gegund kan worden bij toenemende kosten

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					8) Als fossiele reclames maar ongeveer 5 tot 10 procent uitmaken van de reclames nu, hoe kan er dan een daling van 15 tot 40 procent in afdracht zijn? 9) In de analyse staat dat andere factoren eigenlijk veel meer invloed hebben op de kosten en de afdracht dan het wel of niet verbieden van fossiele reclame. Die ruwe schatting gaat – zelfs als hij klopt – maar om 15.000 tot 20.000 euro. Op basis van onze totale begroting is dit een zeer klein bedrag. Waarom nemen we deze kosten niet voor lief in de strijd tegen klimaatverandering? 10) Feitelijk stond er in het huidige contract al een zin waarin stond dat de provincie OFN kon laten overgaan tot het verwijderen van reclames. Echter, werd er na het aannemen van de motie gedreigd met juridische consequenties. Inmiddels heeft OFN	door daling van afdracht. Dit heeft tot gevolg dat er geen beheer en onderhoud wordt uitgevoerd vanaf 1 januari 2026 en er gestart moet worden met een nieuwe aanbesteding door een aangepaste scope. 8. Het verbod uit de motie betreft niet alleen een verbod op producten met fossiele brandstoffen als energiebron, maar ook voor vlees- en visproducten. De verwachte daling van de afdracht komt ook mede doordat dat de kosten voor materialen en personeel sterker stijgen dan de inflatie en er op dit moment maar twee bedrijven zijn die het beheer, onderhoud en reclame-exploitatie van haltemeubilair aanbieden. Weinig concurrentie kan leiden tot lagere afdrachten. 9. Dit is de politieke afweging die middels dit agendapunt voorligt aan Provinciale Staten. 10. Deze twee situaties zijn niet met elkaar te vergelijken. In Nijmegen betreft het een nieuw aanbesteed contract waarin nieuwe eisen zijn opgenomen. Het contract van Noord-Holland is

Technische vragen commissie Ruimte 17 maart 2025

nr	Partij en indiener	Punt	Gedepu teerde	Onderwer p	Vraag	Antwoord
					twee jaar langer alle reclames mogen vertonen ondanks de aangenomen motie. Worden zij nu ook nog beloond voor het niet tonen van bereidwilligheid, zoals de exploitanten dit in Nijmegen wel toonden? 11) Hoe vaak in de afgelopen 2,5 jaar is er daadwerkelijk een melding gedaan over een reclame die het verbod (zoals in deze motie beschreven) zou overschrijden? 12) Er zijn ook gemeenten die met exploitanten al jaren geleden hebben afgesproken dat reclames van schaarsgeklede dames niet meer mogen. Heeft GS al laten uitzoeken of dit financiële consequenties had voor die gemeenten? Sexy dame moet weg uit bushokje na klacht SGP Rivierenland AD.nl (2015) En waarom hebben exploitanten minder moeite met dit soort voorwaarden dan die van de provincie NH?	een bestaand contract die open gebroken moet worden om invulling te kunnen geven aan de motie. 11. Er zijn geen meldingen hierover bekend. 12. Nee, dit heeft GS niet laten uitzoeken. Omdat een dergelijk verbod slechts sporadisch gevraagd wordt en dit type reclames beperkt zijn in het totale aanbod van reclame-uitingen.
7						
8						
9						

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	17 maart 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie–adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e–mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

5 **Aanwezig:**

	Commissievoorzitter:		: mw. M.Poot
	Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
	Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. den Boer, dhr. R. Nijkamp,
		GL	: statenlid P. Korzelius, statenlid W. Freeman
10		VVD	: dhr. J. van Gilse, dhr. J. Boer
		D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom,
		PvdA	: dhr. C. Vonk
		PVV	: dhr. D. De Moel
		SP	: mw. H. Bouhlef, dhr. J. Kes
15		CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
		JA21	: dhr. D. van den Berg, dhr. R. Broertjes,
		PvdD	: mw. A. Egbers, mw. H. Vonck
		Christen Unie	: mw Y. Buit, dhr. M. Klein
		Volt	: dhr. B. Bonekamp,
20		50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
		FvD	: de heer Bilgin, mw C. Middelkoop
	Gedeputeerden:	mw. E. Rommel, dhr. J. Beemsterboer, dhr. J. Olthof	
25	Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 **Opening vergadering**

De voorzitter opent de vergadering om 18.15 uur. Statenlid De Weerdt heeft zich afgemeld. Er
30 zijn drie rondvragen aangemeld:

- Rondvraag van GL over contra–expertise bomen
- Rondvraag van het CDA over het fietsknelpunt N206
- Rondvraag van de VVD over ontwikkelingen Houtrakpolder

35 Er zijn negen sprekers aangemeld, bij het Inspreekhalfuur zijn er twee aanmeldingen. Bij
agendapunt 4.a. zijn drie aanmeldingen. Bij agendapunt 6.a zijn vier aanmeldingen.

De **voorzitter** meldt dat er een nieuwe werkwijze is rondom de advisering van de commissies
aan PS over alle voordrachten. Voortaan zal de voorzitter van de commissie tijdens de
40 Provinciale Statenvergadering een beknopte samenvatting geven van de belangrijkste
besprekpunten uit de commissievergadering, inclusief toezeggingen van het college en
aangekondigde moties en amendementen. De verwachting is dat dit PS beter in staat stelt zich
te richten op een efficiënte besluitvorming, zonder onnodige herhaling van discussies die al in
de commissies hebben plaatsgevonden.

45 Op de uitloopavond van donderdag 20 maart staat er een interactieve sessie gepland over het
ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en het werkboek Regie op de ruimte. De sessie
begint om 18.15 uur in de Statenzaal en de zijzalen. Gezien het interactieve karakter wordt
deze sessie niet uitgezonden.

50 **2 Inspreekhalfuur**

Er zijn twee aanmeldingen ontvangen.

De heer Frequin spreekt in namens de gemeente Ouder-Amstel over de weigering van het
ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54-A in Ouderkerk aan de Amstel

55

De heer **Frequin** wijst erop dat de gemeenteraad in 2022 het bestemmingsplan voor
Holendrechteweg 54a heeft vastgesteld. Dit plan maakt de bouw van twee woningen op het
perceel Holendrechteweg 54a mogelijk, als compensatie voor de beëindiging en sloop van het
daar gevestigde autoschadebedrijf. De bedrijfsbestemming vervalt daarmee en maakt plaats
60 voor een woonbestemming, zowel voor de bestaande woning als voor de twee nieuw te bouwen
woningen. De provincie heeft bezwaar aangetekend en er loopt nog een beroepsprocedure. In
reactie daarop heeft de gemeente een ontheffingsverzoek ingediend, waarin zij voorstelt in
plaats van twee, slechts een woning toe te staan, onder voorwaarde dat het garagebedrijf
verdwijnt. De gemeente blijft het vervangen van het bedrijf door woningbouw, passend en
65 wenselijk vinden.

Hoewel de provincie het initiatief inhoudelijk steunt, voldoet het plan niet aan de huidige
provinciale regels en zijn er volgens GS geen uitzonderlijke omstandigheden om hiervan af te

wijken. GS is echter wel voornemens om de provinciale verordening aan te passen zodat dit soort initiatieven vanaf 1 januari 2026 mogelijk worden. De heer **Frequin** roept PS op om dit
70 tijdspad haalbaar te maken en bij de aanpassing aandacht te houden voor de criteria die in de verordening worden opgenomen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

75 De heer **Van Gilse** (VVD) wil weten welke hulp de heer Frequin van PS verwacht. De heer **Frequin** vraagt PS om scherp in de gaten te houden dat het tijdspad gehaald wordt en ervoor te zorgen dat er geen m²-criterium wordt opgenomen.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of het klopt dat de heer Frequin in principe tevreden is met de toezegging van GS dat dit in de wijziging van de omgevingsverordening wordt meegenomen
80 en dat de vraag aan PS is om het traject goed te monitoren of dat er nog andere punten zijn. De heer **Frequin** denkt dat het juridisch en beleidsmatig mogelijk was geweest om de ontheffingsvergunning wel af te geven en zegt niet uit te zijn op een juridische confrontatie. Hij roept PS op om de gedeputeerde in deze kwestie nauwlettend te volgen.

85 De heer **Jak** spreekt in namens de stichting SPIJT en geeft een reactie op het C-stuk over het verzoek van de gemeente Wormerland inzake de ontheffing BPL.

De heer **Jak** zegt dat de stichting SPIJT zich tot doel stelt om alternatieve oplossingen te vinden voor het tennis- en padelpark op het ijsbaanterrein in Wormer. De heer **Jak** pleit voor alternatieve locaties voor het geplande tennis- en padelpark op het ijsbaanterrein in Wormer,
90 dat grenst aan het waardevolle Natura2000-gebied. De aanleg van het park zou negatieve effecten hebben op natuur en stiltegebied, waarvoor de gemeente al om versoepeling van de grenzen heeft gevraagd. De stichting SPIJT heeft meerdere alternatieven ontwikkeld, waaronder twee varianten aan de Spekhuisstraat, nabij het gemeentehuis en drie aan de Spatterstraat. Deze alternatieven zijn voordeliger, beter bereikbaar, centraler gelegen en sparen het natuurgebied.
95 Bij de Spekhuisstraat blijven de geplande 169 woningen behouden en worden alleen de sportfaciliteiten verplaatst. Eén variant aan de Spatterstraat betreft renovatie van bestaande sporthallen die volgens nieuw onderzoek nog in goede staat verkeren. Groot voordeel voor de tennisverenigingen is dat er vrijwel direct padel aangeboden kan worden wat belangrijk is voor het ledenbehoud. De heer **Jak** benadrukt dat deze varianten goed uitvoerbaar zijn, minder
100 kosten met zich meebrengen en natuurbehoud mogelijk maken. Hij roept op om deze alternatieven serieus te overwegen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

105 De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of het inderdaad uitsluitend om padelbanen gaat en niet om tennisbanen. Daarnaast wil hij weten in hoeverre er door de gemeenteraad is gereageerd op het door bewoners ingediende alternatieve initiatief en of daarbij is gesproken over burgerparticipatie.

De heer **Jak** geeft aan dat de drie bestaande tennisbanen gaan fuseren en daarvoor komt een tenniscomplex in de plaats waaraan padelbanen worden toegevoegd. De stichting SPIJT heeft zelf het initiatief tot burgerparticipatie genomen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er ook nadelen kleven aan de aangedragen alternatieven en of deze worden meegenomen in de doorrekeningen. Volgens de heer **Jak** bieden de alternatieven vooral voordelen. Met name het renovatie-alternatief is gunstig: het aantal
115 woningen is iets lager, maar de kosten zijn ook lager. De woningbouw als financieringsmiddel blijft behouden voor de verduurzaming van de sportaccommodaties en de voorstellen zijn financieel onderbouwd.

Mevrouw Vonck (PvdD) vraagt waarom de gemeente hardnekkig vasthoudt aan het huidige plan om de ijsbaan weer op te schuiven.

120 De heer **Jak** antwoordt dat het initiatief al zes jaar geleden door de toenmalige wethouder is gestart en dat hij vermoedt dat dit een prestigeverhaal is geworden.

Mevrouw **Bouhlef** (SP) vraagt of de heer **Jak** kan bevestigen dat de nieuwe locatie van de ijsbaan in Natura2000- gebied ligt. De heer **Jak** is hiervan niet op de hoogte.

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt of de alternatieve locaties in de twee industriële gebieden ten koste zouden gaan van bestaande functies, of dat deze beschikbaar zijn voor de aanleg van
125 tennis- en padelbanen.

De heer **Jak** geeft aan dat het om een groenstrook gaat, maar dat hij de exacte bestemming van die locatie op dit moment niet paraat heeft.

130 **3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten, moties en toezeggingen**

Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat hij in het verslag van 10 februari graag de inhoud of strekking van zijn rondvraag over het tennis- en padelcomplex had teruggezien. De **voorzitter** geeft aan dat hij dit per mail aan de griffier kan doorgeven. Het verslag van 24 februari en het
135 verslag van 25 november 2024 worden hierna vastgesteld.

3.a Planningsoverzicht

De heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat het planningsoverzicht, laatst bijgewerkt op 10 maart, drie onderwerpen vermeldt die niet op de agenda van vandaag staan. Hij vraagt of het
140 planningsoverzicht actueel gehouden kan worden.

De **voorzitter** bevestigt dat het planningsoverzicht actueel wordt gehouden en dat er extra aandacht aan zal worden besteed.

145 4. B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

4.a. Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost

Toelichting: De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd
ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in Schagen Oost.
Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van
150 de commissieleden Ruimte.

Hiervoor zijn drie aanmeldingen voor sprekers ontvangen.

Behandelveorstel: met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek Asielopvang Schagen
155 Oost bespreken.

Mevrouw **Grippeling** spreekt namens circa veertig omwonenden en vele inwoners van Schagen.
Zij roept op om de status van het Beschermd Landschap in Schagen Oost te respecteren en de
verlenging van de asielopvang daar af te wijzen. Het gebied is van grote cultuurhistorische en
160 recreatieve waarde en zou na een jaar opvang teruggegeven worden aan de omgeving. Nu de
gemeente alternatieve locaties heeft gevonden in Dirkshorn en Waarland – beide geschikt en
buiten het Beschermd Landschap – pleit zij ervoor deze te gebruiken. Een verlenging in
Schagen-Oost zou bovendien leiden tot een ongewenste uitbreiding. Mevrouw **Grippeling** doet
een dringend verzoek om de oorspronkelijke belofte na te komen en te kiezen voor duurzame
165 alternatieven.

Mevrouw **Van Vuuren**, gemeenteraadslid in Schagen, spreekt namens de gemeenteraad en pleit
voor een verlenging van de ontheffing voor asielopvang in Schagen-Oost met ten minste vijf
jaar. Volgens de raad is er geen geschikte alternatieve locatie binnen de gemeente. Het COA is

170 tevreden over de huidige opvang, en zonder verlenging kan Schagen niet voldoen aan de wettelijke taakstelling uit de spreidingswet. Hoewel omwonenden de verlenging als onrechtvaardig ervaren, is het draagvlak goed en zijn er weinig klachten. De gemeente streeft naar een goede balans tussen bewoners en asielzoekers, met een verhouding van 1-op-10. De opvang staat los van woningbouwplannen. Een verlenging biedt ruimte voor opvang op
175 menselijke schaal. Mevrouw **Van Vuuren** roept op tot een verlenging van de ontheffing om Schagen een gastvrije gemeente te laten zijn.

De heer **Koonings** spreekt in op persoonlijke titel en woont tegenover de asielopvang in Schagen-Oost. Hij zegt dat zijn woning destijds is verkocht als 'polderzichtwoning', maar dat
180 dit uitzicht inmiddels is aangetast. Hij vindt dat een stuk natuur is vernietigd en pleit voor meer natuurbehoud in Nederland. De verplaatsing van de opvang van Petten naar Schagen-Oost noemt hij slinks verlopen. Hij uit zorgen over een mogelijke belangenverstrengeling van de burgemeester, aangezien de burgemeester zowel verantwoordelijk is voor asielzoekers binnen haar portefeuille als voorzitter is van de regionale regietafel voor asielopvang, terwijl zij
185 daarnaast ook ondernemer is. Hij stelt dat omwonenden slecht geïnformeerd zijn, bijvoorbeeld over het bezoek van de commissie Ruimte, en dat er met twee maten wordt gemeten. De opvangcapaciteit is stapsgewijs verhoogd zonder overleg met omwonenden. Ook is hij kritisch op de verwarring tussen crisisnoodopvang en noodopvang in Petten. Hij roept de provincie op om zich te houden aan de oorspronkelijke toezegging van maximaal een jaar opvang. Het COA
190 wil de crisisnoodopvang in Petten omzetten naar reguliere noodopvang. Waar crisisnoodopvang bedoeld is als tijdelijke oplossing, staat op het bord langs de weg al vermeld dat het om noodopvang gaat, die maximaal vijf jaar mag blijven staan. Volgens de heer **Koonings** richt de gemeente zich eenzijdig en zonder oog voor alternatieven op Schagen-Oost, waarbij de plannen voortdurend wijzigen. Hij roept de provincie op vast te houden aan de eerder toegezegde
195 termijn van maximaal een jaar opvang.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt aan mevrouw Van Vuuren waarom de locaties Waarland en
200 Dirkshoorn zijn afgewezen door de gemeenteraad en waarom unaniem is gekozen voor locatie Schagen-Oost.

Mevrouw **Van Vuuren** licht toe dat het college een voorstel heeft gedaan voor opvanglocaties in Dirkshorn en Waarland, maar dat vanwege het beperkte OV en de voorzieningen in deze kleine

kernen is uiteindelijk gekozen voor Schagen–Oost, waar de voorzieningen beter zijn en de draagkracht groter is.

De heer **Bonekamp** (Volt) stelt dat de dorpen meer dan vijftienhonderd inwoners hebben en dat de 1–op–10 norm daar toepasbaar is. Mevrouw **Van Vuuren** reageert dat niet alleen het aantal inwoners, maar ook de aanwezigheid van voorzieningen is meegewogen in de keuze voor Schagen–Oost.

Mevrouw **Berkvens** (D66) uit haar verwarring over het afvallen van de kleinere dorpen op basis van de 1–op–10 norm. Daarnaast vraagt zij of het klopt dat het rapport pas na de bijeenkomst is opgesteld.

Mevrouw **Van Vuuren** legt uit dat in de betreffende dorpskernen minder mensen wonen dan de cijfers voor Dirkshorn en Waarland doen vermoeden, omdat het om uitgestrekte landelijke gebieden gaat. De gemeente heeft eerst zelf onderzoek gedaan en daarna, op verzoek van de provincie, aanvullend extern onderzoek laten uitvoeren.

De heer **Nijkamp** (BBB) merkt op dat in de presentatie wordt gesteld dat de asielopvang en woningbouw twee aparte trajecten zijn, maar dat deze in de praktijk door elkaar lijken te lopen. Mevrouw **Van Vuuren** bevestigt dat het om gescheiden trajecten gaat. Voor de asielopvang is gekeken naar wat op de huidige locatie mogelijk is, wat heeft geleid tot een plek aan de provinciale weg. Tegelijk loopt er een apart traject voor woningbouw in hetzelfde zoekgebied. Het huidige BPL–gebied wordt tijdelijk gebruikt voor asielopvang en krijgt na afloop een groenbestemming. De woningbouw is gepland op een andere locatie binnen het gebied.

Mevrouw **Bouhlei** (SP) wijst erop dat in het gemeentelijke rapport van 20 januari 2025 ook 't Zand wordt genoemd als mogelijke locatie met 150 opvangplekken. In combinatie met Dirkshorn en Waarland zou hiermee aan de 1–op–10 norm worden voldaan. Mevrouw **Van Vuuren** reageert dat 't Zand niet in het oorspronkelijke voorstel van het college stond en dat bij de beoordeling ook is gekeken naar bereikbaarheid en voorzieningen.

Mevrouw **Bouhlei** merkt op dat zowel 't Zand als Waarland busverbindingen hebben en op ongeveer dertig minuten loopafstand van Schagen–Oost liggen. Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de bus in Waarland een buurtbus is die in het weekend niet rijdt, terwijl bij 't Zand wel een reguliere buslijn loopt maar dat Schagen meer OV–mogelijkheden biedt zoals bus– en treinverbindingen.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wijst op de gevoeligheid bij PS om geen ontwikkelingen toe te staan in Beschermd Landschap en op eerdere toezeggingen hierover door de gemeente dat het voor een jaar zou zijn. Ze vraagt hoe dit zich verhoudt tot behoorlijk bestuur.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de gemeente intensief heeft gezocht naar alternatieve locaties, maar uiteindelijk toch bij Schagen–Oost is uitgekomen. Ze benadrukt dat elke locatie weerstand oproept en dat uitzicht nergens gegarandeerd is.

240 Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vindt dat geen sterk argument en merkt op dat het dan wéér de omwonenden zijn die dat moeten accepteren. Ze vraagt wat er gebeurt als de opvang niet doorgaat en statushouders niet terecht kunnen.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat de gemeente inzet op een ontheffing van vijf tot tien jaar als tijdelijke voorziening en dat een nieuwe gemeenteraad er later opnieuw naar kan kijken
245 indien de kwestie nog speelt.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt aan mevrouw Van Vuuren hoe de inwoners zijn meegenomen in het proces, aangezien eerder was toegezegd dat de opvang slechts een jaar zou duren. Ze verwijst daarbij ook naar de zorgen van de heer Koonings.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat inwoners zijn betrokken bij de eerdere locaties van
250 Dirkshoorn en Waarland en dat er een informatieavond is georganiseerd toen duidelijk werd dat Schagen–Oost langer in beeld bleef. De heer **Koonings** stelt echter dat omwonenden niet goed zijn meegenomen bij de locaties van Dirkshoorn en Waarland. Volgens hem is sinds november niets meer gecommuniceerd en is er voorafgaand aan de plaatsing van de opvang geen onderzoek gedaan naar andere locaties, dat onderzoek is pas achteraf gedaan.

255 De heer **De Boel** (PVV) vraagt wat er gebeurt als wordt vastgehouden aan de oorspronkelijke afspraak van een jaar opvang en of er dan een plan B is.

Mevrouw **Van Vuuren** antwoordt dat er geen plan B is; in dat geval kunnen de asielzoekers niet worden opgevangen.

260 De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het debat.

Statenlid **Korzelius** (GL) stelt dat de kernvraag is of het azc op de huidige locatie kan blijven. Hij erkent dat de voorzieningen in Dirkshoorn en Waarland minder zijn dan in Schagen–Oost. De huidige bewoners van het azc waarderen de locatie, er is sprake van voldoende afstand tot
265 omliggende woningen en de gemeenteraad heeft unaniem gekozen voor deze plek. Alternatieve locaties zijn niet snel te realiseren. Hij pleit voor een positief advies om het azc op de huidige locatie te behouden, maar benadrukt dat een evaluatie gewenst is.

Interruptie door mevrouw **Bouhlef** (SP) merkt op dat GL altijd pleit voor het behoud van groen,
270 maar nu instemt met het gebruik van Beschermd Landschap voor een azc en mogelijk ook voor

woningbouw. Ze vraagt of statenlid Korzelius het ermee eens is dat er beter had moeten worden gekeken naar alternatieve locaties in het rapport.

275 Statenlid **Korzelius** (GL) bevestigt dat GL voor behoud van groen en bescherming van BPL is, maar spreekt zijn waardering uit voor de inzet van de gemeente Schagen. Hij wijst erop dat het huidige azc naar tevredenheid functioneert en dat de meerderheid van de raad er positief tegenover staat. Daarom vindt hij het belangrijk om handhaving op deze locatie voor vijf tot tien jaar positief te adviseren.

280 Mevrouw **Bouhlef** (SP) vraagt of locaties als 't Zand wel serieus zijn onderzocht, en wat dan precies de inzet van de gemeente was. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat er naar veel locaties is gekeken, maar dat de gemeenteraad die niet geschikt achtte. Dat vindt hij een voldoende reden om de huidige locatie te handhaven.

Op de vervolgvraag van mevrouw **Bouhlef** (SP) of de nieuwe locatie 't Zand niet alsnog verder onderzocht moet worden, reageert statenlid **Korzelius** (GL) dat de argumenten voor die locatie minder zwaarwegend zijn dan die voor de huidige keuze van de gemeenteraad.

285 Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat het rapport een doelredenering bevat en vraagt of de fractie van GL het ermee eens is dat het rapport te summier is. Statenlid **Korzelius** antwoordt dat er inderdaad sprake is geweest van een bepaalde redenering, maar dat GL, alles afwegende en kijkend naar de totale opsomming van factoren, kiest voor een positief advies voor handhaving van het azc op de locatie Schagen-Oost.

290 Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) merkt op dat GL zich altijd heeft uitgesproken tegen bouwen in Beschermd Landschap, maar nu instemt met het bouwen van vijftientig woningen daar, inclusief maatwerk. Ze wijst erop dat eerder was afgesproken dat de opvang in Schagen-Oost tijdelijk zou zijn en vraagt of GL het met haar eens is dat een betrouwbare overheid zich aan afspraken moet houden, of dat de partij meegaat met de gemeenteraad om hiervan af te wijken.

295 Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat de keuze voor Schagen-Oost unaniem is genomen door de gemeenteraad, en dat hij dat als een belangrijk signaal ziet om positief te adviseren.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) stelt dat de gemeenteraad iets anders is dan de provincie en vraagt of er wel voldoende informatie beschikbaar is voor een zorgvuldige afweging. Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat hij zich niet alleen op de rapporten baseert, maar zich breder heeft georiënteerd. Zijn conclusie blijft dat GL positief adviseert over het handhaven van het azc op de huidige locatie. Statenlid **Korzelius** geeft aan dat zijn fractie de beoordeling over het handhaven van het azc op de huidige locatie los ziet van de mogelijke aanwijzing van Schagen-Oost als woningbouwlocatie. Hij vraagt de gedeputeerde om duidelijkheid over de adviesaanvraag over de locatie van het azc, aangezien daarin geen standpunt van GS is opgenomen. Hij wil weten of

305 GS nog een standpunt inneemt of het oordeel van de commissie afwacht. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of Statenlid Korzelius zich ervan bewust is dat de provincie de asielopvang en de woningbouwlocatie aan elkaar koppelt. Statenlid **Korzelius** benadrukt dat hij de beoordeling van het azc los ziet van de woningbouwlocatie.

Interruptie door mevrouw **Bouhlef** (SP), zij merkt op dat hoewel statenlid Korzelius de
310 asielopvang en woningbouw los wil zien, het stuk vanuit GS deze zaken juist wel aan elkaar koppelt. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat dit juist de reden is waarom hij expliciet aangeeft dat zijn fractie deze onderwerpen nadrukkelijk níet aan elkaar gekoppeld wil zien. De heer **Vonk** (PvdA) sluit zich aan bij de gedachtegang van Statenlid Korzelius. Hij wijst erop dat Schagen de taak heeft om driehonderd asielzoekers op te vangen en daarom heeft verzocht
315 om maximaal tien jaar opvang op de huidige locatie. Hij vraagt het college om nogmaals duidelijk uit te leggen waarom het maatgevend is om op deze locatie uit te komen. Hij denkt dat een tijdelijke vergunning van maximaal tien jaar een precedent kan scheppen en wil weten of de gedeputeerde dat ook zo ziet. De PvdA is van mening dat het beter is om de opvanglocatie langdurig op een plek te behouden.

320 Interruptie door mevrouw **Bouhlef** (SP), zij vraagt om uitleg van de heer Vonk over de ogenschijnlijke tegenstrijdigheid tussen het principe 'afpraak is afspraak' en het toch geven van een positief advies voor verlenging van de opvang in Schagen-Oost.

De heer **Vonk** (PvdA) erkent dat het rapport niet heel sterk is onderbouwd, maar geeft aan de redenering van het college toch te kunnen volgen.

325 Mevrouw **Bouhlef** (SP) wil weten of hij zich ervan bewust is dat het hier om een verdubbeling van de opvangcapaciteit gaat. De heer Vonk (PvdA) bevestigt dat het om driehonderd plekken gaat. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waarom hij, ondanks een ondermaats rapport, toch een positief advies ondersteunt. De heer **Vonk** antwoordt dat het rapport niet het enige argument is; er spelen ook andere overwegingen mee, en daarom kan hij in grote lijnen instemmen. Hij stelt
330 voor om nu toestemming voor een periode van twee jaar te geven en die tijd te gebruiken voor verder onderzoek in het gebied.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of ze het goed begrijpt dat de heer Vonk vindt dat de trajecten voor opvang en woningbouw wel verbonden moeten worden. De heer **Vonk** (PvdA) bevestigt dat en zegt dat het merkwaardig zou zijn om die relatie niet te onderzoeken, het zijn volgens hem
335 geen gescheiden trajecten.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) uit zorgen over de koppeling tussen noodopvang en mogelijke woningbouw na twee jaar. De heer **Vonk** (PvdA) stelt dat hij niet op de feiten wil vooruitlopen, maar het goed vindt dat er verder onderzoek komt.

- De heer **Broertjes** (JA21) concludeert dat de heer Vonk erkent dat in deze periode ook
340 woningbouw wordt onderzocht. De heer **Vonk** (PvdA) benadrukt dat woningbouw momenteel
niet aan de orde is, maar dat onderzocht moet worden of dit mogelijk is.
- Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de PvdA een ontheffing van een tot twee jaar of van vijf tot tien
jaar steunt. De heer **Vonk** (PvdA) wil eerst een onderbouwing van het college voordat hij zich
hierover uitspreekt.
- 345 Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) erkent dat het een complexe kwestie is, mede omdat eerder is
gecommuniceerd dat het om tijdelijke opvang zou gaan. Toch is er nu steun voor langdurige
opvang, terwijl er discussie is over alternatieve locaties en de mogelijke koppeling met een
woningbouwverkenning. Ze vindt het slecht bestuur als PS de ontheffing weigert vanwege het
Beschermd Landschap, maar het gebied later wel als woningbouwlocatie aanwijzen. Ze pleit
350 ervoor de tijdelijke opvang toe te staan voor de periode die nodig is om het verkenningstraject
naar woningbouw af te ronden, waarna heroverwogen kan worden wat een geschikte locatie is
voor langdurige opvang, met beter onderzoek naar alternatieven.
- 355
- Interruptie door de heer **Nijkamp** (BBB), hij wijst erop dat noodopvang maximaal vijf jaar mag
duren. Hij vraagt hoe de ChristenUnie daartegen aankijkt.
- Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) antwoordt dat ze doelde op tijdelijke opvang zoals voorgesteld:
eerst vijf jaar met mogelijke verlenging tot tien jaar. Hoewel dat voorstel er ligt, heeft haar
360 voorkeur uitdrukkelijk een kortere termijn van twee jaar, om daarna de uitkomst van de
woningbouwverkenning af te wachten. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) steunt een
kortetermijnoplossing, maar heeft moeite met de huidige formulering. Ze pleit voor
heroverweging van een geschikte locatie voor langdurige opvang en hoopt dat GS dit meeneemt
in hun besluit.
- 365 De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat Volt doorgaans voorstander is van opvang in grotere
kernen, maar kleinschalige opvang boven grootschalige verkiest. Hij vindt het teleurstellend dat
de gemeente opnieuw kiest voor de huidige opvanglocatie, ondanks alternatieven als
Dirkshoorn en Waarland, waarbij het gebrek aan voorzieningen als argument wordt gebruikt.
Volgens hem klopt dat niet, want volgens de projectontwikkelaar van Adamsland zijn er wèl
370 faciliteiten en goed OV. Ook heeft Stichting Dynamisch Dirkshoorn een leefbaarheidsplan
opgesteld met ruimte voor diverse woonvormen, wat juist de voorzieningen in stand zou
houden. De heer **Bonekamp** valt het op dat er in de brief meer argumenten tegen staan dan

vóór, wat duidt op een negatieve houding van GS. Hij stelt dat het terugkomen op eerdere afspraken het vertrouwen in de politiek schaadt, ook al functioneert de huidige opvang goed. De
375 gemeente stelt dat verlenging noodzakelijk is vanwege de spreidingswet, maar volgens de heer Bonekamp is dit een gevolg van eigen keuzes: niet alle locaties zijn onderzocht. Dit voelt alsof de provincie voor een voldongen feit wordt gesteld en hij vraagt zich af of GS dat ook zo ziet. Daarnaast wijst hij op het verkenningstraject voor woningbouw in Schagen-Oost, wat de situatie compliceert. Tot slot verwijst hij naar een brief uit 2022 waarin de provincie het overleg met
380 wethouder Beemsterboer benoemt en hij vraagt zich af welk advies die wethouder Beemsterboer van toen zou geven aan de huidige gedeputeerde Beemsterboer.

De heer **Van Gilse** (VVD) vond het waardevol om op locatie te kijken en met raadsleden te spreken. Hij sluit zich aan bij de woorden van statenlid Korzelius.

Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt dat de huidige asielopvang goed functioneert en de impact
385 op BPL minimaal is. Onderzoek door een extern bureau onderbouwt de keuze voor deze locatie. Het CDA steunt opvang op deze locatie en dit staat voor het CDA los van de aanvraag voor woningbouwontwikkeling op die locatie. Dat is een ander traject. Vóór 7 april moet er duidelijkheid zijn over de opvanglocatie. Het CDA kiest voor een tijdelijke ontheffing voor de duur van vijf tot maximaal tien jaar op de huidige locatie.

390 De heer **Nijkamp** (BBB) bezocht het azc en het nieuwe verzoek voor tien jaar opvang op de huidige locatie werd daar besproken. Volgens hem is dit een verantwoordelijkheid van het Rijk onder de spreidingswet. Omwonenden klagen over overlast en waardevermindering, zij zien Muggenburg-Zuid als beter alternatief. Hij waarschuwt dat graafwerk en plaatsing van containers schade aan BL kan veroorzaken. Hoewel de gemeenteraad instemde, wijst hij op het
395 kabinetsbeleid om opvang te verminderen. Hij vraagt of GS rekening houdt met deze beleidswijziging bij het besluit over de verlenging en zo ja, voor hoelang en zo nee, waarom niet. Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66) zij vindt dat BBB vooruitloopt op het kabinetsbeleid en dat de spreidingswet van minister Faber betwijfeld wordt. Zij wijst erop dat plannen van BBB-minister Keijzer mogelijk juist leiden tot méér COA-plekken. Mevrouw
400 **Berkvens** begrijpt de redenering van BBB niet en vraagt waarop deze gebaseerd is. De heer **Nijkamp** (BBB) verwijst naar het hoofdlijnenakkoord, maar erkent dat de spreidingswet nu geldt. De kernvraag blijft volgens de BBB of GS rekening houdt met toekomstig beleid in het hoofdlijnenakkoord.

De heer **Nijkamp** (BBB) sluit zich aan bij statenlid Korzelius: als er opvang komt, dan voor vijf
405 jaar met evaluatie en eventueel verlenging met vijf jaar. Hij is benieuwd naar de reactie van GS.

De heer **De Moel** (PVV) geeft aan dat de PVV een tegengestelde visie heeft ten opzichte van de BBB en benadrukt dat de discussie over de BPL-status niet los gezien kan worden van woningbouw. Omdat de woningbouw in Noord-Holland stroef verloopt, ziet de PVV juist kansen voor ontwikkeling. In Schagen belemmert de huidige BPL-status de ruimtelijke afwegingen van de gemeente en vormt het een blokkade voor nieuwe woningbouwprojecten.

De PVV erkent het belang van het principe 'afpraak is afspraak', maar wijst erop dat de realiteit soms heroverweging vraagt. Door de BPL-status op te heffen of te herbegrenzen, kan de gemeente Schagen weer regie nemen over haar ruimtelijke ontwikkeling. Zeker in het licht van de hoge woningnood biedt de locatie Schagen-Oost volgens de PVV een concrete kans.

Het opheffen van de BPL-status moet wel gepaard gaan met harde en bindende afspraken over woningbouw. De gemeente moet duidelijke toezeggingen doen om daadwerkelijk woningen te realiseren. De PVV pleit daarom voor het schrappen of aanpassen van de BPL-status, mits dit gepaard gaat met woningbouwverplichtingen.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) is geen voorstander van het voorstel en benadrukt dat het in de praktijk om een quasi-permanente voorziening gaat. Ze hecht aan het principe 'afpraak is afspraak' en vindt dat, als afspraken niet worden nagekomen, dit ook moet worden erkend. Zij vindt de keuze voor Schagen-Oost disproportioneel. Zij roept GS op om hierin verantwoordelijkheid te nemen en vraagt hoe GS gaat voorkomen dat gemaakte besluiten telkens opnieuw worden aangepast op basis van lokale weerstand in de gemeente.

Mevrouw **Bouhlei** (SP) verwijst naar het locatierapport waarin staat dat de gemeente Schagen sterk hecht aan bepaalde elementen in het gebied. Tegelijkertijd wijst zij op belangrijke belemmerende factoren, zoals archeologie, de status van Beschermd Landschap en de nabijheid van een Natura2000-gebied. Ze uit haar verbazing over het feit dat men toch met deze locatie doorgaat, terwijl alternatieven onvoldoende onderzocht lijken te zijn. Ze benadrukt dat het COA stelt dat er voor het huisvesten van driehonderd personen tussen de 12.500m² en 18.500 m² nodig is. Volgens haar betekent dit dat er onnodig veel BPL-gebied wordt aangetast. Ze vraagt GS om hier duidelijkheid over te geven. Daarnaast wil ze weten waarom er gekozen is voor driehonderd opvangplekken. Ook vraagt ze of het klopt dat de locatie Petten is verkocht aan een projectontwikkelaar en of dat de reden is dat deze locatie is afgefallen. De SP ziet deze opvanglocatie niet los van het verkenningstraject rond woningbouwontwikkeling. Mevrouw **Bouhlei** vraagt daarom hoeveel woningen in Schagen nodig zijn en reeds zijn ingepland en hoeveel asielzoekers er op dit moment al in Schagen-Oost worden opgevangen.

De heer **Broertjes** (JA21) vindt dat hoewel JA21 principieel tegen asielopvang is, het aanvaardbaar dat de noodopvang in Schagen met vijf jaar wordt verlengd. Tegelijkertijd

440 benadrukt hij dat GS nu al werk moet maken van het woningbouwplan voor deze locatie, zodat de woningbouw direct na afloop van de opvangperiode van start kan gaan. Hij vraagt de gedeputeerde of het mogelijk is om nu al te zorgen dat de woningbouwplannen doorgezet worden zodra de vergunning is afgegeven.

Mevrouw **Berkvens** (D66) constateert dat de gemeente Schagen terugkomt op de eerder
445 verleende ontheffingsvergunning voor een jaar. Volgens haar lijkt het erop dat de uitkomst van het locatierapport al vaststond bij het opstellen ervan. Het rapport is volgens haar summier: locaties vallen af om onduidelijke redenen en belangrijke aspecten zoals ecologie, water en bodem zijn niet onderzocht. De provincie wordt hiermee volgens D66 voor het blok gezet. D66 is benieuwd naar de uiteindelijke keuze van de gedeputeerde. De huidige opvanglocatie lijkt
450 volgens haar geschikt en D66 stelt voor om deze locatie kortstondig te verlengen met maximaal een tot twee jaar. In de tussentijd moet er een degelijk, extern en onafhankelijk onderzoek komen, onder goede begeleiding van de provincie. Ze vraagt of GS dit kan toezeggen. Tot slot benadrukt zij dat de asielopvang niet als opmaat mag dienen voor woningbouwontwikkeling; deze trajecten moeten strikt gescheiden blijven. Ze vraagt de gedeputeerde om dit te
455 bevestigen.

Mevrouw Vonck (PvdD) stemt in met de huidige opvanglocatie, mede omdat het terrein geen natuurgebied betreft en de cultuurhistorische waarde niet wordt aangetast. Zij vraagt om bevestiging dat uitbreiding van het terrein voor de opvang niet noodzakelijk is. Daarnaast verzoekt de PvdD de gedeputeerde om tegemoet te komen aan de wensen van inwoners van
460 Schagen door de locatie beter in te passen in de omgeving. Dit kan door een natuur inclusieve inrichting van de locatie. Mevrouw Vonck begrijpt dat er op de genoemde locatie geen woningen zijn ingetekend. Ze vraagt de gedeputeerde om daarover duidelijkheid te geven.

Interruptie door mevrouw **Buit** (ChristenUnie) zij vraagt aan mevrouw Vonck of zij het niet vreemd vindt dat zij de ontheffing afwijst vanwege BL, terwijl er een paar honderd meter verder
465 wèl gebouwd mag worden. Mevrouw Vonck (PvdD) antwoordt dat het BL niet overal dezelfde kwaliteit heeft. In dit geval draait het om kernkwaliteiten zoals openheid en verkaveling, en die vindt zij niet zwaarwegend genoeg om af te zien van opvang op deze locatie. Ze benadrukt dat ze hiermee geen uitspraak doet over het andere gebied.

470 De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Rommel** erkent dat het hier om een lastige kwestie gaat en dat het daarom is het voorgelegd aan PS. Ze benadrukt dat de verkenning naar woningbouw op deze locatie nog moet
475 starten en dat de huidige asielopvang al voor een jaar is toegestaan. De huidige aanvraag betreft een ontheffing om deze opvang te verlengen. GS wil geen koppeling maken tussen het ontheffingsverzoek en de woningbouwverkenning; dit zijn volgens gedeputeerde **Rommel** twee afzonderlijke trajecten en worden ook als zodanig behandeld. De kernvraag aan Provinciale Staten is of men de ontheffing voor opvang wil toestaan. Zo ja, dan moet er gekozen worden
480 voor een termijn van vijf of tien jaar.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt aan gedeputeerde Rommel of ook de optie voor een ontheffing voor een of twee jaar voorligt, naast de voorgestelde termijnen van vijf of tien jaar.

Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat dat zo is en dat een kortere termijn van een of twee jaar
485 mogelijk is. Tegelijkertijd geeft zij aan dat het verzoek om voor vijf tot tien jaar in een keer besloten moet worden. Als het COA-woonunits zou plaatsen waardoor de footprint wordt vergroot, dan moet daarvoor een nieuwe ontheffing worden aangevraagd. De keuze voor tweehonderdvijftig tot driehonderd opvangplekken is een besluit van de gemeente Schagen. Het terrein is volgens de gedeputeerde groot genoeg en zal niet worden uitgebreid.

490 Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat zij geen toelichting kan geven op de locatieafweging zoals beschreven in het rapport. Dit rapport is opgesteld door de gemeente Schagen, en op basis daarvan moet PS een besluit nemen. Wat betreft het principe 'afsprake is afspraak', benadrukt gedeputeerde **Rommel** dat het uiteindelijk aan PS is om te besluiten over het BL.

Interruptie door de heer **Vonk** (PvdA), hij vraagt of de gedeputeerde dit besluit niet ziet als een
495 precedent voor toekomstige gevallen.

Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit juist de reden is dat GS de afweging aan PS voorlegt. Ze wil voorkomen dat er een koppeling ontstaat met de verkenning naar woningbouw, omdat dit een apart traject is.

Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de beoordeling van de ontheffingsaanvraag gebeurt op
500 basis van de huidige wet- en regelgeving. Daarbij staat de verdeling van de opvangcapaciteit los van de aanvraag zelf. Wat betreft de archeologische waarde wijst de gedeputeerde erop dat deze moet worden meegenomen in de beoordeling van de omgevingsvergunning door de gemeente. Uit extern onderzoek is echter gebleken dat er geen archeologische belemmering is op deze locatie. Als er sprake is van aantasting van de footprint, bijvoorbeeld door uitbreiding,
505 dan moet dit gemeld worden bij GS. Een extern en onafhankelijk onderzoek onder begeleiding is een verantwoordelijkheid van de gemeente, niet van de provincie. Wat betreft de natuur

inclusieve inrichting, zou dit eventueel kunnen worden betrokken bij de toekomstige verkenning naar een recreatiegebied, maar het leidt nu niet tot een aanpassing van het ruimtelijke landschap. Dit soort keuzes wordt gemaakt in het verkenningsjaar, maar is op dit moment niet
510 aan de orde.

Interruptie door mevrouw Vonck (PvdD), zij stelt voor om tijdens het verlengde verblijf van asielzoekers het terrein natuurinclusief in te richten. Gedeputeerde **Rommel** vindt dit meer een tip voor de gemeenteraad want GS gaat daar niet over. Tijdens de verkenning kan worden bekeken of een parkachtige inrichting mogelijk is.

515 Interruptie door mevrouw **Buit** (ChristenUnie), zij wijst erop dat de tussenoptie van een of twee jaar met daarna een heroverweging in plaats van loze beloftes, dat dit het maximale is. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat als daartoe wordt besloten, zal GS kijken naar een passende formulering. Bij een kortere termijn, bijvoorbeeld voor een jaar, moet er echter snel veel geregeld worden, dus de formulering in de ontheffing zal dan anders zijn dan bij een
520 langere termijn.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of GS zich door de gemeente Schagen niet voor een voldongen feit geplaagd voelt. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat PS de uiteindelijke afweging maakt. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat gedeputeerde Rommel vindt van het proces en het onderzoek dat voorligt. De gedeputeerde erkent dat 'afpraak is afspraak' een belangrijk
525 principe is, maar dat ze het in deze situatie ook begrijpelijk vindt dat er heroverwogen wordt. Ze stelt dat het voorliggende onderzoek niet duidelijk laat zien wat het beste alternatief is. Het is aan PS om te bepalen of het onderzoek voldoende is.

De heer **Broertjes** (JA21) informeert waarom er niet direct gestart wordt met woningbouw na afloop van de opvang. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat er een afspraak is gemaakt dat na
530 elke vier jaar een verkenning plaatsvindt of er in Schagen-Oost woningbouw zou moeten plaatsvinden. Woningbouw is een apart traject, maar het besluit om een verkenningstraject in te gaan moet dan wel genomen worden.

De heer **Nijkamp** (BBB) wil weten of het mogelijk is om te kiezen voor tien jaar met tussentijdse evaluatiemomenten, zodat bijvoorbeeld na zes jaar het centrum kan worden beëindigd als dat
535 nodig blijkt. De gedeputeerde geeft aan dat het niet mogelijk is om met evaluatiemomenten te werken binnen een periode van tien jaar. PS kan kiezen voor een termijn van vijf jaar, of vijf jaar met de mogelijkheid tot verlenging tot tien jaar. Er wordt dus niet 'gemiddeld' of tussentijds geëvalueerd binnen een vaste ontheffing van tien jaar.

540 De **voorzitter** vraagt of de commissie kan instemmen met het ontheffingsverzoek. Indien dat het geval is, wil zij weten of de voorkeur uitgaat naar een korte termijn van maximaal twee jaar, of naar een periode van vijf jaar met de mogelijkheid tot verlenging met nog eens vijf jaar.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) geeft aan een motie te willen indienen voor een
545 tweeminutendebat over de termijn en het bouwen in BL, samen met D66 en de ChristenUnie. Statenlid **Korzelius** (GL) spreekt zich uit voor een minimale ontheffing van vijf jaar, maar wel nadrukkelijk binnen de huidige footprint en met een evaluatiemoment om te bekijken of een verlenging van nog eens vijf jaar nodig is.

De heer **Vonk** (PvdA) laat weten dat PvdA en GL op een lijn zitten en ook kiezen voor een termijn
550 van vijf jaar met een mogelijke verlenging van nog eens vijf jaar.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt zowel een korte termijn optie als een lange termijn optie bespreekbaar.

De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat zijn partij denkt aan een korte verlenging van de ontheffing, zodat er meer ruimte komt om beter onderzoek te doen naar alternatieve
555 opvanglocatie.

De heer **Van Gilse** (VVD) kiest voor een termijn van vijf tot tien jaar.

Mevrouw **Koning** (CDA) noemt vijf tot tien jaar en vraagt om een peiling in plaats van een tweeminutendebat zodat GS verder kan.

De heer **Nijkamp** (BBB) spreekt zich uit voor een termijn van vijf jaar met een mogelijke
560 verlenging van vijf jaar met daarbij wel de mogelijkheid om het azc eerder te beëindigen als dat niet meer nodig blijkt.

De heer **De Moel** (PVV) vindt het jammer dat er geen gebruik wordt gemaakt van koppelkansen en geeft aan tegen te stemmen omdat de PVV zich houdt aan het principe 'afpraak is afspraak'.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) is geen voorstander van een lange periode en pleit voor een
565 termijn van twee tot vijf jaar, waarbij niet gebouwd wordt in BL.

De **voorzitter** geeft aan dat de richting voor de gedeputeerde al bepaald is door de gewogen peiling, maar dat het 50PLUS vrij staat om een tweeminutendebat te houden. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wil in het tweeminutendebat ook de termijn aan de orde stellen. Naar aanleiding van de opmerking van de voorzitter dat de richting die aan de gedeputeerde wordt meegegeven
570 niet meer gewijzigd kan worden, geeft mevrouw **Van der Helm** aan dat 50PLUS in dat geval tegen zal stemmen.

Mevrouw **Bouhlei** (SP) is tegen verlenging, maar accepteert een termijn van een tot twee jaar om de gemeente ruimte te geven voor onderzoek naar een alternatieve locatie. De SP is tegen woningbouw op deze locatie.

575 De heer **Broertjes** (JA21) kiest voor een termijn van vijf jaar maar alleen als direct gestart wordt met woningbouw na afloop van de opvangperiode.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt het rapport ondermaats en kiest voor een termijn van een tot twee jaar.

580 Mevrouw Vonck (PvdD) kiest voor vijf jaar ontheffing met de optie met vijf jaar verlenging onder de voorwaarden die GL en PvdA noemden.

De heer **Bilgin** (FvD) sluit zich aan bij het standpunt van de PVV en is tegen verlenging.

De **voorzitter** concludeert dat er met 41 zetels steun is voor een termijn van vijf jaar met een evaluatiemoment, waarmee sprake is van een ruime meerderheid.

585

Gedeputeerde **Rommel** vindt het bijzonder dat het debat op deze manier is verlopen en spreekt haar waardering uit.

590 De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde en vraagt of er ook een gewogen stemming over woningbouw in het verslag wordt opgenomen. De **voorzitter** geeft aan dat dit een apart traject betreft en op een ander moment aan de orde komt.

5. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

595 Eerder stelde de VVD op 13 januari in de commissie Ruimte vragen over de uitvoering van de NOVEX-agenda NZKG 2025–2029, specifiek over de mogelijke plaatsing van een 380 kV-station in de Houtrakpolder. De fractie uitte zorgen over de landschappelijke en recreatieve inpassing van het station en vraagt zich af of hiermee wordt vooruitgelopen op de afgesproken voorwaarden voor het loslaten van de reservering voor een havenbekken. Naar aanleiding van de toegezegde verduidelijking in de brief stelt de heer Van Gilse de volgende aanvullende vragen:

- 600
1. Klopt het dat de locatiekeuze voor het 380 kV-station een eigen tijdpad volgt, met een besluit in Q3 van dit jaar, dat vooruitloopt op de afgesproken afweging over het havenbekken?
 2. Kan de gedeputeerde garanderen dat er bij plaatsing van het station voldoende ruimte overblijft voor een toekomstig goed te exploiteren havenbekken?

605

Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat de locatiekeuze voor het 380 kV-station een eigen planning volgt, met een besluit dat naar verwachting in het derde kwartaal van dit jaar genomen wordt. Deze planning loopt inderdaad enkele jaren vooruit op de uiteindelijke besluitvorming over het al dan niet laten vervallen van de reservering voor het havenbekken in de
610 Houtrakpolder. De gedeputeerde benadrukt dat de reservering voor het havenbekken nog steeds hoog op de agenda staat en dat eerst aan alle gestelde voorwaarden moet worden voldaan voordat deze kan worden opgeheven. Een van die voorwaarden is de realisatie van een energiehaven, waarvoor de 380 kV-voorziening noodzakelijk is. Omdat die energiehaven niet binnen het huidige havenbekkengebied valt, moet hiermee bij de locatiekeuze van het 380 kV-
615 station rekening worden gehouden. Ook wordt onderzocht of transformatie van het station buiten het havengebied mogelijk is.

De **gedeputeerde** geeft aan dat er bij de locatiekeuze van het 380 kV-station nadrukkelijk rekening wordt gehouden met het zoveel mogelijk openhouden van toekomstige
620 ontwikkelopties, waaronder een havenbekken. Een harde garantie dat er voldoende ruimte blijft voor een goed te exploiteren havenbekken kan GS echter niet geven, omdat het Rijk, het ministerie van Economische Zaken, in dit proces de uiteindelijke zeggenschap heeft en besluiten kan nemen die provinciale keuzes overrulen. Wel is er een gezamenlijk ontwikkelperspectief opgesteld met het Rijk, waarin is vastgelegd dat de reservering voor het havenbekken behouden
625 blijft zoals eerder is afgesproken. Dit ontwikkelperspectief bevat duidelijke voorwaarden en GS herinnert alle betrokken partijen er voortdurend aan dat aan deze voorwaarden moet worden voldaan.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt om bevestiging dat totdat aan alle gestelde criteria is voldaan, GS er alles aan zal doen om ervoor te zorgen dat de mogelijkheid voor een havenbekken
630 behouden blijft. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat GS er alles aan doet om ervoor te zorgen dat bij alle keuzes rekening wordt gehouden met het havenbekken. Zodra de energiehaven is verankerd met financiële middelen en andere randvoorwaarden, zal worden bekeken wat er verder mogelijk is. Dit standpunt is meegegeven aan het ministerie van Economische Zaken en ook in gesprekken met Rijkswaterstaat wordt benadrukt door GS dat zowel de energiehaven als
635 de bescherming van het havenbekken van groot belang zijn.

De heer **Van den Berg** (JA21) heeft een punt van orde naar aanleiding van de bespreking over de asielopvang in Schagen-Oost. Hij vraagt zich af of het niet verstandiger is om het besluit uit te stellen, aangezien het mogelijk een precedent kan scheppen voor toekomstige behandeling van andere B-stukken. De **voorzitter** geeft aan dat het hier juist om een B-stuk gaat, waarbij geen

640 besluit aan PS wordt voorgelegd, maar waar GS om een richting vraagt. De heer **Van den Berg** stelt dat dit de essentie is van een tweeminutendebat: om bij B-stukken die niet ter besluitvorming aan PS worden voorgelegd, toch ruimte te bieden voor het toevoegen van nuances. De **voorzitter** antwoordt dat het ieder statenlid altijd vrij staat om een tweeminutendebat aan te vragen. In dit geval betreft het echter een besluit dat uiterlijk op 7
645 april genomen moet worden en een bevoegdheid is van GS.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt voor om de werkwijze rond B-stukken en de toepassing van twee minuten debatten te bespreken in de agendacommissie. De heer **Van den Berg** sluit zich hierbij aan. De **voorzitter** gaat akkoord met dit voorstel.

650 **6. B-agenda Mobiliteit**

6.a Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid

Toelichting: De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.

655 Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid bespreken.

De heer **Kes** (SP) vraagt naar de concrete uitwerking van het onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid door het college. Volgens de SP is dit in de stukken nog niet
660 uitvoerig genoeg beschreven.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt zich af wat het onderzoek in de praktijk oplevert, aangezien mobiliteitsrechtvaardigheid voor iedereen anders is. Landelijk zegt tien procent van de mensen daar hinder van te ondervinden. Hij vraagt of dat niet altijd het geval is en of we niet bezig zijn met het zoeken naar oplossingen voor een niet-oplosbaar probleem. Hij wijst op de mogelijke
665 kosten en noemt tien procent een acceptabele uitkomst. Hij vraagt of GS dit kan verduidelijken.

Mevrouw **Vroom** (D66) spreekt haar waardering uit voor het onderzoek en benadrukt dat mobiliteitsrechtvaardigheid volgens D66 verder gaat dan alleen toegang tot vervoer. Het gaat ook over de impact van mobiliteit op de leefomgeving, zoals verkeersveiligheid en uitstootreductie. Zij vraagt hoe GS hiernaar kijkt. Daarnaast ziet D66 kansen voor gemeente-
670 overstijgende samenwerking. Tot slot is D66 positief over de inzet van de fietscommissaris en vraagt wat zijn rol is bij dit onderwerp.

Mevrouw Vonck (PvdD) wijst op de kosten als een belangrijke mobiliteitsonrechtvaardigheid die reizigers ervaren. Ze vindt het jammer dat een regeling zoals in de provincie Utrecht – waarbij

mensen met een laag inkomen in de daluren met veertig procent korting kunnen reizen met bus
675 en tram – niet is meegenomen in het provinciale tarievenstelsel. Daarnaast benoemt zij dat met
name vrouwen zich onveilig voelen in het openbaar vervoer. Volgens Europees onderzoek
dragen groene en goed ingerichte wijken en locaties bij aan een groter gevoel van sociale
veiligheid. Zij roept GS daarom op om knooppunten, haltes en stations te vergroenen en
aantrekkelijker te maken, zodat vrouwen zich er veiliger voelen. Tot slot pleit zij ervoor om bij
680 de aanleg van geclusterd wonen voor ouderen te zorgen voor een goede OV-verbinding.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst op een tegenstrijdigheid in het onderzoek: op de ene plek wordt
gesteld dat een laag inkomen geen oorzaak is van mobiliteitsarmoede, terwijl dit verderop in
het rapport juist wel wordt genoemd. Zij vraagt GS om een reflectie op deze tegenstelling.
Verder vraagt zij hoe de transformatie naar autoluwe binnensteden bijdraagt aan het
685 verminderen van mobiliteitsarmoede, aangezien BBB dit juist als een belemmering ziet voor
inwoners. Zij informeert naar de samenstelling van de onderzoeksgroep, de selectiecriteria en of
de regio goed is meegenomen. Tot slot vraagt ze om een concreet voorbeeld van de impact van
beleidskeuzes op de ‘ongeremde reiziger’, zoals beschreven op pagina 38 van het rapport.
De heer **Boer** (VVD) benadrukt het belang van investeren in infrastructuur en stelt dat de tijd
690 beter besteed kan worden aan het daadwerkelijk verbeteren van mobiliteit in plaats van aan het
onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid. Hij noemt belemmeringen zoals duur vervoer of
grote afstanden een open deur. De VVD vindt dat het zorgen voor betaalbare fietsen en
fietsreparaties, zoals genoemd in het stukje ‘Doortrappen’, geen overheidstaak is. In de C-
agenda bij de Mobiliteitsvoortgangsrapportage 2024 wordt een subsidieregeling voor
695 ‘Doortrappen’ genoemd, bedoeld voor verkeersveiligheid van oudere fietsers. De heer **Boer**
(VVD) vraagt of deze subsidie bedoeld is voor fietsreparaties of specifiek voor het stimuleren
van verkeersveiligheid bij oudere fietsers.
De heer **Bilgin** (FvD) spreekt zijn waardering uit voor het onderzoek, maar merkt op dat een
grote groep geen mobiliteitsarmoede ervaart, terwijl gemeenten steeds vaker beleid voeren dat
700 het autogebruik beperkt. Hij vraagt hoe de afstemming hierover plaatsvindt en op welke manier
GS zorgt voor voldoende alternatieven. Volgens hem verwijst het rapport na veel analyse vooral
naar bestaand beleid, zonder nieuwe inzichten of voorstellen. Hij vraagt daarnaast aandacht
voor de positie van vrouwen, bij wie vervoersarmoede en onveiligheidsgevoelens in het OV
dubbel zo vaak voorkomen. Hij wil weten om welke groepen het precies gaat en wat de
705 achterliggende oorzaken zijn. Deze vragen zouden volgens hem aanleiding kunnen geven om
het beleid aan te passen en hij vraagt naar de visie van de gedeputeerde hierop.

De heer **Dijk** (CDA) geeft aan geschrokken te zijn van de cijfers uit het onderzoek, waarin tien procent van de inwoners mobiliteitsarmoede ervaart en tweeënveertig procent belemmeringen ondervindt. Hij vraagt hoe de gedeputeerde hiernaar kijkt, of hij dit wil aanpakken en wat
710 daarvoor nodig is. Daarnaast wijst hij op het gevoel van onveiligheid in het OV en vraagt wat GS hieraan gaat doen. Tot slot benoemt hij dat er volgens de aanbevelingen in het onderzoek nog winst te behalen valt op de doorfietsroutes en vraagt hoe GS mensen wil stimuleren vaker de fiets te pakken.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt het belang van een betrouwbaar OV en vindt het positief
715 dat de bevindingen uit het onderzoek worden meegenomen in het beleid. Zij vraagt waarom studenten oververtegenwoordigd zijn in de resultaten van het onderzoek.

De heer **Bonekamp** (Volt) is geschrokken van het percentage Noord-Hollanders dat mobiliteitsarmoede ervaart en ook van het percentage dat mobiliteitsbeperkingen ervaart. Hij had in het rapport meer toelichting verwacht op de rol van smart mobility in het tegengaan van
720 mobiliteitsarmoede en vraagt hoe GS dit ziet. Hij wijst op een 'Catch 22' uit paragraaf 5.2: inwoners van dorpen rond Schagen kunnen digitale hulp krijgen in de bibliotheek in Schagen, maar hebben juist moeite om daar met het OV te komen. Hij vraagt of vergelijkbare initiatieven ook in kleinere kernen zoals Dirkshorn en Waarland kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast mist hij de koppeling met de Brede Basismonitor en vraagt of GS deze in de vervolprocedure
725 kan meenemen.

Statenlid **Freeman** (GL) stelt dat het onderzoek goed inzicht geeft in de problemen die bepaalde groepen ervaren in hun dagelijks leven en waardeert de bereidheid van de provincie om daarmee aan de slag te gaan. GL ondersteunt de in het onderzoek genoemde vervolgacties en vindt het belangrijk dat het handelingsperspectief wordt uitgevoerd. In het kader van een
730 toegankelijke leefomgeving vraagt hij aandacht voor fietsverboden in binnensteden, met name voor mensen met een beperking. Hij pleit ervoor om voor deze groep uitzonderingen mogelijk te maken en vraagt hoe GS hiertegen aankijkt. GL staat achter de aanbevelingen in het handelingsperspectief.

Mevrouw Vonck (PvdD) spreekt zijn waardering uit voor het gedegen onderzoek waarin zes
735 soorten belemmeringen worden onderscheiden. Hij vraagt het college wat het doel is van het onderzoek en het vervolgtraject en hoe belemmeringen versneld kunnen worden weggenomen. Het OV moet volgens de PvdA beschikbaar en betaalbaar zijn. Hij vraagt de gedeputeerde hoe de gesprekken met gemeenten over de tegemoetkoming in de OV-kosten voor minima vorderen en of er ook contact is geweest met het ministerie.

740

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording in de eerste termijn.

745 Gedeputeerde Olthof is verheugd dat de uitkomsten breed worden erkend, wat bijdraagt aan toekomstig beleid waarin iedereen kan participeren. Mobiliteit is daarvoor volgens hem een basisvoorwaarde. Het percentage van tien procent mobiliteitsarmoede noemt hij zorgelijk; ook het percentage tweeënveertig procent van de mensen met mobiliteitsbeperkingen vraagt meer aandacht. Het rapport laat zien wat bestaand beleid doet en biedt handvatten voor betere keuzes. In de herziening van het Perspectief Mobiliteit wordt dit integraal meegenomen. Hij ziet
750 brede steun voor de uitvoering.

De gedeputeerde geeft aan dat mobiliteit ook de omgeving raakt, maar dat dit buiten de scope van het onderzoek valt. Vervoersarmoede heeft een bredere impact dan alleen betaalbaarheid. Volgens gedeputeerde **Olthof** komt de link tussen gezondheid en verkeersveiligheid aan bod in andere programma's zoals het Actieplan Geluid en Veiligheid. Het onderwerp oude fietsen wordt
755 met de MRA besproken. GS is niet verantwoordelijk voor informeren en kansen bieden, maar ondersteunt gemeenten hierin. Op de vraag van mevrouw Vroom of er kennisuitwisseling is met gemeenten op dit soort initiatieven legt gedeputeerde **Olthof** uit dat bij vervoersberaad ook dit rapport ook op de agenda staat.

De kosten van het OV zijn meegenomen in het tarievenbeleid. In het eerstvolgende IPO-overleg
760 wordt bekeken of er een gezamenlijk beleid met alle provincies mogelijk is. Wonen rond OV-knooppunten maakt deel uit van de toekomstige visie op publieke mobiliteit. Bij geclusterd wonen voor ouderen wordt ook gekeken naar mobiliteitsrechtvaardigheid. Het principe van verminderen, veranderen en verbeteren biedt kansen voor de aanleg van fietspaden.

Tegelijkertijd kan nieuw beleid impact hebben op autobezitters; daar moet iets tegenover staan
765 volgens de gedeputeerde. Deze effecten moeten worden meegenomen, ook bij plannen voor autoluwe binnensteden. Volgens gedeputeerde Olthof zijn dit twee kanten van dezelfde medaille. Mevrouw **Den Boer** (BBB) informeert of de gedeputeerde van mening is dat meer fietspaden mobiliteitsarmoede kunnen oplossen. Volgens gedeputeerde **Olthof** is een autoluwe binnenstad voor sommige mensen een stimulans om te gaan fietsen, maar voor anderen heeft
770 het juist negatieve effecten. De onderzoeksgroep is breder samengesteld dan alleen stedelijke gebieden. Het programma Doortrappen richt zich op veiligheid en het adviseren van ouderen bij de keuze van een passende fiets of ander vervoermiddel en is niet gericht op de aanschaf van fietsen. Deze passage zal in de digitale versie van het rapport worden aangepast. Over de doorfietsroutes verschijnt binnenkort een gezamenlijke rapportage met Utrecht en Flevoland. De

775 heer **Dijk** (CDA) vraagt naar het moment van publicatie; volgens gedeputeerde **Olthof** wordt
deze binnen enkele weken verwacht. Niet-fietsers worden gestimuleerd via aantrekkelijke en
veilige fietspaden en doorfietsroutes. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er integraler moet
worden gekeken: niet leeftijd of inkomen zelf zijn de drempels, maar de gevolgen daarvan
kunnen wel impact hebben op mobiliteitsrechtvaardigheid. Smart mobility kan hieraan
780 bijdragen, mits het voor iedereen toegankelijk is. De brede basismonitor wordt hier niet aan
gekoppeld, omdat het onderzoek niet periodiek wordt herhaald en daar niet geschikt voor is.
De gedeputeerde benadrukt dat een toegankelijke leefomgeving ook andere portefeuilles raakt.
Als meer voorzieningen dichtbij zijn, wordt de omgeving als toegankelijker ervaren en vergroot
dit de mobiliteit. Dit vraagt om ruimtelijke inzet om mobiliteitsrechtvaardigheid te stimuleren.
785 Het opheffen van een fietsverbod is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Statenlid
Freeman stelt voor om een pasje in te voeren in het centrum van de stad voor mensen die slecht
ter been zijn maar gedeputeerde **Olthof** is hier terughoudend over en niet van plan dit verder op
te pakken. De gedeputeerde geeft aan dat het rapport een belangrijke basis vormt voor het
dagelijks beleid en dat het aan het eind van het jaar wordt betrokken bij de herziening van het
790 perspectief op mobiliteit.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede
termijn.

795 Mevrouw Vonck (PvdD) heeft nog geen reactie gehad van de gedeputeerde op haar suggestie om
de openbare ruimte groener in te richten en zo de veiligheid te vergroten.
De heer **Bilgin** (FvD) merkt op dat de gedeputeerde geen reactie heeft gegeven op de aandacht
voor de positie van vrouwen met betrekking tot vervoersarmoede en onveiligheidsgevoelens in
het OV.

800

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording in de tweede
termijn.

805

De gedeputeerde noemt het punt over studenten-**OV** van de ChristenUnie terecht, volgens de
gedeputeerde zijn de gegevens gebaseerd op demografische kengetallen. De heer **Vonk** (PvdA)
wijst erop dat de studenten kunnen kiezen voor een **OV-kaart** voor doordeweeks of voor het

weekend. Voor studenten die in Amsterdam wonen kan de keuze dan vallen voor het weekend
810 om naar huis te reizen. **Gedeputeerde Olthof zal onderzoeken wat dit in de praktijk betekent.**
Met betrekking tot de groene omgeving stelt gedeputeerde **Olthof** dat dit onderdeel is van de
bredero inrichting van de leefomgeving. De gedeputeerde wijst erop dat de positie van de vrouw
in het rapport is benoemd als aandachtspunt, waarbij wordt aangegeven dat dit per regio
verschilt en dat dit punt wordt meegenomen in toekomstig beleid. Gedeputeerde **Olthof** ziet op
815 dit moment geen aanleiding voor verdiepend onderzoek, maar sluit niet uit dat er op specifieke
onderdelen verder gekeken kan worden.

6.b Motie M256–2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Toelichting: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten “M256 Motie reclameafspraken
820 aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid” aangenomen waarmee de provincie Noord-
Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele
brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de
voortgang en verdere uitvoering bespreken middels twee opties met de commissie Ruimte van
Provinciale Staten.

825
Behandelvooorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de
motie 256–2022 bespreken.

De commissie Ruimte wordt twee opties voorgelegd:

830 Optie 1: Eerder voorgestelde verboden wel op te nemen in een nieuw aan te besteden contract.
Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken.

Mevrouw **Klazes** spreekt in op persoonlijke titel. Zij is raadslid in de gemeente Haarlem. Zij geeft
aan om twee redenen aanwezig te zijn. Ten eerste omdat de motie 2022 is aangenomen die
835 volgens behoorlijk bestuur uitgevoerd moet worden; zo werkt democratie. Een motie van gelijke
strekking die in 2021 werd ingediend bij de gemeente Haarlem is ook aangenomen en omgezet
in beleid. Er wordt opgemerkt dat een verbod op de genoemde productgroepen naar
verwachting circa vijftienduizend euro aan reclameopbrengsten zal schelen, terwijl in de motie
is opgenomen dat de maatregel kostenneutraal moet zijn.
840 Het uitvoeren van de motie in Haarlem heeft de gemeente niets gekost. De markt is creatief. De
stelling dat mensen in verwarring de provincie zullen gaan bellen en dit zou leiden tot extra
ambtelijke inzet, vindt zij niet overtuigend; uit de brief van GS blijkt vooral dat men er geen zin

in heeft. Volgens mevrouw **Klazes** kreeg de motie brede aandacht en staat de commissie nu op het punt om nee te zeggen tegen een democratisch genomen besluit waar de wereld beter van wordt. Volgens mevrouw **Klazes** is het belang en de uitvoering van de motie allesbehalve arbitrair.

Mevrouw **Vos** spreekt in namens het initiatief *Van wie is de lucht*. Zij wijst op de extra vervuilde lucht in Noord-Holland, die volgens haar ziek maakt. Ze uit haar zorgen en verwijst naar haar werk bij het ministerie van Volksgezondheid, waar bekend is dat jaarlijks twaalfduizend mensen overlijden door luchtvervuiling. Ze herinnert eraan dat eerder is ingestemd met het verbod op reclame, en stelt dat het nu nog urgenter is. Reclames van luchtvaartmaatschappijen dragen bij aan verdere vervuiling doordat ze mensen verleiden tot meer vliegen. Ze vraagt zich af of het verbod op deze reclames daadwerkelijk tot minder inkomsten leidt en roept op om te kiezen voor gezonde lucht.

De heer **Woudenberg** spreekt in op persoonlijke titel, maar benadrukt dat hij tevens hoofd is van de afdeling Leefomgeving bij de GGD Amsterdam. Hij stelt dat de voedselindustrie ongezonde voeding promoot, waarbij vooral kwetsbare mensen de dupe zijn. Nu worden diezelfde groepen ook het hardst getroffen door klimaatverandering. Het is volgens hem essentieel om kwetsbare mensen te beschermen tegen schadelijke reclames. Hij roept op om hun gezondheid centraal te stellen en de kwetsbare burger actief te beschermen.

Mevrouw **Rootert** spreekt in namens *Reclame Fossielvrij*. Ze is jurist en inwoner van Castricum. Ze stelt veel drogredenen te hebben gehoord, waaronder het argument dat een verbod overheden geld zou kosten; volgens haar vormt de brief van GS hierop geen uitzondering. Ze benadrukt dat reclames veel invloed hebben en dat wetenschappers een verbod op fossiele reclames noodzakelijk achten. Tot slot wenst zij de bestuurders veel lef toe.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan mevrouw Klazes of de provincie langs is geweest bij de uitvoering van de motie in Haarlem, aangezien daar veel (inter)nationale belangstelling voor was. Mevrouw **Klazes** geeft aan dat dit niet is gebeurd.

Statenlid **Freeman** vraagt of de uitvoering in Haarlem daadwerkelijk niets heeft gekost. Mevrouw **Klazes** antwoordt dat het traject veel voeten in de aarde had, maar dat het sinds medio vorig jaar beleid is en dat in nieuwe contracten bepaalde productgroepen worden uitgesloten. De markt past zich daarop aan en adverteert met alternatieven zoals treinreizen of vegaburgers. Dit

heeft niet geleid tot minder inkomsten. Statenlid **Freeman** stelt vervolgens een vraag aan mevrouw Rootert over voorbeelden van andere gemeenten waar dit wel gelukt is. Mevrouw **Rootert** noemt de gemeente Nijmegen en de Amsterdamse metrostations. Ze wijst erop dat in
880 Nijmegen alle betrokken partijen hebben meegedaan zonder extra kosten.

De **voorzitter** geeft het woord aan PvdA als indiener van de motie.

De heer **Vonk** (PvdA) stelt dat Noord-Holland een duidelijk signaal moet afgeven door te starten
885 met een reclameverbod op vlees en andere producten. Volgens hem zijn de financiële gevolgen beperkt en vallen ze binnen de bandbreedte van de totale kosten. Reclames opabri's kunnen eenvoudig worden aangepast en de PvdA pleit voor het doorzetten van dit beleid.

Statenlid **Freeman** benadrukt dat het debat niet meer gaat over het aannemen van de motie, omdat die al in 2022 is aangenomen op basis van gedeelde verantwoordelijkheid. Hij is
890 overtuigd van de noodzaak om de motie uit te voeren. De financiële consequenties mogen volgens hem geen reden zijn om ervan af te zien; principes, gezondheid en duurzaamheidsambities zouden niet afhankelijk moeten zijn van reclame-inkomsten. Als er al kosten zijn, zijn die beperkt, terwijl het signaal en de impact groot zijn. Er is geen juridische belemmering en hij roept de commissie op om bij de nieuwe aanbesteding de daad bij het
895 woord te voegen en te kiezen voor optie 1.

De heer **Klein** (ChristenUnie) pleit voor optie 3, namelijk het volledig stoppen met reclame in bushokjes, zoals de NS eerder heeft gedaan. Hij vraagt waarom deze optie niet wordt genoemd in de afweging. Hij stelt voor om zelfabri's aan te schaffen. Statenlid **Freeman** (Volt)
interrumpeert en vraagt of als stoppen met reclame niet mogelijk blijkt, de ChristenUnie dan
900 bereid is om andere uitingen wel toe te staan zoals inwoners informeren over wat de provincie doet. De heer **Klein** geeft aan daar kansen voor te zien en mocht er een keuze gemaakt moeten worden dan kiest de ChristenUnie voor invoering van een verbod.

De heer **Bonekamp** (Volt) is voor een verbod op fossiele reclames en noemt het een drogreden dat GS stelt dat dit niet kan zonder financiële consequenties. Volgens hem moet de motie
905 simpelweg worden uitgevoerd.

De heer **Boer** (VVD) is juist vóór reclames voor vlees, vis en vliegereizen inabri's. Hij vindt dat dit geen taak is van de overheid; inwoners kunnen dit prima zelf beoordelen. Het gaat om legale producten. De heer **Bonekamp** (Volt) stelt daarop dat de VVD daarmee de effectiviteit van reclame ontkent, omdat men zou aannemen dat inwoners toch niet worden beïnvloed.

910 De heer **Boer** reageert dat de inwoners van Noord-Holland ook eens in de vier jaar stemmen en dat dat ook invloed heeft. Statenlid **Freeman** (GL) merkt op dat hij de VVD kent als betrouwbare partij en vraagt hoe zij enerzijds voor een gezonde leefomgeving kunnen zijn, maar toch tegen deze motie. De heer **Boer** (VVD) antwoordt dat de VVD altijd tegen deze motie is geweest en gelooft in eigen verantwoordelijkheid van de burger. Statenlid **Freeman** (GL) vraagt vervolgens of
915 de VVD het ook belangrijk vindt dat kiezers de vrijheid hebben om zonder fossiele reclames te leven. De heer **Boer** (VVD) noemt dit een vorm van censuur. Hij wijst erop dat de VVD het verbod opnieuw op de agenda heeft gezet omdat er bij de uitvoering praktische en juridische bezwaren bleken. Hij noemt het verbod arbitrair en vraagt waarom er wel reclame mag worden gemaakt voor tofu, terwijl biologische vis wordt uitgesloten, terwijl die volgens hem milieuvriendelijker
920 is.

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt, verwijzend naar de VVD als ondernemerspartij, hoe de heer Boer kijkt naar voorbeelden als Albert Heijn die steeds meer vegetarisch aanbiedt en Heineken die inzet op 0,0% bier in reclames.

De heer **Boer** (VVD) antwoordt dat voor zulke ontwikkelingen geen verbod nodig is, omdat
925 bedrijven die keuze zelf maken. Hij is het daarom niet met Vonk eens dat een verbod noodzakelijk is.

De heer **Boer** (VVD) kiest voor optie 2 en vreest extra werk voor ambtenaren, zoals vragen over HEMA-worst. Op interruptie van mevrouw Egbers (PvdD) over het ontbreken van financiële gevolgen, antwoordt hij dat hij zich baseert op het officiële stuk, niet op meningen.

930 Mevrouw **Den Boer** (BBB) kiest ook voor optie 2 en vindt de argumentatie onvoldoende. Op interruptie van de heer **Vonk** (PvdA) over een gezondere samenleving antwoordt mevrouw **Den Boer** dat het draait om keuzevrijheid, mensen mogen zelf bepalen wat ze eten.

De heer **Bonekamp** (Volt) interrumpeert en vraagt of het democratisch is om een aangenomen motie niet uit te voeren. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat de motie onvoldoende is
935 beargumenteerd, aangezien GS aangeeft dat er wel financiële consequenties zijn.

Mevrouw Egbers (PvdD) wijst erop dat dit zou berusten op een fout van een ambtenaar en dat uit antwoorden op schriftelijke vragen van de PvdA blijkt dat er geen financiële gevolgen zijn. Ze vindt het onterecht om het hele proces op zo'n klein punt af te breken. Mevrouw Den Boer (BBB) blijft bij haar standpunt dat de financiële vraag zwaar genoeg weegt en kiest voor optie 2.

940 De heer **Broertjes** (JA21) noemt de motie betuttelend, financieel onverantwoord en juridisch onhoudbaar. Volgens hem leidt uitvoering tot dalende inkomsten en stijgende beheerkosten, waardoor de provincie geld misloopt en de belastingbetaler de rekening krijgt. Hij waarschuwt voor een gevaarlijk precedent en vraagt zich af wat de volgende stap in overheidsbemoeienis zal

zijn. Hij pleit voor een nieuwe motie als PS bereid is de financiële gevolgen te accepteren. De
945 heer **Broertjes** steunt optie 2 en roept op om niet mee te gaan in wat hij ziet als bemoeizucht.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt waar de afdoening van de motie verschilt, aangezien er geen
financiële gevolgen in het dictum staan. De heer **Broertjes** (JA21) verwijst naar de overweging.
De heer **Bilgin** (FvD) noemt de motie een duur politiek statement, betaald met belastinggeld. Hij
vindt het willekeurig dat vlieggreizen worden genoemd, maar bijvoorbeeld Chinese zonnepanelen
950 niet. Vlees is volgens hem niet per definitie slecht en groente niet altijd goed; lokaal biologisch
vlees is volgens hem duurzamer dan sperziebonen uit Kenia. Hij vraagt waar de steun blijft voor
het voedselpark in de Lutkemeerpolder als duurzaam voedsel echt prioriteit heeft. De heer **De**
Moel (FvD) roept op tot doeltreffend beleid en pleit, net als de ChristenUnie, voor optie 3:
volledig stoppen met reclame. Daarnaast stelt hij voor om twee ton te reserveren voor
955 ondersteuning van lokale boeren. Als uit de huidige opties gekozen moet worden, kiest hij voor
optie 2.

Mevrouw Egbers (PvdD) benadrukt dat de provincie maatschappelijke doelen dient, zoals het
plaatsen van bushokjes en dat PS bij besluiten breder kijkt dan alleen het economische aspect.
GS heeft PS eerder geïnformeerd over de uitvoering van de motie en daarbij vier opties
960 gepresenteerd. De gedeputeerde zou deze verder uitwerken, maar dat is in de recente brief van
GS niet terug te zien. Mevrouw Egbers wijst op mogelijke inkomsten uit andere uitingen en stelt
dat dit leidt tot een nieuwe optie: compensatie via alternatieve reclames. Zij kiest voor optie 1.
Mevrouw **Koning** (CDA) vindt dat de motie van tafel mag, mede omdat onduidelijk is om welke
reclames het precies gaat. Volgens haar sluit het verbod ook reclames uit die juist oproepen tot
965 duurzame keuzes. Ze wijst erop dat vlees en vis gezonde bouwstoffen zijn en onderdeel van de
Schijf van Vijf. Nu blijkt dat er wel financiële gevolgen zijn, terwijl bij het aannemen van de
motie werd gezegd dat die er niet zouden zijn. Het CDA vindt het reclameverbod onjuist en
kiest voor optie 2.

De heer **Kes** (SP) uit zijn ongenoegen over de gang van zaken en benadrukt dat de aangenomen
970 motie uitgevoerd dient te worden. Hij stelt dat het college van Gedeputeerde Staten onterecht
onder druk wordt gezet en vraagt zich af waar de democratische werkwijze is gebleven. Hij
spreekt zijn afkeuring uit over het feit dat dit onderwerp via een gewogen stemming in de
commissie Ruimte wordt behandeld. Indien de twee grootste coalitiepartijen moeite hebben met
de uitvoering van het beleid, vindt hij dat zij op een zorgvuldige en democratische wijze, via een
975 nieuwe motie, een wijziging zouden moeten voorstellen. De heer **Kes** is net als de ChristenUnie
voor optie 3 maar kiest bij gebrek aan die keuzemogelijkheid, voor optie 1.

De heer **Faassen** (50PLUS) beschouwd de motie als afgedaan. Hij ziet de motie als signaalwaarde voor zowel de provincie als de exploitanten. Hij kiest voor optie 2.

980 Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt het belang van de transitie naar een duurzaam voedselsysteem, maar vindt het reclameverbod in de praktijk onuitvoerbaar en lastig te handhaven. Met pijn in het hart kiest zij daarom voor optie 2.

Mevrouw Egbers (PvdD) interrumpeert en wijst erop dat D66 eerder voor optie 1 koos. Mevrouw **Vroom** (D66) reageert dat het beleid wel uitvoerbaar moet zijn. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of zij dit geen slecht signaal vindt. Mevrouw **Vroom** erkent dat het dat is, maar stelt dat op basis 985 van de huidige informatie, D66 destijds niet voor optie 1 had gekozen.

De heer **De Moel** (PVV) is tegen het verbod en voor vrijheid dus kiest voor optie 2.

De **voorzitter** meldt dat uit de gewogen peiling blijkt dat optie 1 de steun heeft van 23 zetels en optie 2 van 32 zetels.

990 De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde en stelt dat er sprake is van een substantiële beleidswijziging. Hij vindt dat er een ander voorstel moet komen om deze beleidswijziging tot stand te brengen. De **voorzitter** benadrukt dat het hier gaat om de afdoening van een motie en dat het daarmee niet opnieuw aan de GS wordt voorgelegd. Zij stelt voor om de gedeputeerde 995 hierover het woord te geven over de uitvoering van de motie.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan onder de indruk te zijn van de impact van de motie. Hij licht toe dat de motie is teruggelegd bij Provinciale Staten, omdat daarin staat dat de uitvoering financiële consequenties kan hebben. Dat vormde een belangrijke overweging om het besluit 1000 opnieuw aan PS voor te leggen. Inhoudelijk volgt GS het besluit van PS en heeft het college hierover geen eigen standpunt. Met betrekking tot de vragen van de ChristenUnie geeft gedeputeerde **Olthof** aan dat hierover een gesprek heeft plaatsgevonden. Op basis daarvan is de motie teruggenomen en zijn uiteindelijk twee opties voorgelegd: het wel of niet uitvoeren van de motie. Het zelf uitvoeren van het reclameverbod door de provincie is volgens de 1005 gedeputeerde een ander scenario dat nu niet voorligt. Hij noemt het, gezien de uiteenlopende politieke overwegingen, een pittig besluit.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) doet een ordevoorstel en stelt dat het agendapunt nu als afdoeningsvoorstel staat genoteerd, maar dat het ook als regulier B-stuk met een twee-

1010 minutendebat naar de GS kan worden gebracht. Als partijen willen dat de motie niet wordt uitgevoerd, kunnen zij dat via zo'n debat aangeven.

De heer **Boer** (VVD) pleit ervoor om het voorstel gewoon uit te voeren zoals het op de agenda staat en verwijst naar de uitkomst van de gewogen stemming. De heer **Broertjes** (JA21) sluit zich hierbij aan.

1015

De **voorzitter** constateert dat er in meerderheid is gekozen voor optie 2 als afdoening van de motie en concludeert dat de motie daarmee is afgedaan. De gedeputeerde krijgt de opdracht van de commissie om optie 2 uit te werken.

1020 Mevrouw Egbers (PvdD) vindt dat het wel of niet uitvoeren geen recht doet aan de aangenomen optie. De **voorzitter** wijst erop dat de gedeputeerde altijd met een aangenomen motie bij PS kan terugkomen als de motie niet uitvoerbaar blijkt te zijn.

De heer **Kes** (SP) kondigt aan een tweeminutendebat te willen voeren. De **voorzitter** reageert dat
1025 het niet mogelijk is om een motie over een motie in te dienen. De heer **Kes** geeft aan dat het tweeminutendebat niet gaat over de afdoening zelf, maar over de inhoud van de oorspronkelijke motie – namelijk het verbod op specifieke reclame-uitingen inabri's. Na overleg met de griffier verduidelijkt de voorzitter dat de afdoening van een motie geen B-stuk betreft, maar een
1030 afdoening en dus niet via een tweeminutendebat kan worden behandeld. De enige mogelijkheid is het indienen van een motie vreemd aan de orde van de dag. De heer **Klein** (ChristenUnie) voegt toe dat dit ook kan via een fractiedebat of een interpellatiedebat. De heer **Kes** (SP) vraagt daarop om schriftelijke uitleg aan de commissie hierover. De **voorzitter** is daarmee akkoord en zegt dat dit onderwerp mee wordt genomen in de evaluatie.

1035 **7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**
De eerste rondvraag is ingediend door Statenlid **Korzelius** (GL) en gaat over een mogelijke contra-expertise voor iepen.

Tijdens de Statenvergadering van 10 maart zijn vragen gesteld over het vervangen van
1040 iepen langs de N241 tussen Schagen en Verlaat. Deze bomen, tien jaar geleden geplant, verkeren deels in goede of redelijke staat. De vervanging kost circa negen ton en zou nodig zijn vanwege te kleine plantgaten. Gedeputeerde **Olthof** bevestigde dat alle bomen worden vervangen en dat vergroting van plantgaten of herplanting niet mogelijk is vanwege brede

1045 wortelgroei. Een boomexpert stelt echter dat behoud van een deel van de bomen wel mogelijk is. Daarom vraagt statenlid **Korzelius** (GL) of het college bereid is een contra-expertise te laten uitvoeren.

Gedeputeerde **Olthof** ziet geen noodzaak tot een derde expertise omdat er al twee hebben plaatsgehad. Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan niet tevreden te zijn met het antwoord en er op
1050 terug te komen samen met PvdD.

De tweede rondvraag is ingediend door de heer **Dijk** (CDA) en gaat over het fietsknelpunt N206.

De heer **Dijk** (CDA) wijst erop dat het fietspad langs de Vogelenzangseweg tussen Vogelenzang
1055 en Aerdenhout onveilig is. In 2022 werd na klachten van omwonenden een extern onderzoek uitgevoerd. Grote aanpassingen zijn volgens het onderzoek niet mogelijk, maar beter onderhoud wél. Het pad is smal, overgroeid en bevat scheuren en losse tegels.

De heer **Dijk** heeft de volgende vragen aan de portefeuillehouder:

- 1060 1. Is de portefeuillehouder bekend met het onderzoek en de aanbevelingen, en wat is zijn reactie daarop?
2. Is hij bereid extra onderhoud te plegen om de veiligheid te verbeteren?
3. Wil hij de raad op de hoogte houden van de voortgang?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er al eerder vragen zijn gesteld over het fietspad door
1065 andere partijen en dat het onderhoud inmiddels is geïntensiveerd. Hij erkent dat het een lastig traject blijft, mede doordat veel groen dicht op het fietspad staat vanwege woningen die er dicht langs liggen. Voor nu is er geen aanvullende informatie, maar als er meer bekend is, zal hij dat delen.

1070 **8 B-Agenda Wonen**

8.a Motie wonen boven parkeerplaatsen

De provincie Noord-Holland heeft de motie 'Wonen boven parkeerplaatsen' aangenomen, waarin wordt gevraagd om locaties in beeld te brengen die geschikt zijn om woningen bovenop te bouwen. De provincie gaat optoppen actief oppakken en agenderen bij gemeenten om mee te
1075 nemen in gemeentelijk beleid.

Behandelvorschlag: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvorschlag van de motie 130–2024 bespreken.

1080 De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie M 130–2024 'wonen boven parkeerplaatsen' als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft de heer Vonk als indiener van de motie het woord.

1085 De heer **Vonk** (PvdA) ziet dat optoppen in de praktijk lastig blijkt. Hij stemt in met de afdoening van de motie.

De heer **Dijk** (CDA) is blij dat de motie enthousiast is ontvangen en vraagt of de portefeuillehouder de commissie op de hoogte kan houden van het verdere verloop. Hij beschouwd de motie als afgedaan.

1090 De heer **Nijkamp** (BBB) wijst erop dat niet is gekeken naar bredere mogelijkheden voor optoppen zoals het ophogen van iets anders dan alleen parkeerplaatsen. BBB steunt de motie.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde nog specifieke kansrijke parkeerlocaties kan bekijken omdat generiek onderzoek lastig is. Volt beschouwt de motie als afgedaan.

1095 Mevrouw Vonck (PvdD) stemt in met voorstel tot afdoening van de motie. Zij roept PS en GS op om de motie Groen in de startnotitie Gezonde Leefomgeving ook te laten landen in het optoppen. De PvdD vraagt of de gedeputeerde inzicht wil geven in het aantal te realiseren woningen, wanneer het optoppen is opgenomen in de handreiking en of de gedeputeerde kan bevestigen dat deze optop-projecten gemonitord worden op resultaat en of hij de commissie hierover jaarlijks kan informeren.

1100 Mevrouw **Berkvens** (D66) is voorstander van optoppen en beschouwt de motie als afgedaan. De heer **Faassen** (50PLUS) beschouwt de motie als afgedaan.

1105 Gedeputeerde **Beemsterboer** zal de commissie op de hoogte houden van de ontwikkelingen in Purmerend. Optoppen wordt meegenomen in de volkshuisvestingsprogramma's. Het gericht in beeld brengen van kansrijke parkeerplaatsen gaat volgens hem verder dan de motie en zou de ambtelijke organisatie te veel belasten. De ambtelijke organisatie wordt gevraagd om resultaten van gesprekken met gemeenten over optoppen te delen, waarna GS dit zal terugkoppelen aan PS. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt de aanjagende rol van GS richting gemeenten.

1110 Mevrouw Vonck (PvdD) vraagt wanneer de aangekondigde handreiking over optoppen van garages en parkeerplaatsen beschikbaar komt. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat deze voor de zomer wordt verwacht en zal worden toegestuurd.

10 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.10 uur en dankt de aanwezigen.



Holendrecht

Waver



Landje Van Geijssel

Holendrechteweg 54A





Impressie bestaande situatie

Impressie te nemen herstelbesluit

Geachte commissieleden.

Mijn naam is Hans Jak en ik vertegenwoordig de stichting SPIJT die zich tot doel heeft gesteld alternatieve oplossingen te vinden voor het tennis- en padelpark op het ijsbaanterrein in Wormer. Dit onderwerp staat op de C-agenda Ruimtelijke ontwikkeling onder punt 11c.

Het ijsbaanterrein in Wormer grenst aan het Natura2000 gebied. Dit terrein met een hoge botanische waarde is een belangrijk broedgebied voor weidevogels. Kleine kieviten lopen hier op nog geen 25 meter van een druk gebruikt wandelpad. Om de realisatie van dit park mogelijk te maken heeft de gemeente onlangs een verzoek ingediend om de grens van stilte- en BPL-gebied op te schuiven. Een bewijs dat er coulance nodig is van de provincie om dit complex in een waardevol gebied te kunnen realiseren.

Nu er meer duidelijkheid is over de uitgangspunten van het project zoals het benodigde aantal tennisbanen en de grootte van de sporthal blijkt dat er meerdere locaties in aanmerking komen.

Recent hebben we deze varianten gepresenteerd aan de raadsleden. Hun algemene opinie was dat de voorstellen er professioneel uitzagen. Coalitiepartijen gaven echter jammer genoeg ook aan dat men eerst de resultaten van de haalbaarheidsstudie van de voorkeursoplossing wilde afwachten alvorens verder in te gaan op onze varianten.

Onze alternatieven betreffen twee locaties waarbij we hier vooral willen ingaan op de locatie tussen twee industriële gebieden dicht bij het gemeentehuis. Voor deze locatie aan de Spekhuisstraat zijn twee varianten gemaakt. Eén met alle tennis- en padelbanen buiten en één waar padel in een hal gespeeld kan worden. Bij beide blijft het aantal te bouwen woningen gelijk aan de door de gemeente gewenste oplossing. Alleen tennis- en padelbanen komen immers op een andere locatie terwijl bebouwing van de drie vrijkomende tennislocaties gelijk blijft: 169 woningen. Beide varianten zijn goedkoper, immers ijs- en Jeu des Boules banen hoeven niet verplaatst te worden en nieuwe fietsbruggen zijn niet nodig. Ook zijn deze varianten qua ligging guntiger. Ze bieden betere bescherming tegen de wind, hebben een betere bereikbaarheid en parkeermogelijkheden en liggen veel centraler in het dorp. En het natuurgebied wordt gespaard.

Naast de varianten van de Spekhuisstraat hebben we drie varianten ontwikkeld aan de Spatterstraat waar momenteel de grootste Wormerse tennisvereniging speelt. Een van deze varianten is de **renovatie** van de bestaande sporthallen. Deze sporthallen blijken nog lang niet bouwkundig afgeschreven zoals eerder was gesteld en de belangrijkste aanleiding was voor dit project. Deze variant geeft de tennisverenigingen de mogelijkheid om padel in de sporthal te gaan spelen omdat deze in de toekomst met minder zaaldelen toekan. Groot voordeel voor de tennisverenigingen is dat er vrijwel direct padel aangeboden kan worden wat belangrijk is voor ledenbehoud. Woningbouw is bij deze variant minder omdat er maar op twee van de drie locaties gebouwd kan worden. Echter, de kosten en tijdlijnen van deze variant zijn t.o.v. alle varianten inclusief die van de gemeente het beste beheersbaar.

Wij hopen U hiermee op de hoogte bracht te hebben van de varianten die er op dit project mogelijk zijn en duidelijk te hebben gemaakt dat er goede alternatieven zijn zonder dat waardevolle natuur opgeofferd hoeft te worden en stiltegebied en BPL-grenzen gehandhaafd kunnen blijven.

Dank voor uw aandacht,

Beste Josse,

Bij deze mijn inspreektekst en antwoord op twee vragen die ik niet gelijk kon beantwoorden. Hoop dat dit nog gedeeld kan worden met de commissieleden.

Het terrein waar de ijsbaan naartoe moet verhuizen is geen Natura 2000. Het bestemmingsplan is: Landelijk gebied Wormerland, agrarisch.

Omgevingsverordening NH2022(provinciaal): agrarische bedrijven, beschermd landschap (voorheen BPL), landelijk gebied, natura2000 bufferzone, en nu nog Stiltegebied.

Spekhuisterrein: bestemmingsplan Bedrijventerreinen, met de aanwijzing 'groen'.

NH2022: beperkingengebied regionale waterkeringen, natura2000 bufferzone.

Dank,

Agenda Commissie Ruimte

Datum 17-03-2025

Tijd 18:15 – 22:45

Locatie Statenzaal

Voorzitter Marianne Poot

Toelichting De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via <https://noord-holland.stateninformatie.nl>.
De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.
Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.
Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 14 maart) door het aanmeldformulier in te vullen: [Aanmeldformulier inspreken commissievergadering](#)
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 na punt 3 eerder beginnen.

0 interactieve sessie ontwikkelperspectief NHN & workshop werkboek regie op de ruimte (uitloopavond 20 maart)

1 Opening en mededelingen

2 Inspreekhalfuur

18:15

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen

3.a Planningsoverzicht

4 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

18:45

4.a Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost

Toelichting: De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in

Schagen Oost. Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van de commissieleden Ruimte.

Behandelveorstel: Met elkaar en gedeputeerde het ontheffingsverzoek Asielopvang Schagen Oost bespreken.

5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

6 B-agenda Mobiliteit

20:45

6.a Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid

Toelichting: De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.

Behandelveorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde het onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid bespreken.

6.b Motie M256–2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Toelichting: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten “M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid” aangenomen waarmee de provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken middels twee opties met de commissie Ruimte van Provinciale Staten.

Behandelveorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 256–2022 bespreken.

De commissie Ruimte wordt twee opties voorgelegd:

Optie 1: Eerder voorgestelde verboden we! op te nemen in een nieuw aan te besteden contract;

Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken;

7 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

8 B-Agenda Wonen

22:15

8.a Motie wonen boven parkeerplaatsen

Behandelveorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de motie 130-2024 bespreken.

De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie M 130-2024 'wonen boven parkeerplaatsen' als afgedaan kan worden beschouwd.

9 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

10 C-agenda Mobiliteit

10.a Mobiliteit: Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

In december 2024 is de subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 vastgesteld. Gedeputeerde Staten brengen een lichte wijziging aan in deze subsidieregeling. Hierdoor kunnen gemeenten de subsidie ook met terugwerkende kracht aanvragen. Dit doen GS vanwege de eerdere gemaakte afspraken hierover met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek.

10.b Mobiliteit: Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit 2024 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De provincie stelde vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur in 2024 12,2 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van lokale wegen en fietspaden. Inmiddels zijn de subsidies ter waarde van 12 miljoen euro verleend aan 27 projecten van gemeenten die de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid van Noord-Holland met de fiets vergroten. Ook delen we de voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit: een overzicht van de resultaten in 2024 en een vooruitblik naar 2025.

11 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

11.a Ruimte: Ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54a, Ouder-Amstel (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Het gemeentebestuur van Ouder-Amstel heeft Gedeputeerde Staten verzocht om een ontheffing te verlenen van de regels uit de Omgevingsverordening voor de bouw van een woning aan de Holendrechteweg 54a. Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit verzoek te weigeren omdat het initiatief niet past

binnen de regels en er geen bijzondere omstandigheden zijn waardoor afwijken van de regels te rechtvaardigen is.

11.b Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met Provinciale Staten. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Industrierrein van Provinciaal Belang, de Provinciale Monumenten, Vaarwegen en het Landelijk Gebied. De wijzigingen gelden per 1 februari 2025.

11.c Ruimte: Reactie Stichting SPIJT op verzoek gemeente Wormerland inzake ontheffing BPL (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

11.d Ruimtelijke ontwikkeling: Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (ontwerp) (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden begin maart ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, Stiltegebieden en Provinciale Monumenten.

11.e Ruimtelijke ontwikkeling: Afronden fase 1 Regie op de Ruimte (Betrekken bij interactieve sessie op 20 maart 2025 com. Ruimte)

De provincie werkt aan actualisering van de omgevingsvisie. De eerste fase in dit traject is afgerond. De eindproducten van fase 1 bestaan uit een werkboek Regie op de Ruimte, een routekaart en een kaartenatlas. Deze producten zijn door GS vrijgegeven voor bespreking met PS. Samen geeft dit een weergave van de basisinformatie voor de actualisatie van de omgevingsvisie.

11.f Ruimte: Ontheffingsverzoek Dwarsweg 18 Uithoorn (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De gemeente Uithoorn heeft een verzoek om ontheffing ingediend van de Omgevingsverordening NH2022 voor de realisatie van huisvesting van tijdelijke werknemers voor vier glastuinbouwbedrijven. Gedeputeerde Staten besluiten de ontheffing te verlenen.

11.g Ruimte: Ontwikkelingen Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

Het College van GS informeert Provinciale Staten over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied en over de besluiten die de komende jaren verwacht worden. De Houtrakpolder is in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de polder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.

11.h Ruimte: Tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan (C-agenda Ruimte 17-03-2025)

De gemeente Oostzaan heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 ingediend voor de realisatie van 21 woningen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen. Ten behoeve van de ontheffing stemt het college in met een mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst NNN met de gemeente Oostzaan om te voldoen aan de voorwaarden van de Omgevingsverordening NH2022.

12 C-agenda Wonen

12.a Wonen: Vaststelling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 (C-agenda Cie. Ruimte 17 maart 2025))

Voor 2025 en 2026 heeft het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening weer budget (€ 6.738.062,53,-) beschikbaar gesteld voor cofinanciering ten behoeve van externe inhuur voor woningbouwprojecten bij gemeenten. Vanuit het coalitieakkoord is jaarlijks € 3.000.000,- beschikbaar gesteld voor deze 'flexibele schil', waarvan nu in eerste instantie € 2.000.000,- als cofinanciering wordt ingezet om uit te keren naar gemeenten. Voor 2025 en 2026 wordt daarmee ten minste € 8.694.972,23,- beschikbaar gesteld voor de flexibele schil versnellen woningbouw. GS stelt de uitgewerkte subsidieregeling vast, zodat gemeenten een aanvraag kunnen doen.

13 C-agenda Algemeen

13.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 91 (C-agenda alle commissies maart 2025)

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	24 februari 2025
Commissievoorzitter	:	mw. A. van der Helm
Commissie–adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e–mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

5 **Aanwezig:**

Commissievoorzitter:		: mw. A. van der Helm
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp,
	GL	: statenlid P. Korzelius, statenlid W. Freeman
10	VVD	: dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom,
	PvdA	: dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: mw. H. Bouhlef, dhr. J. Kes
15	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	:
	PvdD	: Dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw. Y. Buit
	Volt	: dhr. B. Bonekamp,
20		mw. B. van den Bogaerde
	50PLUS	: dhr. H. Faassen,
	FvD	: de heer Bilgin, mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	mw. E. Rommel, dhr. J. Beemsterboer	
25	Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)

1 **Heropening vergadering (vervolg 10 februari)**

30 De voorzitter heropent de vergadering om 18.15 uur, deze vergadering is het tweede deel van de vergadering van 24 februari jl. Er is een afmelding ontvangen van de heer Van den Berg en de heer Broertjes van JA21 en van statenlid De Weerd van Volt.

2 A-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

35 2.a Vaststellen participatie- en communicatieplan Regie op de Ruimte

Toelichting: De provincie werkt aan de actualisatie van de Omgevingsvisie. Het traject waarin dat gebeurt heet Regie op de Ruimte. De provincie vindt het belangrijk om te weten wat medeoverheden, belangenbehartigers en inwoners van Noord-Holland belangrijk vinden bij het actualiseren van de Omgevingsvisie. Om hier vorm aan te geven is een communicatie- en
40 participatieplan opgesteld. Dit plan wordt voorgelegd aan PS om vast te stellen.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht Vaststellen participatie- en communicatieplan Regie op de Ruimte. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 10 maart 2025.

45

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) is van mening dat een goed functionerende provincie haar inwoners actief bij het beleid betreft en dat burgerparticipatie een prominente rol moet krijgen. De PvdD waardeert het communicatie- en participatieplan, maar plaatst enkele kanttekeningen. Mevrouw **Vonck** pleit voor duidelijkheid over de vorm van de participatie, waarbij in de beginfase mee weten, mee beoordelen en meedenken volstaan maar dat inwoners later in het proces meer invloed moeten krijgen op besluiten die hun leefomgeving raken. Ze wijst erop dat het rapport
55 stelt dat inwoners vooral gehoord willen worden en willen bijdragen, maar geen directe sturing willen geven. Ze betwijfelt dit en verwijst naar het grote aantal zienswijzen bij de laatste wijziging van de Omgevingsverordening. De PvdD pleit ervoor om in de latere uitvoeringsfase van *Regie op de Ruimte* een burgerberaad in te zetten als participatie-instrument, zodat inwoners meer grip krijgen op provinciaal beleid. Daarnaast vraagt zij aandacht voor
60 taalbarrières in de communicatie. Omdat alle informatie in het Nederlands is, worden mensen uitgesloten die de taal nog niet machtig zijn, zoals bijvoorbeeld expats in de MRA, zij wil weten hoe GS deze groep wil betrekken in het participatieplan.

Interruptie door mevrouw **Koning** (CDA). Zij vraagt of expats moeten meebeslissen, aangezien velen slechts enkele jaren in Nederland verblijven.

65 Mevrouw **Vonck** wijst erop dat er ook veel expats zijn die permanent in Nederland wonen maar de taal niet beheersen.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) noemt als derde punt het kwantitatieve onderzoek naar leefbare regio's, steden en dorpen. Dit richt zich vooral op betaalbare woningbouw, maar ook een schone en groene leefomgeving is volgens de PvdD een basisbehoefte. Ze pleit ervoor dat de aangenomen
70 Startnotitie Gezonde Leefomgeving een gelijkwaardige rol krijgt in het gespreksthema. Tot slot vraagt de PvdD of de genoemde vierhonderdduizend euro voldoende is voor de uitvoering van alle plannen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) geeft aan dat haar fractie positief is over het plan maar zij heeft enkele aandachtspunten. D66 vindt het onduidelijk hoe input uit participatie wordt gekoppeld aan
75 concrete beleidskeuzes. Mevrouw **Berkvens** vraagt hoe teruggekoppeld wordt op de ingebrachte feedback. Zij vraagt om een toezegging van de gedeputeerde dat er een evaluatie van het participatietraject komt. Daarnaast vraagt zij hoe GS reflecteert op het lage vertrouwen dat gemeenteraadsleden en leden van het algemeen bestuur van de waterschappen hebben in de mate waarin de provincie hen betreft bij de plannen.

80 Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is verbaasd om in het participatieplan te lezen dat inwoners alleen advies willen geven en geen besluiten willen nemen. Ze vindt het participatieplan over het algemeen goed, maar had een innovatiever participatiemiddel verwacht. Ze betwijfelt of alle groepen wel worden bereikt en hoe de participatie geëvalueerd wordt. Daarnaast heeft ze nog vragen van technische aard en wil ze weten hoe de inhoudelijke informatie via webinars wordt
85 geborgd en verstrekt via een link naar *Open Stad* en hoe de inzet van beloningen zoals maaltijden en cadeaubonnen wordt bepaald en waar de grens ligt voor het uitgeven daarvan. De heer **Vonk** (PvdA) vindt het een goed plan en hoe de inwoners worden betrokken met name ook jongeren. Hij merkt op dat het *Plan voor Ruimte* zich richt op vijftientwintig jaar en vraagt hoe de provincie toekomstige generaties bij dit participatieplan betreft en hoe innovatie
90 voldoende input krijgt. Daarnaast wil hij weten hoe het plan kan bijdragen aan een sprong naar de toekomst.

De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat het publieksonderzoek en de respons onder ambtsdragers slechts drieëntwintig procent bedraagt, terwijl het onderzoek een hoge deelname suggereert. Hij pleit voor een zorgvuldige interpretatie van de resultaten. Het betrekken van bewoners is
95 belangrijk en uit kwantitatief onderzoek blijkt dat de helft van de inwoners wil deelnemen aan participatietrajecten. Hij is benieuwd naar de concrete doelstellingen van het participatieplan. Tot slot vindt hij dat de provincie op een toegankelijke manier moet communiceren, maar ziet hij de cadeaubon als beloning als een slecht idee en vraagt GS om dat onderdeel te laten vallen. Mevrouw **Bouhlei** (SP) vraagt hoe de participatie is uitgevoerd en welke doelgroepen zijn
100 benaderd. Daarnaast verwijst ze naar een passage in het participatierapport over *Duurzame*

economie en energie – Voedselzekerheid, waarin staat dat voedselzekerheid essentieel is om Nederland onafhankelijk te houden en prijsstijgingen en tekorten te voorkomen. Zonder voldoende landbouwgrond en productie zouden armoede en afhankelijkheid van het buitenland ontstaan. Ze vraagt of dit betekent dat er wordt ingezet op minder export als dit beleid wordt
105 uitgevoerd.

Statenlid **Freeman** (GL) vindt het participatieplan degelijk en vraagt of PS geïnformeerd kan worden over de uitkomsten van het participatietraject. Daarnaast wil hij weten hoe andere groepen, zoals jongeren, beter betrokken kunnen worden, bijvoorbeeld met een platform met korte TikTok-filmpjes en gerichte communicatie.
110 Mevrouw **Den Boer** (BBB) verwacht dat de uitkomsten van de keukentafelgesprekken grotendeels overeenkomen, omdat de meningen regio gebonden zijn. BBB maakt zich zorgen over de kosten van het participatieplan die vier ton bedragen en vraagt wat er gebeurt als het niet meer binnen het budget past en of dat leidt tot kostenverhoging. Ze wil weten hoe inwoners zonder digitale vaardigheden worden betrokken. BBB vindt een cadeaubon en buurtmaaltijd wat ver gaan.

115 Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar BBB zou willen bezuinigen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) benadrukt dat dit niet is gezegd, maar dat het budget van vier ton een hard kader is. Verder vraagt mevrouw **Den Boer** waarom middelbare scholen zijn gekozen als locatie, maar geen mbo-scholen of een locatie in Haarlem of Alkmaar. Ze stelt voor om dorpshuizen erbij te betrekken en om te kijken naar verschillende doelgroepen in verschillende regio's en vraagt of
120 GS dit kan toezeggen. Tot slot vraagt ze of GS bij een enquête direct kan aangeven wat de gevolgen van een keuze zijn en of dit meegenomen kan worden.

Interruptie door mevrouw **Bouhlef** (SP), zij vraagt of een gegeven antwoord in de enquête nog gewijzigd kan worden.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) bevestigt dat dit mogelijk is waarop mevrouw **Bouhlef** vraagt of de
125 enquête daarmee dan niet sturend is. Mevrouw **Den Boer** stelt dat dit afhangt van hoe je het bekijkt, maar vindt het positief dat deelnemers direct de consequenties van hun keuze zien. Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dat de enquête daarmee wel sturend is, omdat deze de consequenties van keuzes aangeeft. Ze benadrukt dat hier goed over nagedacht moet worden. Mevrouw **Den Boer** (BBB) uit haar zorgen over de tevredenheid over de inzet van de provincie. In
130 het samenvattingsrapport staat dat vijftig procent van de raadsleden vindt dat de provincie hen onvoldoende betreft bij de plannen en de cijfers voor de waterschappen wijken hier nauwelijks van af. Zij vraagt of GS daarop kan reflecteren.

De heer **Bilgin** (FvD) complimenteert GS met het rapport en vindt de gekozen werkvorm passend, maar heeft twijfels over het gebruik van een burgerberaad en vraagt zich af of de

- 135 steekproef representatief is voor de hele provincie. Hij wijst erop dat de provincie buurthuizen en huiskamers opzoekt maar pas als de locatie goed bereikbaar is met alle vormen van vervoer. Buurten met een tekort aan investeringen in bereikbaarheid dreigen daardoor buiten de boot te vallen en hij wil weten hoe hiermee wordt omgegaan. Daarnaast uit hij kritiek op beloningen zoals cadeaubonnen, omdat dit de participatie kan beïnvloeden en mensen mogelijk alleen voor
- 140 de beloning meedoen. Tot slot benadrukt hij het belang van een sterke social mediastrategie om diverse groepen te bereiken.
- Interruptie door mevrouw **Buit** (ChristenUnie), zij stelt dat het uitdelen van bonnen er weliswaar voor kan zorgen dat mensen alleen voor de beloning komen, maar dat dit juist het doel is, omdat anders hun mening nooit was gehoord.
- 145 De heer **Bilgin** (FvD) erkent dit, maar benadrukt dat de reacties wel serieus moeten zijn. Hij vreest dat sommige deelnemers zich niet verdiept hebben in het onderwerp. Mevrouw **Buit** is het hier niet mee eens en stelt dat er geen ‘foute’ inbreng is en dat elke mening telt.
- De heer **Faassen** (50PLUS) vindt dat het uitdelen van cadeaubonnen lijkt op de aanpak van het Leger des Heils, wat niet de bedoeling is, maar beschouwt het wel als een goed initiatief. Hij
- 150 plaatst echter kritische kanttekeningen en vraagt of er niet te breed wordt gezocht, waardoor nuance verloren gaat. Hij wil weten hoe GS de input waarborgt. Hij vindt de frisse kijk van jongeren waardevol, maar vraagt hoe ouderen met meer levenservaring worden betrokken. Om ondervertegenwoordiging te voorkomen, pleit hij voor evenredige vertegenwoordiging en vraagt hoe GS hier tegenover staat. Daarnaast vraagt hij waarom er niet wordt gekeken naar
- 155 inpoldering of de bouw van een nieuwe stad.
- Mevrouw **Koning** (CDA) vindt het participatieplan goed, maar vraagt hoe de kaders worden vastgesteld, aangezien veel zaken nog onzeker zijn. Ze wil weten hoe de keuzes en consequenties in samenhang worden gepresenteerd en of de financiële consequenties worden meegenomen. Daarnaast merkt ze op dat op pagina 14 bij *Toekomstbestendige landbouw en*
- 160 *natuur* het onderdeel voedselzekerheid ontbreekt. Dit wordt wel bij *Duurzame economie en energie* benoemd maar D66 vindt dat het bij *Toekomstbestendige landbouw en natuur* thuishoort. Import en export van voedsel is in Nederland in evenwicht en het is volgens het CDA belangrijk dat dit zo blijft.
- Interruptie door mevrouw **Bouhlef** (SP), zij vraagt om toelichting want zij vindt dat het voedsel
- 165 lokaal verbouwd kan worden. Mevrouw **Koning** (CDA) wijst erop dat koffie, thee en citrusvruchten geïmporteerd worden en benadrukt dat zowel import als export noodzakelijk is en dat eenzijdige voedselproductie leidt tot een eenzijdig voedingspatroon.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) vervangt Statenlid de Weerdt die zich heeft afgemeld. Ze benadrukt dat serieuze participatie vraagt om goed geïnformeerde deelnemers en vraagt hoe
170 alle groepen worden bereikt. Ze ziet de kracht van een participatievorm zoals een burgerberaad, en vindt het een gemiste kans dat hiervoor niet gekozen is omdat zo'n groep wel representatief is door zorgvuldige selectie. Volt kondigt een motie aan om GS in deze periode actief aan de slag te laten gaan met het burgerberaad.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt wat het extra doel is van een burgerberaad.
175 Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) legt uit dat bij een burgerberaad een representatieve selectie wordt gemaakt op basis van de samenstelling van de gehele bevolking, zodat alle groepen goed gerepresenteerd zijn. Volt ziet hierin een duidelijke toegevoegde waarde. Mevrouw **Berkvens** (D66) onderschrijft de waarde van een burgerberaad, maar wijst erop dat de kosten daarvan erg hoog zijn. Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) erkent dat er goed moet worden nagedacht over de
180 compensatie hiervan.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

185 Gedeputeerde **Rommel** wil graag alle groepen betrekken om zo gedegen mogelijk onderzoek te kunnen doen. De provincie heeft ervaring met burgerberaden en heeft geleerd van het traject rond de omgevingsvisie. Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt naar het effect van de cadeaubonnen op de verschillende doelgroepen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat hierover nog geen informatie beschikbaar is, maar dat uit onderzoek is gebleken dat
190 cadeaubonnen een mogelijke oplossing kunnen zijn. **Zij zal de onderzoeksresultaten voor de komende Statenvergadering toesturen.**

De gedeputeerde ziet de meerwaarde van het uitschrijven van wedstrijden, bijvoorbeeld op scholen, om jongeren te betrekken. Zo worden zij niet alleen actief betrokken, maar denken zij mee over de consequenties van keuzes en mogelijke oplossingen van een vraagstuk.
195 Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat bij een burgerberaad ook vergoedingen worden verstrekt, die soms kunnen oplopen tot een kwart van het totale budget. De gedeputeerde benadrukt dat in deze fase gekozen is voor een breed onderzoek onder een diverse groep deelnemers. Het burgerberaad richt zich daarentegen op een bepaald onderwerp. De gedeputeerde zal op een later moment, in een volgende fase, ingaan op de inhoudelijke vragen van de fracties zoals
200 inpoldering en het bouwen van een nieuwe stad, omdat op dit moment de focus ligt op participatie.

Interruptie door mevrouw **Vonck** (PvdD), zij benadrukt het belang van duidelijke informatie voor burgers over wat participatie inhoudt en het belang van een heldere definitie. Gedeputeerde **Rommel** reageert dat dit vooral bedoeld is om aan te geven in welke fase het proces zich

205 bevindt en wanneer de keuzes worden gemaakt. Mevrouw **Vonck** vraagt vervolgens of de gedeputeerde het met de zin in het rapport eens is dat sommige mensen niet willen meebeslissen, zelfs niet in deze fase. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit uit onderzoek blijkt en dat het vervolgens aan de commissie is om een afweging te maken. GS constateert dat de opkomst bij gemeenteraden en waterschappen laag is, maar vindt het belangrijk dat deze

210 organen hiervoor zelf mogelijke oplossingen aandragen. In de communicatie wordt rekening gehouden met anderstaligen en de informatie wordt in eenvoudige en duidelijke taal verstrekt. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan bij de *Regie op Ruimte* zeker ook aandacht te besteden aan een gezonde leefomgeving. Volgens de gedeputeerde is het beschikbare budget van vier ton vooralsnog toereikend om een goed participatietraject op te zetten. De vragen in de enquête

215 sluiten aan op de opgaven die er liggen voor het ruimtelijk voorstel. De uitkomsten worden gebundeld in een rapport, zodat PS deze kan gebruiken in het debat. Het proces van het participatietraject wordt geëvalueerd, zodat tijdig aanpassingen kunnen worden gedaan indien nodig.

Gedeputeerde **Rommel** verwacht dat de deelnemers een algemene beschrijving krijgen van de

220 rode draad in het proces en een toelichting op wat PS hiermee heeft gedaan. Het rapport zal aan de commissie worden toegezonden als onderdeel van de stukken voor het debat. GS kijkt zorgvuldig naar het participatietraject en zorgt ervoor dat alle doelgroepen worden bereikt om een breed draagvlak te creëren. Op de vraag van mevrouw **Buit** (ChristenUnie) over de inzet van de cadeaubonnen als middel, antwoordt gedeputeerde **Rommel** dat dit een technische vraag is

225 en zegt toe hier later op terug te komen.

De gedeputeerde geeft aan dat een respons van drieëntwintig procent beschouwd wordt als een goede vertegenwoordiging, waaruit conclusies kunnen worden getrokken. Over het aantal gevoerde gesprekken met bewoners geeft de gedeputeerde aan dat er geen specifieke aantallen zijn. Huiskamergesprekken bieden verdieping, terwijl online participatie een breder bereik

230 heeft. Het gaat er vooral om hoeveel mensen zich daadwerkelijk betrokken voelen.

De participatie met de enquête wordt uitgevoerd met een vast panel dat een representatieve groep vertegenwoordigt. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat er op dit moment geen keuzes worden gemaakt over import en export maar dat daar op een later moment wel over gesproken zal worden. Mensen die digitaal minder vaardig zijn, worden bereikt door hen op te zoeken,

235 bijvoorbeeld bij buurthuizen en huiskamerbezoeken. De precieze locaties van scholen, worden

later bepaald. Volgens de gedeputeerde is het belangrijk om de gevolgen van keuzes te laten zien in onder andere enquêtes. Dit gebeurt op een objectieve manier en is niet sturend. Tijdens de participatie wordt deelnemers niet alleen gevraagd naar hun mening over de gegeven stellingen, maar ook naar hun eigen stellingen en vragen. Dit helpt om meer inzicht te krijgen en te bepalen welke onderwerpen verder op de agenda moeten komen. De gedeputeerde benadrukt dat alles wordt ingezet om zoveel mogelijk inwoners te bereiken en mee te laten doen met o.a. social media, maar ook via huis aan huis bladen. Persoonlijk contact met participanten speelt een belangrijke rol. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of keuzes verloren gaan in de grote groep participanten. Gedeputeerde **Rommel** stelt dat dit niet het geval is en er een duidelijke rode draad in het proces zit. De vragen worden niet vanuit een vast kader gesteld, maar met goede informatie over opgaven en dilemma's, zodat participanten zelf afwegingen kunnen maken. De financiële consequenties van de keuzes kunnen in dit stadium alleen op hoofdlijnen worden aangegeven. De onderwerpen die vermeld staan op pagina 14 van het rapport zijn naar voren gekomen uit het onderzoek. Een burgerberaad is representatief maar kostbaar en tijdrovend door de Europese aanbestedingsverplichting. De kosten variëren van tweehonderdvijftig duizend tot vijfhonderdduizend euro voor gemeenten en liggen voor de provincie nog hoger.

Aangezien Volt en BBB overwegen om een motie in te dienen en er behoefte is in de PS-vergadering nog nader te spreken over een aantal onderwerpen zoals de cadeaubonnen, concludeert de **voorzitter** dat dit als besprekstuk wordt doorgeleid naar de PS-vergadering van 10 maart 2025.

3. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

De rondvragen voor gedeputeerde Rommel zijn in de commissievergadering van 10 februari behandeld.

4 B-Agenda Wonen

4.a. Monitor Woningbouw 2024

Toelichting: De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd.

270 Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de Monitor
Woningbouw bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.

275

De heer **Van Dijk** (CDA) spreekt zijn bezorgdheid uit over de uitdagingen waarmee jongeren te maken hebben bij het vinden van een woning door het woningtekort. Hoewel GS woningbouw wil stimuleren, blijft de bouwproductie achter met slechts dertienduizend extra woningen, wat de huidige problemen niet oplost. Hij vraagt waarom het ondanks inspanningen niet lukt om op
280 schema te blijven en of het budget voor woningbouwversnelling nog toereikend is. Het CDA is blij dat woningen tot tweehonderdvijfenzeventig duizend euro serieus worden gemonitord.

De heer **Kes** (SP) sluit zich aan bij de woorden van de heer Van Dijk over woningen tot tweehonderdvijfenzeventig duizend euro. Hij vraagt wat gedaan wordt om de productie te verhogen en pleit ervoor dat partijen zonder winstoogmerk zoals woningcorporaties een
285 belangrijkere rol krijgen en dat er meer gekeken wordt naar beschikbare instrumenten om betaalbare woningen en sociale koopwoningen te realiseren. Woningcorporaties hebben een kortere doorlooptijd dan marktpartijen.

De heer **Nijkamp** (BBB) ziet vooruitgang in de aanpak van woningnood door inspanningen van gemeenten, corporaties en investeerders. Hij wijst erop dat de woningbouwopgave 2023 niet is
290 gehaald, maar dat het woningtekort wel daalde. Hij vraagt wanneer PS het Plan van Aanpak en de uitwerking van de Woondeals in Noord-Holland ontvangt ter bespreking. De heer **Nijkamp** vraagt de gedeputeerde of het klopt dat met 20 van de 44 gemeenten geen overleg is geweest over woningbouwproductie en -plannen. Hij wijst erop dat veel plannen zich nog in de zachte fase bevinden en wil weten in hoeverre de provincie met haar regierol deze naar de harde fase
295 kan brengen, rekening houdend met de beschikbare plancapaciteit in Noord-Holland en de mogelijkheid voor straatje erbij.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) constateert dat de woningbouw achterblijft bij de ambities. Ze vraagt in hoeverre de gestegen bouwkosten en duurzaamheidsmaatregelen hieraan bijdragen en welk
aandeel deze kosten hebben in het totaal. Daarnaast wil ze weten welke rol de
300 stikstofreductiedoelen spelen bij het niet halen van de woningbouwambities en vraagt om een reactie van de gedeputeerde.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) maakt zich zorgen over de achterblijvende woningbouw en vindt dat er meer gebouwd moet worden dan de huidige ambitie, omdat de provincie populair is bij mensen

van buiten de regio. Ze steunt het pleidooi van de SP om meer te kijken naar woningcorporaties en bouwers zonder winstoogmerk. Ze vraagt de gedeputeerde hoe hij betaalbare woningen wil realiseren en welke middelen hij hiervoor heeft.

De heer **Faassen** (50PLUS) wijst op de monitor, die laat zien dat de woningbouw ver achterloopt. Veel oorzaken, zoals stikstof, arbeidsmarkt en netcongestie, liggen buiten de invloedssfeer. Hij vindt dit verontrustend en vraagt wat de provincie doet als gemeenten achterblijven in hun planning en afspraken niet nakomen. Staan hier sancties op?

Statenlid **Korzelius** (GL) vindt het een goed stuk, maar vindt de resultaten teleurstellend. Hoewel er voldoende plannen zijn voor opschaling, vraagt hij zich af of deze binnen zes jaar gerealiseerd kunnen worden. Hij benadrukt de noodzaak van versnelling en vraagt naar de concrete aanpak van het versnellingsteam. Daarnaast steunt hij de zorgen over achterblijvende sociale huurwoningen en vraagt of extra actie richting woningcorporaties zinvol is. De brief van 30 januari stemt hem niet optimistisch, het gemiddelde van bij te bouwen woningen wordt niet gehaald maar hij wil de ontwikkelingen afwachten. Zijn fractie kijkt uit naar de effectieve inzet van het aangekondigde brede instrumentarium dat uitgewerkt wordt in het Plan van Aanpak .

Mevrouw **Berkvens** (D66) deelt de zorgen van andere fracties en ziet een grote uitdaging in het halen van de woningbouwdoelen voor 2030. Ze vraagt de gedeputeerde om een reflectie op de te optimistische inschattingen van gemeenten. Hoewel de provincie inzet op versnelling door extra ambtelijke capaciteit, betwijfelt haar fractie of dit voldoende is. Ze vraagt naar het vertrouwen van de gedeputeerde in het behalen van de doelstellingen en of ook juridische capaciteit kan worden toegevoegd om juridische procedures beter te doorlopen.

De heer **Bonekamp** (Volt) vindt de woningbouwmonitor zorgelijk en vraagt waarom veel woningen aan de markt worden onttrokken en of GS dit kan tegengaan. Hij wil inzicht in de betaalbaarheidscategorieën van projecten, vraagt om verdere uitsplitsing van de plancapaciteit en haalbaarheidspercentages. Daarnaast wil hij weten hoe GS gemeenten kan aansporen tot een realistischer beeld van de woningbouwplanning. Tot slot vraagt hij of het doel van honderdeenennegentig duizend woningen vóór 2030 nog haalbaar is.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt het goed dat de voortgang wordt gemonitord. Ze stelt dat woningbouwlocaties geen probleem zijn, maar de bouw van woningen wel. Ze vraagt wat GS extra gaat doen om deze problemen aan te pakken en wil een eerlijk antwoord. Daarnaast vindt ze het zorgelijk dat in veel regio's minder dan dertig procent van de sociale huur wordt gehaald en vraagt hoe GS dit gaat verbeteren.

De heer **Van Gilse** (VVD) vindt het zorgelijk dat de doelstelling van drieëntwintigduizend woningen per jaar niet is gehaald en dat het tekort is toegenomen. Hoewel er voldoende

plancapaciteit is, blijkt de doorlooptijd steeds te optimistisch. Hij benoemt diverse oorzaken en wijst op de impact van wet op de betaalbare huur en de inperking van het zzp-schap. Daarnaast
340 merkt hij op dat afgesproken percentages van betaalbare woningen niet in alle categorieën worden gehaald en pleit hij voor een realistischer percentage in plaats van blindstaren op doelen. De VVD adviseert om vooral in te zetten op het aantal woningen, inclusief duurdere woningen, die verhuisketens van meerdere woningen op gang brengen.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt hoe knelpunten in de woningbouw zo efficiënt mogelijk kunnen
345 worden opgelost en of omgevingsknelpunten worden meegenomen in de plannen van de gebiedsontwikkelaars en de bouwambassadeur. Ze pleit voor meer aandacht voor en investeringen in geclusterd wonen voor senioren, gezien de groei van deze groep in de komende jaren en de voordelen voor de doorstroming en het welzijn van ouderen. Ze wijst op lange wachtlijsten bij initiatieven zoals Stichting Knarrenhof. De PvdD roept de andere partijen
350 en de gedeputeerde op om te gaan bouwen voor deze woningbehoefte en meer ruimte en geld vrij te maken voor dit soort initiatieven. Uit onderzoek blijkt dat gemeenten hier niet actief naar vragen bij de provincie.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor de beantwoording van de
355 vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** waardeert de betrokkenheid van de commissieleden bij de woningnood, een van de grootste uitdagingen richting 2030. De realisatie van achttienduizend driehonderd woningen is een brutodoel, terwijl het nettodoel op dertien duizend ligt. Het halen van de honderdeenennegentig duizend woningen wordt steeds moeilijker, aangezien het
360 gemiddeld twaalf jaar duurt om projecten te realiseren. Om versnelling te stimuleren, wordt geld ingezet, wat al heeft geholpen bij projecten in Haarlem, Hoorn en Hilversum. Daarnaast wordt gewerkt aan een projectbureau om gemeenten beter te ondersteunen, aangezien er nu te weinig capaciteit is en projecten stilvallen bij ziekte van ambtenaren. De gedeputeerde verwacht dat standaardisatie van projectplanning zal bijdragen aan versnelling. Er wordt onderzocht hoe
365 processen beter gestandaardiseerd kunnen worden tussen gemeenten en marktpartijen, een aanpak die nog nieuw is voor de provincie.

Het monitoren en verhogen van de productie van woningen tot tweehonderdvijfenzeventig duizend euro is grotendeels de verantwoordelijkheid van corporaties en marktpartijen, niet van de provincie. Corporaties verkeren financieel in zwaar weer en hebben een grote
370 nieuwbouwopgave. Extra actie richting corporaties voor sociale huur ziet de gedeputeerde als uitdagend vanwege hun financiële situatie.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of het zinvol is om bouwondernemingen achter woningcorporaties in kaart te brengen zodat er meer sturing op kan worden gegeven. Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat hij geen corporaties kent met eigen bouwondernemingen. Hij wijst erop dat sinds de
375 invoering van de verhuurdersheffing in 2013 het aantal gebouwde huurwoningen is gedaald van dertigduizend naar vijftienduizend per jaar. De heer **Kes** (SP) vraagt of de gedeputeerde corporaties wil vragen of zij openstaan voor het realiseren van meer sociale huurwoningen. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat hij dit wil doen en ontvangt graag concrete voorbeelden van de heer Kes van rijke woningcorporaties. Volgens de gedeputeerde helpt het verminderen
380 van regels bij snellere woningbouw, maar is het niet de enige oplossing. Het Plan van Aanpak wordt in april naar GS gestuurd zodat dit in mei kan worden besproken in de commissie. In 2024 was de bevolkingsgroei lager dan verwacht, waardoor de achterstand iets is ingelopen, maar dit lost de ambitie niet op. Planoptimisme in de monitor plancapaciteit is een breder probleem. De gedeputeerde wil marktpartijen uitdagen kritisch naar de monitor te kijken en
385 bespreekt het realisme van de plancapaciteit bij de versnellingstafels. Daarnaast zijn er gesprekken geweest met gemeenten over de grootste projecten, die tachtig procent van de woningen moeten realiseren. Hieruit blijkt dat de uitvoering van bestaande plannen voor 2030 uitdagend is.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of gemeenten in gesprekken aangeven hulp van het Rijk nodig
390 te hebben en of de provincie hierin als bemiddelaar kan optreden. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat gemeenten vooral behoefte hebben aan extra ambtelijke capaciteit en financiering. Er is momenteel zeveneneenhalf miljard euro extra beschikbaar voor de woningmarkt, er wordt gekeken of de provincie daar aanspraak op kan maken. Daarnaast is netcongestie een serieuze zorg die steeds meer vertraging veroorzaakt. De provincie zet zich in
395 voor projecten en initiatieven waar zij een verschil kan maken.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt het zorgwekkend dat de planmonitor overschatting laat zien en vraagt naar de oorzaak hiervan. Ze wil weten of de gedeputeerde hierover regelmatig gesprekken voert zodat PS daarvan op de hoogte blijft.

400 Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat het goed is om dit vaker te bespreken in ambtelijke overleggen. Hij erkent dat planoptimisme blijft bestaan en deels voortkomt uit menselijk gedrag, iets waarvan men zich bewust moet zijn.

De inflatie van 2023 heeft in 2024 nog effect gehad op de gestegen bouwkosten. De relatie tussen bouwkosten en woningprijzen valt tot nu toe in de meeste projecten mee. Op de lange
405 termijn hebben duurzaamheidsmaatregelen een positief effect op de energierekening. Bij de

concrete aanpak van het versnellingsteam levert de provincie maatwerk en houdt korte lijnen met gemeenten.

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat het niet halen van de woondeals leidt tot een ongemakkelijke situatie, maar dat dit geen harde consequenties heeft. Gemeenten voelen echter
410 wel degelijk de verantwoordelijkheid. Op de vraag of de provincie kan helpen om zachte plannen hard te maken, antwoordt gedeputeerde **Beemsterboer** dat van sommige plannen het bestemmingsplan al gereed is, maar niet uitgevoerd kan worden doordat de locatie nog niet vrij is. Wat op papier logisch lijkt, kan in de praktijk complex blijken te zijn. Bij woningcorporaties is er veel aandacht voor dit vraagstuk. De gedeputeerde verwacht dat het planbureau bij
415 vertraging door juridische procedures ondersteuning kan bieden.

Het is een uitdaging om gemeenten een realistische plancapaciteit te laten opstellen. Daarom vraagt GS hier niet vaker dan twee keer per jaar om en betreft nu ook steeds breder marktpartijen om aan de marktkant een goede check te doen.

De gedeputeerde erkent dat hij heeft gezegd dat hij liever niet het doel van
420 honderdeenennegentig duizend woningen verhoogt, maar liever inzet op versnelling. Hij kan zich niet herinneren dat hij 2028 als jaar heeft genoemd maar benadrukt dat alle zeilen moeten worden bijgezet.

Het klopt dat er veel regio's zijn met minder dan dertig procent sociale huur, omdat dit tot de woondeals van twee jaar geleden geen harde eis was. Ongeveer driekwart van de projecten heeft
425 de contractvormingsfase al doorlopen, terwijl er steeds meer projecten bijkomen waarin de eis van dertig procent wel geldt. Op de constatering van mevrouw **Buit** dat GS hier dus niets aan doet, bevestigt gedeputeerde **Beemsterboer** dit, hij wijst erop dat het openbreken van oude afspraken de processen alleen maar verder zou vertragen.

De gedeputeerde verwacht dat de inperking van het zzp-schap nu geen significant effect heeft.
430 De evaluatie van de Wet Betaalbare Huur laat zien dat er weer woningen op de markt vrijkomen, ook in het betaalbare koopsegment. De heer **Van Gilse** (VVD) vindt het zorgelijk dat professionele beleggers zich terugtrekken als gevolg van de Wet Betaalbare Huur. De gedeputeerde merkt op dat de focus ligt op grootschalige projecten in plaats van op wetswijzigingen.

Op de vraag van de PvdD of de 21 knooppunten worden meegenomen in het versnellingsplan bevestigt gedeputeerde **Beemsterboer** dat de oplossing van knelpunten breder wordt aangepakt dan bij één project. Geclusterd wonen voor ouderen wordt actief uitgevraagd en meegenomen in volkshuisvestingsprogramma's. Demografische cijfers tonen aan dat een inhaalslag nodig is.

Initiatieven zoals Stichting Knarrenhof, maar ook andere woonvormen, zijn waardevol en worden
440 gemonitord.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of volkshuisvestingsprogramma's een vervanging van de
Woondeals zijn en of het overleg met 24 van de 44 gemeenten voldoende is. Gedeputeerde
Beemsterboer antwoordt dat de volkshuisvestingsprogramma's zijn gebaseerd op de Woondeals
en dat de 24 gemeenten zijn gekozen vanwege hun woningbouwopgave, terwijl de rest om
445 efficiëntieredenen niet is gesproken.

De gedeputeerde erkent dat het onttrekken van woningen aan de markt een serieus probleem
is, maar benadrukt dat handhaving hiervan bij gemeenten ligt. De provincie heeft hierin een
beperkte rol.

450 De **voorzitter** geeft de commissie gelegenheid voor vragen in de tweede termijn.

De heer **Kes** (SP) wijst erop dat woonpunten voor sociale huurwoningen vervallen bij verhuizing
naar een andere woningmarktregio en vraagt of de gedeputeerde een toezegging kan doen voor
een landelijk inschrijfsysteem.

455 Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wanneer de gedeputeerde zijn plannen voor het projectbureau
aan PS presenteert. Hoewel de Wet op de Volkshuisvesting stil ligt bij de Tweede Kamer, wil ze
weten of de Actieagenda Wonen en de voorbereidingen voor onderzoek naar sturing op
verschillende doelgroepen wel doorgaat.

Statenlid **Korzelius** (GL) erkent dat de verhuurdersheffing is afgeschaft, maar wijst erop dat
460 woningcorporaties nog steeds vennootschapsbelasting betalen. Maatschappelijk gebonden
koopwoningen zijn belangrijk voor betaalbaarheid en hij vraagt of dat nog op grote schaal
wordt toegepast. Daarnaast hoort hij graag de visie van de gedeputeerde op de rol van
woningcorporaties in het realiseren van middenhuur in Noord-Holland.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of het gemeentelijke overzicht onvolledig is doordat het
465 opstellen ervan een lastige taak is en hoe de gedeputeerde dit ziet. Daarnaast herinnert hij de
gedeputeerde eraan dat hij tijdens de begrotingsbehandeling op 9 oktober 2023 aangaf het
woningbouwdoel liever eerder te halen en 2028 noemde.

De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat Knarrenhofjes vaak worden genoemd, maar dat hij nog
geen concrete inzet hierop heeft gehoord.

470

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor het beantwoorden van de
vragen in de tweede termijn.

475 Gedeputeerde Beemsterboer begrijpt de vraag van de SP maar benadrukt dat er geen landelijk inschrijfsysteem voor sociale huur komt omdat er veel praktische bezwaren zijn voor de uitvoering hiervan.

De planning voor het projectbureau wordt voor de zomer aan PS voorgelegd volgens de gedeputeerde.

480 Er is nog geen duidelijkheid over de Wet Regie op de Volkshuisvesting, maar de verwachting is dat deze wordt aangenomen. De uitvoering van de actieagenda gaat intussen gewoon door. De gedeputeerde is het eens met GL dat de afschaffing van de vennootschapsbelasting de financiële armslag van de woningcorporaties flink zou versterken. Koopgarantregelingen worden weinig toegepast en de provincie heeft hier nog geen rol in overwogen. De gedeputeerde vindt de middenhuur belangrijk, maar er is nog geen duidelijke strategie om dit
485 te stimuleren.

De gedeputeerde vindt dat Volt terecht heeft opgemerkt dat gemeenten hun lijsten moeten invullen al denkt de gedeputeerde dat het ook goed is om zowel vanuit marktplanning als vanuit overheidsplanning kritisch naar elk project te blijven kijken om voor afstemming te zorgen. De seniorenhuisvesting wordt geïnventariseerd, maar wat betreft Knarrenhofjes is er geen specifiek
490 beleid of doelstelling voor deze woonvormen in de volkshuisvestingsprogramma's.

Gedeputeerde **Beemsterboer** merkt op dat zijn opmerking over de haalbaarheid van honderdeenennegentig duizend woningen voor 2028 in een vlag van optimisme moet zijn gedaan.

495 De **voorzitter** concludeert dat de gedeputeerde voor de zomer komt met een Plan van Aanpak versnelling woningbouw.

5. Rondvraag Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Het CDA heeft een rondvraag ingediend voor gedeputeerde Beemsterboer over
500 stikstofuitspraken en woningbouwprojecten.

Het CDA maakt zich zorgen over de haalbaarheid van de woningbouwdoelen, gezien recente ontwikkelingen rond stikstofregels en uitspraken van de Raad van State. Nieuwbouwprojecten in Zandvoort, Den Hoorn en Den Burg, die een belangrijke bijdrage zouden leveren aan de
505 woonambities, lijken hierdoor tijdelijk stil te liggen, terwijl de woningnood hoog is. In Zandvoort

alleen al kunnen vijfhonderd woningen gerealiseerd worden, maar vertragingen brengen de voortgang in gevaar.

De heer **Dijk** (CDA) heeft de volgende vragen voor gedeputeerde Beemsterboer:

- 510 – Heeft GS in beeld hoeveel woningbouwprojecten vertraging oplopen door de recente stikstofuitspraken?
- Wat gaat de portefeuillehouder concreet doen om de woningbouwproductie op peil te houden?
- 515 Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de stikstofuitspraak van 18 december jl. waarbij intern salderen niet meer mogelijk is, veel bouwprojecten in de vergunningsfase kan blokkeren, vooral binnen de vijftientwintig kilometerzone rond stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Grotere projecten worden hierdoor extra geraakt. Een generieke oplossing is nodig voor stikstofuitstoot die niet meer via interne saldering kan worden gecompenseerd.
- 520 De ministeriële commissie Schoof komt naar verwachting in april met een advies. De heer **Van Dijk** vraagt of dit betekent dat er daarna meer duidelijkheid komt en dat sommige projecten voorlopig stil komen te liggen. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dit en stelt dat de gevolgen breder zijn dan alleen woningbouw; ook bedrijven en agrarische sectoren worden geraakt. Naast Rijksmaatregelen zoekt de provincie zelf ook naar oplossingen.

525

6. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 21.10 uur en dankt de aanwezigen.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	25 november 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M Poot
Commissie–adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

5 **Aanwezig:**

Commissievoorzitter: : mw. M Poot

Commissiegriffier: : mw. S. Neeskens

Leden van de commissie: BBB : mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp,
mw. I. de Sain, mw. D. Sijbenga

10 GL : statenlid W. Freeman,
statenlid P. Korzelius

VVD : dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse

D66 : mw. N. Vroom, mw. L. Berkvens

PvdA : dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer

15 PVV : dhr. D. De Moel, mw. R. Hazenberg

SP : mw. H. Bouhlef, dhr. J. Kes

CDA : dhr. S. Dijk, mw. W. Koning

JA21 : dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes,

PvdD : dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck

20 Christen Unie : mw. Y. Buit, dhr. M. Klein

Volt : dhr. B. Bonekamp, statenlid M. de Weerdt

50PLUS : dhr. H. Stulemeijer, dhr. H. Faassen

FvD : mw. C. Middelkoop

25 **Gedeputeerden:** dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel, dhr. J. Beemsterboer

Notulist mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)

30

1 **Opening en mededelingen**

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Voor gedeputeerde Olthof is er een rondvraag aangemeld over Haarlem Nieuw Zuid. Voor
35 gedeputeerde Beemsterboer is er een rondvraag aangemeld over buitenstedelijke bouw. Er zijn drieëntwintig insprekers aangemeld bij agendapunt 6.a. Derde herziening Omgevingsverordening NH2022. Bij agendapunt 7.a Ontheffingsverzoek Twiskeweg zijn twee insprekers aangemeld. De commissie stemt in met het voorstel van de voorzitter om de insprekers bij punt 7.a. te laten inspreken bij het inspreek halfuur.

40

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor een mededeling over het Rijksprogramma 'Ruimte voor Defensie'. Gedeputeerde **Rommel** meldt dat Defensie in de provincies naar oefenlocaties zoekt en dat zij hierover contact heeft met staatssecretaris Tuinman. Het Zwanewater, een groot natuurgebied, wordt door de gedeputeerde als ecologisch
45 ongeschikt beschouwd. Defensie onderzoekt daarom alternatieve locaties. Defensie neemt hierover de regie en zal daarbij ook aandacht besteden aan integraliteit in afstemming met Provinciale Staten.

2 **Inspreek halfuur**

50 Er zijn geen aanmeldingen voor het inspreekhalfuur ontvangen. De insprekers voor agendapunt 7.a 'Ontheffingsverzoek Twiskeweg' zullen zoals overeengekomen met de commissie bij dit agendapunt inspreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Mulder, zij spreekt in namens Stichting 'Hart voor
55 het Twiske'. Mevrouw **Mulder** uit haar zorgen over de geplande plaatsing van eenentwintig woonunits voor asielzoekers in het natuurgebied 't Twiske, dat deel uitmaakt van het NNN. Zij vreest dat het een precedent schept voor andere gemeenten om vergelijkbare projecten in beschermde natuurgebieden te realiseren. Volgens mevrouw **Mulder** zijn vier alternatieve locaties afgewezen die volgens haar geschikt waren voor de plaatsing van de woonunits. Via een
60 WOO-verzoek heeft zij de motivatie voor deze afwijzingen opgevraagd, maar zij kreeg te horen dat deze informatie geheim is. Specifiek noemt zij de locatie Skoon, die door de gemeente is afgewezen vanwege te drassige veengrond. De redenen voor de afwijzing van het oude terrein van Radio 9 en het oude weeshuis zijn volgens de gemeente Oostzaan geheim. Daarnaast stelt zij dat het aanbod van particuliere grondeigenaren door de gemeente nooit in overweging is
65 genomen. Mevrouw **Mulder** vraagt zich af hoe PS een besluit kan nemen op basis van stukken die geheim zijn en benadrukt dat de gemeente Oostzaan openheid van zaken moet geven.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Berkhof, zij spreekt in namens Platform 'Twiske geen Pretpark'. Mevrouw **Berkhof** maakt bezwaar tegen de plannen om eenentwintig tijdelijke
70 woningen voor vluchtelingen te bouwen in NNN-gebied 't Twiske. Zij benadrukt dat overnachtingen in dit gebied al vijftig jaar verboden zijn. Het Twiske is sinds 2013 aangewezen als Natura 2000-gebied en geniet daardoor een hoge beschermingsstatus. Het gebied herbergt meer dan honderdtwintig vogelsoorten, wat de noodzaak onderstreept om het overnachtingsverbod te handhaven en de ecologie te beschermen. Volgens mevrouw **Berkhof**
75 zijn er voldoende alternatieve locaties beschikbaar en zij ziet geen reden voor de gemeente Oostzaan om geheimzinnig te doen over de afwijzing daarvan. Zij hoopt dat de provincie deze plannen dan ook niet zal ondersteunen.

De **voorzitter** geeft de commissieleden om vragen te stellen.
80 De heer **Hollebeek** (PvdD) informeert naar eventuele andere plannen voor de locatie Skoon. Mevrouw **Mulder** geeft aan dat de locatie Skoon aan een projectontwikkelaar is toegewezen en dat er woningen zullen worden gebouwd. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt naar mogelijke alternatieve locaties voor de geplande bouw. Mevrouw **Mulder** wijst erop dat twee particuliere eigenaren hun weilanden hebben aangeboden
85 voor dit doel, maar dat de gemeente Oostzaan deze aanbiedingen niet heeft overwogen.

3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen

90 De opmerkingen over het verslag zijn ontvangen en verwerkt. De heer **Bonekamp** (Volt) merkt op dat hij in de vergadering niet wordt aangesproken als statenlid, maar als de heer Bonekamp. Het verslag wordt met deze wijzigingen vastgesteld.

Lijst met moties en toezeggingen wordt ongewijzigd vastgesteld evenals de agenda.

95

3.a Planningsoverzicht

De **voorzitter** kondigt aan dat het onderwerp 'regie op de ruimte' wordt opgenomen in de nieuwe strategische agenda. Het onderwerp zal in 2025 en 2026 binnen verschillende commissies en PS een rol gaan spelen. Om goed te kunnen werken met het nieuwe
100 planningsoverzicht in de strategische agenda, is het belangrijk om te weten hoe de commissie hierin betrokken wil worden. De **voorzitter** nodigt de commissieleden uit om mee te denken over het proces rondom 'regie op de ruimte'. Meerdere commissieleden tonen interesse en zullen hiervoor worden benaderd door de commissiegriffier. De opmerking van de heer **Hollebeek**, dat er bij de planning rekening moet worden gehouden met het feit dat enkele leden
105 ook deel uitmaken van de agendacommissie, zal worden meegenomen.

4 A-agenda Financiën

4.a. Laatste begrotingswijziging 2024

Toelichting:

110 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 2024 op basis van de huidige verwachtingen.

Behandelveorstel:

115 Aan de commissie wordt gevraagd de onderdelen van de begroting die betrekking hebben op de commissie Ruimte te bespreken en te adviseren aan PS over de statenvoordracht begroting 2024. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 16 december 2024.

120 Mevrouw **Den Boer** (BBB) uit haar zorgen over de financiële haalbaarheid van deelfietsen in de regio Gooi en Vechtstreek. Volgens prognoses zijn deze niet rendabel voor ondernemers, aangezien de fietsen aan vervanging toe zijn tegen de tijd dat winst wordt verwacht. De BBB

heeft hierover schriftelijke vragen gesteld en mevrouw **Den Boer** is benieuwd naar het antwoord van de gedeputeerde. Daarnaast informeert zij naar de resultaten van het onderzoek naar boten waarvan de eigenaren onbekend zijn en waarvan de ligkosten niet worden geïnd.

125

De heer **Bonekamp** (Volt) ziet weinig verschil met de vorige begrotingswijziging, maar merkt op dat bepaalde zaken, zoals het woningbouwprogramma, zijn doorgeschoven naar volgend jaar. Hij vraagt hoe voorkomen kan worden dat dit patroon zich blijft herhalen waardoor er onderbesteding ontstaat op dit belangrijke dossier.

130

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) stelt een technische vraag over het woningbouwprogramma. Er is sprake van twaalf miljoen euro minder lasten bij het versnellen en programmeren van de woningbouw. In de uitsplitsing van de cijfers kan dit bedrag niet worden teruggevonden, omdat de optelsom niet klopt.

135

De **voorzitter** geeft woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen. Gedeputeerde **Olthof** stelt dat de vragen over de deelfietsen en de inning van het liggeld technische vragen zijn. Er wordt gekeken hoe de inning van de liggelden inzichtelijk kan worden gemaakt. Bij de deelfietsen gaat het om een pilot waarbij het doel is om meer inzicht te krijgen in het concept van deelfietsen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat het een voorwaarde is dat de pilot na drie jaar budgetneutraal moet zijn. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat als na drie jaar blijkt dat het niet rendabel is, de pilot wordt stopgezet. Hij benadrukt dat de pilot veel onderzoeksvragen bevat en voor een periode van drie jaar is gefinancierd.

140

145

Gedeputeerde **Beemsterboer** zal de vraag van over de twaalf miljoen euro schriftelijk beantwoorden. Hij legt uit dat er middelen beschikbaar zijn gesteld om gemeentelijke projecten te versnellen en zo onderbesteding binnen het woningbouwprogramma te voorkomen. De onderbesteding op jaarbasis ziet er netto anders uit.

150

5. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille wonen)

De **voorzitter** meldt dat de PVV een vraag heeft aangemeld over Buitenstedelijke bouw. De heer **De Moel** (PVV) vraagt met hoeveel gemeenten de gedeputeerde al heeft gesproken over buitenstedelijk bouwen, om welke gemeenten het gaat en hoeveel woningen hierbij betrokken zijn. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat in landelijk gebied, buitenstedelijk bouwen al mogelijk is. Binnen het BPL is dit anders, aangezien er nog geen beleid is om woningbouw toe te

155

staan. Er wordt gewerkt aan maatwerk en er zijn werkbezoeken afgelegd, maar dit bevindt zich nog in een verkennende fase. Het is nog niet vastgesteld hoe maatwerk wordt toegepast. Het gaat om vijftientig woningen, maar voor maatwerklocaties is het aantal nog niet bepaald.

- 160 De **voorzitter** stelt voor om agendapunt 10 bij agendapunt 5 te behandelen, aangezien dit ook een rondvraag van de PVV is.

10. Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, Luchtvaart, OV Knooppunten)

- De heer **De Moel** (PVV) verwijst naar een artikel in het Haarlems Dagblad waarin staat dat het
165 Rijk vierenzestig miljoen euro on hold heeft gezet voor de financiering van een project in Haarlem Nieuw-Zuid. De provincie Noord-Holland investeert eenentwintig miljoen euro. Hij vraagt wat de gevolgen zijn voor het project, welke scenario's er zijn en of de provincie risico loopt een extra bijdrage te moeten doen als de financiering vanuit het Rijk uitblijft.
- Gedeputeerde **Olthof** herkent de situatie zoals geschetst door de heer **De Moel** niet. PS heeft een
170 extra bijdrage van elf miljoen gevraagd aan het Rijk, deze is nog niet toegekend. Hij wijst erop dat als de financiering vanuit het Rijk uitblijft, er wordt gekeken naar alternatieve manieren om het project te realiseren. Als dat niet lukt, zal de aanbesteding worden stopgezet. Het project valt niet onder de verantwoordelijkheid van PS omdat het een ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Haarlem betreft. De provincie heeft eenentwintig miljoen gereserveerd. Als het
175 project niet doorgaat, wordt dit bedrag niet uitgekeerd. Wat betreft risico's is het gereserveerde bedrag een vastgelegde toezegging. De provincie is wel heel nauw betrokken bij het project met name bij het OV-deel.

180

6. A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

6.a Derde herziening Omgevingsverordening NH2022

Toelichting:

- Gedeputeerde Staten stellen de derde herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in
185 eindconcept vast. De derde herziening heeft betrekking op verschillende onderwerpen, waaronder woningbouw, zonne-energie en klimaatadaptatie. De voorgestelde wijzigingen hebben van 2 juli t/m 12 augustus 2024 ter inzage gelegen en worden nu aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden.

190 Behandelvoorstel:

De commissie wordt gevraagd om met elkaar en de gedeputeerde de Derde herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 te bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS-vergadering van 16 december 2024.

195 De **voorzitter** meldt dat er drieëntwintig aanmeldingen zijn van sprekers. De sprekers spreken in groepen van vier à vijf personen. De **voorzitter** geeft woord aan de sprekers van de eerste groep.

De heer **Akkerman** spreekt in namens Natuurfederatie Noord-Holland, hij roept op om
200 zorgvuldig om te gaan met het bouwen in het BPL. Hij wijst erop dat er wetenschappelijk gezien geen verband is tussen het bouwen van vijftwintig woningen en het openhouden van voorzieningen in dorpen. Als de commissie echt iets wil doen voor de leefbaarheid, zou ze in gesprek moeten gaan met dorpsbewoners. Als er toch woningen worden gebouwd, pleit hij ervoor om te kiezen voor grotere locaties in plaats van het bouwen van kleine aantallen
205 woningen in elk dorp. Hij benadrukt het belang van het vaststellen van de rol van GS en PS aan de voorkant, zodat de provincie de regie behoudt en wordt voorkomen dat projectontwikkelaars dure woningen bouwen die weinig bijdragen aan de leefbaarheid.

De heer **Mooij** spreekt in namens Stichting 'Opmeer Denkt Mee'. Hij uit zijn zorgen over de
210 toepassing van de zonneladder en de inpassingsregels voor zonne-energie in Noord-Holland. Hij benadrukt dat de zonneladder, bedoeld om schaarse ruimte en biodiversiteit te beschermen, niet goed wordt toegepast, omdat er te veel nadruk ligt op zonneparken op landbouwgronden. Dit ondermijnt het beleid en de maatschappelijke wens voor slimme, duurzame energieoplossingen. De heer Mooij wijst erop dat de beloofde inpassingsregels voor RES-
215 zoekgebieden niet worden nageleefd, wat het vertrouwen in de overheid schaadt. Hij roept PS op om de inpassingsregels te herbevestigen, het document aan te passen en economische belangen niet boven natuur en ruimtelijke kwaliteit te stellen.

Mevrouw **Rosier** spreekt in namens de vereniging Oud Edam. De vereniging Oud Edam zet zich
220 in voor het behoud van de oude kom van Edam en haar omgeving. Zij wijst erop dat de Omgevingsvisie het belang van het behoud en de versterking van het BPL benadrukt vanwege de ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden. Dorpen en landschappen hebben een intrinsieke waarde, gevormd door elementen zoals historische zichtlijnen, dijken en

225 karakteristieke dorpssilhouetten. Mevrouw Rosier is van mening dat nieuwbouw van
vijfentwintig woningen in deze gebieden de identiteit en omgevingskwaliteit aantast. De
Provincie moet de regie behouden om de ruimtelijke kwaliteit van deze waardevolle gebieden te
waarborgen, aangezien gemeenten en projectontwikkelaars vaak andere belangen hebben.
Onderzoek toont aan dat de toevoeging van deze woningen geen directe impact heeft op de
leefbaarheid, maar wel schade toebrengt aan het cultuurlandschap. De vereniging Oud Edam
230 roept PS op om het BPL te koesteren en niet in te stemmen met het voorstel om deze nieuwe
woningen te bouwen, aangezien het verlies van waardevol landschap onomkeerbaar is.

Mevrouw **Coenen** spreekt in namens de Stichting 'Behoud Waterland'. Zij benadrukt het belang
van goed wonen voor iedereen, maar is tegen het voorstel van GS om extra woningen te bouwen
235 ten koste van het BPL. Ze stelt dat de toevoeging van vijfentwintig woningen geen invloed heeft
op het behoud van voorzieningen of de leefbaarheid in dorpen, aangezien onderzoek toont dat
voorzieningen slechts voor vier procent bijdragen aan de leefbaarheid. Veel dorpen hebben
inbreilocaties die al geschikt zijn voor woningbouw en in het BPL kan alleen gebouwd worden bij
groot openbaar belang. De stichting bekritiseert het voorstel omdat het geen duidelijk
240 toetsingskader biedt en initiatiefnemers vrij zijn om zelf invulling te geven aan termen zoals
leefbaarheid, wat hen de mogelijkheid geeft om in het BPL te bouwen zonder voldoende
beperking. Ook is het onduidelijk welke dorpen daadwerkelijk een leefbaarheidsprobleem
hebben en als dat het geval is, moet dit lokaal opgelost worden, niet door overal vijfentwintig
extra woningen toe te staan. Het voorstel is schadelijk voor het BPL, dat strikt beschermd moet
245 worden. Mevrouw Coenen roept PS op om de regie te behouden en het BPL te beschermen tegen
kortetermijnoplossingen die geen bijdrage leveren aan een duurzame en leefbare toekomst.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) is benieuwd of aantal insprekers onderzoeken kunnen noemen die
250 geen verband aantonen tussen het bouwen van vijfentwintig woningen en het openhouden van
voorzieningen in dorpen.

De heer **Akkerman** meldt dat de Stichting 'Behoud Waterland' een masterclass heeft
georganiseerd samen met stedenbouwkundige Suzan Christiaanse, die onderzoek heeft gedaan
naar de leefbaarheid in dorpen. Het onderzoek toont aan dat inwoners verschillend kijken naar
255 dit thema en dat het belangrijk is om hen te vragen wat er daadwerkelijk nodig is, zoals extra
steun voor dorpshuizen. Het bijbouwen van vijfentwintig woningen draagt volgens hem niet bij

aan de leefbaarheid, aangezien er geen wetenschappelijke relatie is tussen het aantal woningen en de verbetering van de leefbaarheid.

260 De heer **Klein** (Christen Unie) zegt dat er verschillende verruimingen die tegelijkertijd worden voorgesteld zoals de verhoging van de grens naar vijftientig woningen en het bijbouwen in BPL zelfs als het de kernkwaliteiten aantast. Welke van de genoemde maatregelen zou volgens de heer Akkerman wel of niet kunnen bijdragen aan de problematiek en in welke volgorde.

265 De heer **Akkerman** pleit ervoor dat GS voorafgaand aan het opstellen van plannen goed geïnformeerd wordt. Hij stelt dat de kernkwaliteiten van weidevogelgebieden gewaarborgd zijn en dat daar aardkundige waarden, zoals kasteellandschappen, kreekbruggen en landgoederen, aan toegevoegd zouden moeten worden.

270 Statenlid **Freeman** (GL) vraagt aan de heer Akkerman waarom hij vindt dat het beter is om op één plek een groot aantal woningen te bouwen in plaats van op meerdere plekken kleinere aantallen. De heer **Akkerman** stelt dat er zorgvuldig gekeken moet worden naar geschikte locaties in Noord-Holland voor grote woningbouwprojecten buiten het BPL. Binnen het BPL pleit hij ervoor om grotere wijken op aangewezen plekken te realiseren, bijvoorbeeld in West-
275 Friesland, zoals bij Schagen en Stompetoren. Dit zou de leefbaarheid bevorderen, zorgen voor een betere inpassing van groen en ruimte bieden voor sociale woningbouw en de bouw van woningen voor ouderen.

De heer **Van den Berg** (JA21) geeft aan dat er onder de inwoners van Stompetoren wel een grote
280 behoefte is aan meer woningen, los van de voorzieningen. Hij vraagt de heer Akkerman of het niet beter zou zijn om van elf naar vijftientig woningen per dorp te gaan, omdat het bijbouwen van minder woningen per dorp de versnippering alleen maar zal vergroten. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt de heer Mooij hoe de zonneladder geïmplementeerd kan worden in de provincie op een manier die recht doet aan de zonneladder.

285 De heer **Akkerman** geeft de voorkeur aan ontwikkelingen zoals die in Stompetoren, waarbij de regie programmatisch door de provincie wordt gevoerd. Hij vindt dat de bestaande regels gehandhaafd moeten worden wat betreft het aantal bij te bouwen woningen en zegt elf woningen al teveel te vinden, laat staan vijftientig woningen.

290

De heer **Mooij** geeft aan dat de inpassing van de zonneladder in de omgevingsverordening redelijk op orde is. Hij legt uit dat het mogelijk meer inspanning vereist vanuit de provincie om de eerste en tweede trede succesvol te maken. Door de komst van het nieuwe energiesysteem is het wellicht niet noodzakelijk om trede drie en vier te gebruiken. Hij spreekt zijn zorg uit dat
295 gebieden geschikt voor de toepassing van zonnepanelen worden uitgesloten van de inpassingsregels.

De heer **Kes** vraagt aan de heer Akkerman of de Natuurfederatie Noord-Holland door GS is uitgenodigd in het voortraject om mee te denken met de plannen. De heer **Akkerman** antwoordt
300 dat dit niet het geval was, maar dat ze zichzelf wel hebben uitgenodigd. Er zijn gesprekken geweest met gedeputeerde Rommel en Beemsterboer. De Natuurfederatie heeft niet de indruk dat er iets van de constructieve voorstellen is overgenomen.

De heer **Nijkamp** (BBB) verbaast zich over de negatieve reacties op woningbouwinitiatieven,
305 ondanks het woningtekort. De heer **Akkerman** antwoordt dat hij tegen bouwen in BPL is en wijst op voldoende binnenstedelijke ruimte in Noord-Holland.

Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt dat starters graag in hun eigen omgeving willen blijven wonen. De heer **Akkerman** wijst erop dat de behoeften van jongeren niet altijd dorpsgebonden
310 zijn en dat er ook behoefte is aan betaalbare woningen. De nieuwbouw op woningbouwlocaties is vaak veel te duur. Mevrouw **Coenen** sluit zich hierbij aan en merkt op dat tegen 2050 veel mensen alleenstaand zullen zijn en dat duurdere woningen voor hen niet bereikbaar zijn. De heer **De Moel** (PVV) geeft aan dat dorpsbewoners wel behoefte hebben aan starters- en seniorenwoningen. De heer **Akkerman** benadrukt het belang van programmatisch plannen en
315 het benutten van grotere locaties voor diverse woningtypen.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de tweede groep.

De heer **Vos** spreekt in namens de Stichting 'Dorpsraad Opperdoes'. Hij benadrukt dat er een
320 tekort is aan geschikte en betaalbare woningen voor zowel starters als senioren, wat leidt tot ongewenste sociale gevolgen. Een perceel van tien hectare, genaamd Soppediep, ligt binnen het BPL-gebied bij Abbekerk en is momenteel verhuurd aan een akkerbouwer. De dorpsraad stelt dat de huidige status, die slechts bouw van vijftientig woningen toestaat, niet voldoet aan de behoeften van het dorp. Hij wijst erop dat het perceel, ondanks de beschermde status,

325 ecologisch beschadigd is door intensief landbouwgebruik en pleit voor woningbouw op grotere
schaal. De nieuwe plannen zijn natuurinclusief en verhogen de biodiversiteit door onder andere
herstel van oude watergangen. De dorpsraad vraagt om heroverweging van de beschermde
status en een verruiming van het bouwvolume op Soppediep om te voorzien in de dringende
woningbehoefte van Opperdoes.

330

De heer **Bommenaar** spreekt in namens de stichting 'Ruimte en Waarde'. Hij uit zijn zorgen over
de inrichting van de ruimte in Nederland. Hij roept GS op om een aantal amendementen op te
nemen in de nieuwe versie van de plannen. Hij stelt dat gemeenten eerst moeten aantonen
waarom binnenstedelijk bouwen onvoldoende oplevert. Daarnaast pleit hij ervoor dat PS in
335 eerste instantie de toetsing van plannen uitvoert. Plannen met bouwvolumes onder de
vijfentwintig woningen zouden niet in behandeling moeten worden genomen vanwege hun
minimale impact op het woningbouwvolume. Hij stelt voor om de principes van de ruimte-voor-
ruimte-regeling opnieuw toe te passen, gemeenten te beperken tot één plan per buitenlocatie
en een uitzondering te maken voor extra kwetsbare landschappen, zoals gebieden rondom
340 forten en kastelen.

Mevrouw **Van Essen** spreekt in namens 'Vrienden van het Kerkepad' en spreekt haar zorg uit
over de plannen van de gemeente Wormerland om een tenniscomplex, inclusief vier padelbanen,
te realiseren op de locatie van de natuurijsbaan van Wormer. Zij benadrukt dat dit ten koste gaat
345 van biodiversiteit, de stilte van het gebied en een belangrijk pad voor wandelaars en hardlopers.
Het stiltegebied, dat overlapt met BPL, is essentieel voor weidevogels, waarvoor de provincie
aanzienlijke middelen inzet. Hoewel de gemeente verwijst naar de sportbestemming van het
perceel, stelt zij dat een natuurijsbaan niet vergelijkbaar is met een tenniscomplex. Zij wijst ook
op de mentale gezondheidsvoordelen van het vrij toegankelijke Kerkepad, dat niet in
350 lidmaatschapsaantallen wordt weerspiegeld. Alternatieve plannen met ruimte voor woningbouw,
opgesteld door Stichting Spijt en de heer Van Blokland, zijn doorgerekend en aan de provincie
voorgelegd. Deze plannen worden gesteund door 2748 inwoners, bijna twintig procent van de
bevolking. Mevrouw **Van Essen** pleit ervoor de natuur te behouden, aangezien deze anders
onherstelbaar verloren gaat.

355

Wethouder **Broeders** spreekt in namens de gemeente Medemblik. Hij benadrukt dat het bouwen
van maximaal vijfentwintig woningen per dorp onvoldoende is om de woningnood te verlichten,
vooral in een gemeente waar bijna de helft van de grond uit BPL-gebied bestaat. Dorpen zoals

360 Opperdoes en Abbekerk lopen hierdoor vast, met beperkte doorstroom en druk op scholen en
voorzieningen. Hij stelt voor om als experiment grotere woningbouw toe te staan, mits het
grondbeslag wordt gecompenseerd door natuurontwikkeling. Als voorbeeld noemt hij zestien
hectare ongebruikte grond nabij Abbekerk, oorspronkelijk bedoeld voor woningbouw, die
mogelijk ontwikkeld kan worden tot natuur. De heer Broeders pleit voor maatwerk om
duurzame ontwikkelingen mogelijk te maken.

365

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

De heer **Kes** (SP) deelt de mening van de heer Vos van de Stichting 'Dorpsraad Opperdoes' dat
het beter is om grote, goed geselecteerde locaties te ontwikkelen. Hij vraagt naar de naam van
370 het project, waarop de heer **Vos** aangeeft dat de projectnaam Soppediep is.

De heer **Hollebeek** vraagt waarom de ijsbaan eerst naar een andere locatie is verplaatst en wat
er met de oorspronkelijke locatie is gebeurd. Mevrouw **Van Essen** legt uit dat de ijsbaan
vijfentwintig jaar geleden verhuisd is naar de huidige locatie vanwege woningbouw.

375

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt waarom de oorspronkelijke locatie niet meer geschikt is voor
woningbouw maar wel voor natuur. Wethouder **Broeders** zegt dat de grond bij Abbekerk ooit is
aangekocht met het oogmerk om daar woningbouw te realiseren.

380 Statenlid **Freeman** vraagt aan wethouder Broeders hoeveel woningen hij in gedachten heeft,
waarop wethouder **Broeders** aangeeft dat het om ongeveer tweehonderd woningen gaat.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de heer Bommenaar de woningbouwplannen in Noord-
Holland kan vergelijken met die in andere provincies. De heer **Bommenaar** legt uit dat er in
385 Noord-Holland aandacht is voor kwetsbare gebied rondom kastelen en forten en benadrukt het
belang van toetsingscriteria.

De heer **Van den Berg** (JA21) is van mening dat er meer moet worden gebouwd dan er behoefte
is. Hij vraagt aan wethouder Broeders wat de problematiek in Medemblik is en vraagt naar de
390 uitvoering van natuurcompensatie in de praktijk. Wethouder **Broeders** noemt zijn laatste punt
een gedachte-experiment. De gemeente Medemblik heeft grote grondposities en zou graag
onderzoeken of deze gebruikt kunnen worden voor natuurgebieden. Hij pleit voor meer ruimte

voor woningbouw, met als doel tegelijkertijd natuur toe te voegen. Het programmatisch creëren van doorschuifruimte in kleinere dorpskernen is van belang.

395

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of er lokaal behoefte is aan extra woningen. De heer **Vos** benadrukt dat woningbouw in Opperdoes nodig is voor de sociale ontwikkeling en het voorkomen van stilstand. Wethouder **Broeders** sluit zich daarbij aan en wijst op het belang van woningbouw buiten de bebouwde kom en de noodzaak van een impuls, zoals het terugbrengen van de verdwenen supermarkt in Opperdoes.

400

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de derde groep.

405

De heer **Hermus** spreekt in namens 'Hou Marken Mooi'. Hij maakt bezwaar tegen het toestaan van extra bebouwing in provinciale landschappen, omdat dit de kernkwaliteiten aantast. Hij vindt het plan een 'one-size-fits-all', waarbij slechts in een klein percentage van de gevallen de bouw van woningen een positief effect heeft op de leefbaarheid, zoals het behouden van een school of supermarkt. Echter, de schaalvergroting in de zorg en retail gaat sneller dan met vijftientig woningen kan worden opgevangen. Er zijn voldoende alternatieve plannen, zoals herbestemming en inbreilocaties, om aan de woningbehoefte te voldoen zonder het landschap aan te tasten. Het verzoek is om het huidige systeem te handhaven en het voorstel van de provincie af te wijzen.

410

Mevrouw **Van der Meer** spreekt in namens de IJselmeervereniging en is inwoner van Uitdam. Zij stelt dat de voorgestelde woningbouw de leefbaarheid niet vergroot, maar wel het karakter van lintdorpen aantast. Ze benadrukt dat het dorp zelfvoorzienend is, wat verbindend werkt. Het plan van vijftientig woningen biedt geen oplossing voor woningzoekende Waterlanders, omdat de beoogde huizen te duur zijn. Nieuwe inwoners komen vooral voor de mooie omgeving en zijn verrast door de sterke onderlinge verbinding in het dorp.

420

De heer **Van Noot**, namens de stichting 'Omgeving ruïne van Brederode', zegt dat de Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen en projectontwikkelaars sinds 2015 hebben geprobeerd om drie megavilla's te bouwen bij de ruïne, maar dat de Raad van State dit plan heeft verworpen. Hij wijst erop dat de Provincie Zuid-Holland al jaren een kasteelbiotoop heeft ingesteld. Hij verzoekt dringend om de beschermde status van Brederode ook vast te leggen in deze biotoop en hoopt dat de overheid rentmeesterschap toont. Hij stelt voor om samen te werken aan de

425

tekst voor de noodzakelijke bescherming van de kasteelbiotoop en het natuurhistorisch erfgoed in de omgevingsverordening.

430 De heer **Bom** spreekt in namens de stichting 'Bescherm Zuiderwoude' benadrukt dat de belangrijkste doelstelling is om de leefomgeving te beschermen. Uit recente enquêtes blijkt dat de leefbaarheid in het gebied hoog wordt gewaardeerd, maar dat de meningen over woningbouw verdeeld zijn: de helft van de bewoners is voor, de andere helft tegen. Hij waarschuwt dat elke toevoeging aan het gebied ten koste gaat van de natuur. De samenhang
435 tussen bouwprojecten, het behoud van natuur en het welzijn van dieren en vogels is niet goed gewaarborgd. De heer Bom pleit ervoor dat de overheid haar eigen expertise en visie inzet om zorg te dragen voor alles wat weerloos en kwetsbaar is om zo de natuurlijke balans te behouden voor de toekomst.

440 Mevrouw **Verrijt** spreekt namens Natuurmonumenten en overhandigt een cheque met elfhonderd zienswijzen aan de voorzitter namens Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en de Natuurfederatie Noord-Holland. Ze benadrukt dat Noord-Hollanders massaal hun zorgen hebben gedeeld over de generieke versoepeling van de woningbouwvolume en de negatieve impact die dit heeft. Volgens GS hebben deze zienswijzen echter niet geleid tot
445 inhoudelijke aanpassingen. Mevrouw Verrijt stelt dat er in Noord-Holland meer dan voldoende planlocaties zijn die het landschap niet aantasten en dat de kwaliteit van het landschap essentieel is. Bebouwing is onomkeerbaar en ze roept op om op te komen voor het behoud van het landschap.

450 De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) deelt de zorgen van de heer Van Noot over kasteellandschappen en vraagt of er alsnog villa's gebouwd zullen worden. De heer **Van Noot** legt uit dat de Raad van State het bestemmingsplan en de bouwvergunningen heeft verworpen vanwege verkeerde
455 procedures en taxaties. Er staat nu een bedrijfspand, en het herplaatsen van een bedrijfswoning wordt volgens de berekeningen die LTO als niet zinvol beschouwd.

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt de heer Bom waarom de gemeente in BPL wil bouwen, als de leefbaarheid in de gemeente al op een goed niveau is. De heer **Bom** wijst erop dat er wel locaties

460 zijn, zoals niet-gebruikte boerderijen, maar dat lintuitbreiding veel verzet oproept vanwege de aantasting van het landschap en de druk op de infrastructuur.

De **voorzitter** geeft woord aan de insprekers van de vierde groep.

465 De heer **Veer** spreekt namens Stichting Santpoort en uit zijn dankbaarheid voor het instandhouden van het landschap rondom Santpoort. Hij is echter onaangenaam verrast door de ontwikkeling van bebouwing van vijftwintig huizen, die volgens hem de kerkkwaliteit van het landschap aantast. Hij stelt dat de GS zichzelf tekort doet door hierover pas achteraf geïnformeerd te worden. Het beschermde landschap is slechts enkele honderden meters breed
470 en is volgens de heer Veer niet te mitigeren. Hij benadrukt dat het voor de provincie belangrijk is om regie te houden over deze ontwikkelingen.

De heer **De Jong** spreekt in op persoonlijke titel. Hij benadrukt dat Alkmaar een grote plattelandsgemeente is met veel kleine dorpjes. In de discussie over woningen voor starters en
475 andere woningen stelt hij dat Alkmaar zich niet aan de in de woningdeal gemaakte afspraken houdt. Volgens het voorstel dat nu voorligt mogen vijftwintig woningen worden gebouwd waarvan er maar vier voor sociale huur bestemd zijn en hoeft Alkmaar dit niet ter toetsing neer te leggen. De heer De Jong vindt het problematisch dat de druk vanuit de projectontwikkelaars op de gemeenten hoog is. Hij vraagt om het principe van goedkeuring te handhaven en het
480 voorstel aan te passen.

De heer **Oosterop** spreekt in op persoonlijke titel. Hij vindt verruiming van bouwen in het BPL niet wenselijk omdat dit willekeur in de hand werkt. De landschappelijke context van de ruïne van Brederode eeuwenoud. Er zijn door de eeuwen heen steeds veel plannen geweest die het
485 landschap ernstig zouden kunnen verstoren en dit is voor een deel ook gebeurd.

De heer **Vos** spreekt in op persoonlijke titel. De heer Vos is vijfendertig jaar en woont in Opperdoes en is alleenstaand en verdient onder modaal. Hij heeft anno 2024 geen zicht op een betaalbare woning. Hij staat al jaren op de wachtlijst voor een huurwoning, heeft geen kans op
490 een koopwoning en woont nog bij zijn ouders. Hij wil een lans breken voor woningbouw in Soppediep. Hij vraagt zich af wat West-Friese cultuurhistorie waard is als de West-Friezen er zelf niet meer kunnen wonen. Hij vraagt de provincie om woningbouw met betaalbare woningen in Soppediep toe te staan.

495 De heer **Zwanenburg** spreekt in namens de Stichting 'Beschermers Amstelland'. Hij uit zijn
zorgen over de Derde herziening Omgevingsverordening. Hij koppelt dit aan het Toekomst kader
Amstelscheg, dat volgens hem het karakter van het gebied dreigt aan te tasten. Het kader wil de
Amstelscheg natter, diverser en toegankelijker maken, wat leidt tot meer woningbouw en
recreatiedruk. De stichting is niet tegen woningbouw, maar wil het open, weidse karakter van de
500 polders behouden. Ze zijn tegen hoogbouw aan de randen, voor het handhaven van
bebouwingsgrenzen en voor zorgvuldige recreatiebegeleiding. Ze verzetten zich tegen de
versoepeling van ruimtelijk beleid, vooral in het drukbevolkte zuiden van de provincie, en
steunen de oproep om het BPL beter te beschermen.

505 De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt de heer Vos wat hij beschouwd als een betaalbare woning. De
heer **Vos** geeft aan dat met een modaal inkomen van drieduizend euro bruto per maand, een
hypotheek van 200 duizend euro aangevraagd kan worden. In Opperdoes staan huizen te koop
510 vanaf 300 duizend euro dus dat valt buiten het budget van de heer Vos.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan de heer Vos wat de belemmering is voor zijn toekomstige
plannen. De heer **Vos** antwoordt dat hij graag een eigen huis en gezin zou willen en zijn bedrijf
wil uitbreiden maar dat dit niet mogelijk is zolang hij bij zijn ouders woont.

515

Statenlid **Freeman** (GL) vraagt de heer De Jong waarom Alkmaar zich niet aan het afgesproken
percentage sociale woningbouw houdt. De heer **De Jong** legt uit dat de woningdeal een
vrijwillige afspraak was en dat de gemeente Alkmaar heeft ervoor gekozen zich hier niet aan te
houden. De wethouder van Alkmaar heeft aangegeven dat de druk op de gemeente vanuit
520 projectontwikkelaars groot is. PS heeft afspraken gemaakt over dertig procent sociale
woningbouw, maar er is geen sturingsmechanisme om dit af te dwingen.

De **voorzitter** geeft woord aan de sprekers van de vijfde groep.

525 Mevrouw **Schoorl** spreekt in namens de vereniging het 'Zijper landschap'. Zij doet een oproep
tot behoud en bescherming van het open landschap in Noord Holland met name in de Zijper- en
Hazepolder en rond Callantsoog. Het gebied bij Zijpe Noord en Zuid en rond Callantsoog is BPL.

Bij de omvorming van de weidevogelleefgebieden naar BPL in de Zijpepolder is het weidevogelleefgebied drastisch afgenomen. Dit vindt zij ongewenst en roept op om zuinig te zijn met op de open polders. Een open groene corridor vanuit het bestaande dorp richting het Zwanewater, zonder nieuwe woningbouw, is op deze plek gewenst.

Mevrouw **Van Boeien** spreekt namens GL Landsmeer en Karen Schoonheim, fractievoorzitter van GL Wormerland. Ze benadrukt dat het BPL een smalle buffer is tussen natuur en bebouwing. Landsmeer heeft toestemming voor minder dan elf woningen in het BPL en heeft creatief gekeken naar het ombouwen van bedrijfslocaties naar woningen. Er zijn plannen voor zesendertig sociale huurwoningen door sloop en inbreilocaties. In totaal zijn er 600 woningbouwplannen, 230 meer dan in de monitor plancapaciteit van de provincie en MRA. In Wormerland staan 700 woningen gepland zonder BPL aan te tasten. Ze stelt dat de verordening de deur verder opent voor bouwen in BPL, wat niet nodig is voor Landsmeer en Wormerland en dat de Omgevingsverordening dus niet aangepast hoeft te worden.

Mevrouw **Van Gils** spreekt namens Stichting 'Minder Hinder' en woont in Kortenhoef. Ze uit zorgen over het BPL en het belang van bescherming van deze landschappen. Ze spreekt haar zorgen uit over de Kortenhoefsepolder, waar nu opnieuw de deur wordt opengezet voor woningbouw. Volgens haar creëert dit plan geen oplossing, maar juist een probleem. De plannen leiden vooral tot villa's en luxe woningen, die geen oplossing bieden voor de behoefte aan betaalbare woningen.

Mevrouw **Christiaanse** spreekt in op persoonlijke titel. Zij is gepromoveerd aan de RUG op onderzoek naar het verlies van voorzieningen op het platteland en de relatie met leefbaarheid en bevolkingskrimp. Uit haar wetenschappelijk onderzoek blijkt dat bevolkingskrimp niet direct leidt tot een afname van leefbaarheid. De relatie tussen bevolkingskrimp en het voorzieningenniveau wordt veel meer bepaald door schaalvergroting, toegenomen mobiliteit en consumentengedrag.

De heer **Buis** spreekt in namens de dorpsraad Broek in Waterland. De Dorpsraad Broek in Waterland wijst het voorstel van GS af om vijftientig extra woningen in het BPL van Waterland Oost te bouwen. De leefbaarheid in het dorp is hoog, met voldoende voorzieningen en actieve sociale verbindingen. Extra woningen in het BPL dragen hier niet aan bij en bedreigen het unieke landschap. Er zijn al voldoende bouwplannen op inbreilocaties en een voormalig bedrijfsterrein.

De dorpsraad roept GS op het huidige systeem te handhaven en verdere aantasting van het landschap te voorkomen.

565 De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid om vragen te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt aan mevrouw Christiaanse of zij vindt dat gemeenten, wanneer ze plannen hebben die de kernkwaliteiten aantasten, moeten aantonen dat deze plannen daadwerkelijk bijdragen aan het voorzieningenniveau en de leefbaarheid. Mevrouw Christiaanse
570 geeft aan dat dit per dorp en per persoon verschillend is, afhankelijk van de situatie. Wel wijst zij erop dat er geen causaal verband is tussen het bouwen van extra woningen en het op peil houden van voorzieningen.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of het bijbouwen van tweehonderd woningen in Opperdoes
575 invloed heeft op het behoud van voorzieningen. Mevrouw **Christiaanse** antwoordt dat dit anders is dan bij vijftientig woningen, maar dat schaalvergroting, consumentengedrag en mobiliteit meer invloed hebben dan het aantal woningen.

De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt of er een relatie is tussen het aantal woningen dat gebouwd
580 wordt en de mogelijkheid dat dit bijdraagt aan de leefbaarheid. Mevrouw **Christiaanse** geeft aan dat zij daar geen onderzoek naar heeft gedaan en het antwoord dus schuldig moet blijven.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

585 De heer **Vonk** (PvdA) vraagt hoe de provincie de dertig procent sociale huurwoningen binnen woningbouwprojecten waarborgt, ook in uitbreidingswijken en hoe de regionale regie hierop wordt uitgevoerd. Hij pleit voor een provinciaal plan in plaats van afzonderlijke initiatieven per dorp en benadrukt dat dertig procent sociale huur een harde eis moet zijn. Hij uit zijn zorgen over het behoud van het BPL en vraagt of bijbouwen van woningen in BPL slechts eenmalig is of
590 dat dit na een paar jaar weer opnieuw gebeurt. Wat betreft de zonneladder geeft hij de voorkeur niveau 1, zon op dak en ziet hij zon op land als laatste optie, de PvdA is van mening dat dit alleen moet worden toegestaan om de energiedoelen te behalen. De PvdA steunt de gedachte dat integraal klimaatadaptief moet worden gebouwd bij woningbouwprojecten.

595 De heer **Bonekamp** (Volt) wil graag weten van GS wat het bouwen van vijftientig woningen betekent voor het type woningen dat gebouwd gaat worden als dit niet meer in regionaal verband wordt afgesproken. Is GS het met Volt eens dat het toestaan van het vergroten naar het woningbouwvolume in dorpen naar vijftientig woningen het woningtekort in Noord-Holland niet oplost? Volt is voorstander van binnenstedelijk bouwen. Volt staat achter zonneladder en
600 gaat ervan uit dat daarbij alle tredes worden doorlopen. Volt staat ook achter het artikel over klimaatadaptatie maar vraagt zich wel af over welke periode de risico-inventarisatie gaat. Wat Volt betreft moet er op dertig jaar worden ingezet. Wat bedoeld GS met de formulering: “als er niet uit kan worden gegaan van het basis veiligheidsgevoel, er dan rekening mee moet worden gehouden”?

605 Statenlid **Freeman** (GL) vraagt hoe de voorwaarden voor uitzonderingen op bouwen in het BPL worden vastgesteld. Wanneer is voldoende aangetoond dat een ontwikkeling bijdraagt aan het behoud van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van een dorp en hoe wordt gewogen of de aantasting van de overige kernkwaliteiten minimaal blijft? Gebeurt dit via
610 ingediende zienswijzen? Daarnaast vraagt hij een reflectie op de stapeling van vijftientig woningen binnen de kaders van de omgevingsverordening. Tot slot vraagt hij de gedeputeerde om toelichting op de manier van monitoring en evaluatie van dit onderwerp.

De heer **Klein** (Christen Unie) uit zijn zorgen over het tekort aan betaalbare woningen in de
615 provincie. Hij benadrukt echter dat het te grabbel gooien van de regels, zoals vandaag wordt voorgesteld, niet bijdraagt aan het oplossen van de woningnood. Dit helpt niet voor de leefbaarheid en woningen voor starters. De verruiming van de regels die GS voorstelt gaat alle perken te buiten volgens de Christen Unie. Is GS het met de Christen Unie eens dat herbegrenzing van het BPL grotere projecten mogelijk kan maken? De regels in 59a zijn
620 bijzonder subjectief en hoe gaat GS willekeur voorkomen? Hoe staat GS tegenover de suggestie om gemeenten te vereisen om hun plannen vooraf ter toetsing voor te leggen? Is het nodig om de bevoegdheid om de kernkwaliteiten van een gebied over te dragen van PS naar GS?

De heer **Van Gilse** (VVD) is het grotendeels eens met het voorstel en vindt de zonneladder een
625 nuttig instrument om verrommeling van het landschap te voorkomen. Hij vindt het logisch om dezelfde regels voor RES-zoekgebieden toe te passen. Volgens de VVD zijn de wijzigingen in de omgevingsverordening echter niet van toepassing op zoekgebieden voor zonneparken, dit wijkt af van eerdere toezeggingen. Hij vraagt de gedeputeerde om uitleg over deze afwijking.

630 Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de gedeputeerde bekend met het project Soppediep en informeert of er al stappen zijn genomen. Zij vraagt of GS kan toezeggen dat het 'saldo nul-principe' en dezelfde functie van de grond als belangrijke criteria voor NNN-gebieden ook in dit geval worden toegepast. BBB vindt duo-gebruik heel belangrijk en vindt dat trede drie en vier van de zonneladder niet gebruikt zouden moeten worden vanwege ruimtegebrek in Noord-
635 Holland. Mevrouw Den Boer vraagt wat de gedeputeerde verstaat onder 'autonome groei' op de lagere treden van de zonneladder? Zij vraagt om meer duidelijkheid over de inpassingseisen voor RES-zoekgebieden. Tot slot vindt BBB dat zonneweides die gemiddeld dertig jaar blijven liggen een grote impact hebben op de omgeving en vraagt om verduidelijking van de inpassingseisen.

640

De heer **Kes** (SP) zegt dat met het bijbouwen van vijftientig woningen de woningnood niet wordt opgelost. Hij is van mening dat als er toch in het BPL gebouwd gaat worden, dit keuzegericht met grotere aantallen moet gebeuren. Hij vindt het een vreselijk plan en een catastrofale blunder en vindt het teleurstellend dat de reacties van de stakeholders niet worden
645 meegenomen in het proces.

De heer **Van der Berg** (JA21) pleit ervoor om woningen te bouwen op basis van de werkelijke behoefte en niet te stoppen bij een aantal van vijftientig woningen. Het raakt hem dat mensen zoals de heer Vos uit Opperdoes door de woningnood niet verder kunnen met hun
650 toekomst. Gezien het doel van 191 woningen, vraagt hij zich af waarom er niet gebouwd wordt op basis van die daadwerkelijke behoefte. Hij is voor de gemeentelijke autonomie met betrekking tot woningbouw. Hij vindt de voorwaarden rondom klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen belemmerend werken. JA21 steunt de transformatie van agrarische percelen naar woningbouw, maar pleit voor een verruiming van het aantal woningen per perceel.
655 De heer Van den Berg vraagt de gedeputeerde om een toezegging over de mogelijkheid om deze verruiming binnen de huidige verordening te realiseren. JA21 vraagt de gedeputeerde of er bij de zonnebrief van het kabinet een inbreng is geweest vanuit Noord-Holland bij het IPO en zo ja, welke. In de zonnebrief is te lezen dat het besluit 'bouwwerk en leefomgeving' wordt aangepast, dit is belangrijk voor de eerste tredes van de zonneladder. De heer Van den Berg
660 vraagt de gedeputeerde of daar iets mee wordt gedaan door het college en of GS daarvan de status kan aangeven. JA21 hoort graag of gebruik wordt gemaakt van het Klimaatfonds met aanvullende inzet op daken en objecten door de provincie om de eerste en tweede trede te

versterken. Waarom staat de plaatsing van zonnepanelen bij A1–A6 staat niet in RES-viewer bij het overzicht van de projecten? JA21 werkt aan een initiatiefvoorstel waarbij zon op land
665 definitief wordt verboden omdat landbouwgrond nodig is voor voedselproductie.

Mevrouw **Berkvens** (D66) uit haar zorgen over bouwen in het groen. Op het voornemen van het vergroten van het woningbouwvolume naar vijftientig woningen zijn meer dan duizend zienswijzen ingediend van organisaties en inwoners die tegen dit voornemen zijn. Waarom
670 wordt er gekozen voor een generieke versoepeling van een regeling, terwijl maatwerk zou moeten worden toegepast? Zij vraagt een reflectie hierop van GS. Hoe gaat gemeente toetsen dat een woningbouwproject bijdraagt aan de voorzieningen en leefbaarheid van een dorp? Waarom heeft GS niet gekozen voor het kijken naar alternatieven zoals binnenstedelijk bouwen? Hoe gaat GS borgen dat het bijbouwen van woningen bijdraagt aan het percentage sociaal en
675 betaalbaar? Hoe zit het met de UNESCO bescherming en wat gebeurt er met het bijzonder kasteellandschap? Wordt GS aan de voorkant geïnformeerd? Gaan de grotere maatwerk projecten wel altijd eerst langs GS? D66 heeft hierover een aantal moties en amendementen in voorbereiding. Tot slot vraagt zij hoe de provincie regie houdt op de uitvoering van de zonneladder om te zorgen dat de RES-doelen gehaald worden.

680

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt verruiming van woningbouw een goede zaak, maar zet vraagtekens bij woningbouw in BPL. Waarom heeft GS ervoor gekozen om woningbouw in BPL mogelijk te maken ondanks het brede verzet? Ziet GS mogelijkheden om eerst de beschikbare alternatieven buiten BPL verder te onderzoeken? Hoe vaak kan zo'n project plaatsvinden of kan
685 een dorp meerdere projecten voor de bouw van vijftientig woningen realiseren? Kunnen gemeenten de druk van projectontwikkelaars wel weerstaan? Wat is het standpunt van GS op de kritiek dat de eerste twee treden van de zonneladder vaak worden overgeslagen? Hoe zorgt de provincie ervoor dat het beleid in lijn wordt gebracht met de zonneladder? 50PLUS is van mening dat de voorgestelde aanpassingen de deur openen voor ongewenste ontwikkelingen op
690 woningbouwgebied. Goedkeuring vooraf is noodzakelijk om de regie te behouden.

Mevrouw **Koning** (CDA) overweegt een amendement in te dienen zodat de ontwikkeling van meer dan vijftientig woningen niet meer wordt uitgezonderd van de afwijkingsregel. Ze vraagt andere fracties of zij mogelijkheden zien om hierin mee te gaan. Daarnaast heeft het
695 CDA een vraag over de zonneladder: in artikel 6.39A wordt de kamerbrief over de aanscherping van de voorkeursvolgorde zon overgenomen. Daaraan is toegevoegd dat gronden die lange tijd

niet meer als landbouwgrond worden gebruikt, niet onder trede vier vallen. Zij vraagt waarom GS hiervan wordt afgeweken van de kamerbrief. Het CDA vindt dat artikel 12.E uitgebreid moet worden met een minimale overgangstermijn van drie jaar in plaats van twee jaar. Kan GS in deze
700 omgevingsverordening opnemen dat actief meegewerkt wordt aan maatwerk. Waarom zijn er in het stuk geen werkwijzen en algemene uitgangspunten opgenomen die als handleiding kunnen dienen voor een maatwerktraject?

Mevrouw **Vonck** (PvdD) roept op om bezwaren van de bewoners serieus te nemen en
705 aanpassingen door te voeren die recht doen aan de wensen van de bewoners. Het vermeende behoud van leefbaarheid en vitaliteit kan wat de PvdD betreft worden geschrapt uit de omgevingsverordening. De PvdD stelt voor om natuurinclusief bouwen de standaard te maken. Mevrouw Vonck hoort graag of andere partijen hier ook zo over denken. Zij roept de provincie op om de regie te nemen en het landschap te beschermen door in te zetten op woningbouw op
710 maat met participatie van bewoners.

De **voorzitter** stelt voor om de overige punten door te schuiven naar donderdag 28 november. Agendapunt 9. wordt daarbij als eerste behandeld en daarna agendapunt 7. De vergadering zal op donderdag 28 november starten om 18.15 uur.

715 De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het coalitieakkoord inzet op maatwerk, waarbij onder andere wordt gekeken naar leefbaarheid, voorzieningenniveau, ouderen en sociale veiligheid. GS wil geen ontgrenzing, maar focust op maatwerk en grotere locaties. Gemeenten beslissen over woningbouwplannen, maar GS kan
720 vooraf geïnformeerd worden en een zienswijze indienen. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of GS ook een zienswijze kan indienen bij projecten waarvan GS vindt dat de kernkwaliteiten worden aangetast. Gedeputeerde Rommel bevestigt dit en voegt toe dat maatwerk altijd wordt besproken in commissievergaderingen.

Volgens de gedeputeerde bepaalt de gemeente zelf waar zij de ruimte voor woningen willen
725 bieden. Er kan maar één keer een maximum van vijftientig woningen gebouwd worden zolang verordening geldt, dit staat ook in de regeling. Gedeputeerde Rommel zegt dat de plannen er juist op zien dat de vitaliteit van dorpen gewaarborgd wordt dus dat er gebouwd wordt voor zowel starters als ouderen. Dit is gewaarborgd in de motivatie die de gemeente geeft in hun plannen. Als de provincie van mening is dat de plannen niet voldoen aan de gestelde
730 eisen, dan zal de provincie daar een zienswijze op indienen. GS heeft volgens gedeputeerde

Rommel wel degelijk geluisterd naar de zienswijzen van de stakeholders, maar de provincie heeft met betrekking tot de vijftientig woningen nog een afweging gemaakt voor de andere opgaves die er zijn in de provincie. Er zal in Noord-Holland binnenstedelijk gebouwd moeten worden vanwege de inwonersgroei. De vergroting van het woningbouwwolume naar vijftientig
735 woningen is niet bedoeld om de kwantitatieve opgave op te lossen maar om andere uitdagingen die er zijn op te lossen en de gemeenten kunnen daar zelf invulling aan geven. GS wordt betrokken bij de plannen van de gemeenten doordat zij deze willen toetsen bij de provincie. Deze wijzigingsregeling ziet niet op de herbegrenzing van het BPL maar op het maatwerk. Gedeputeerde Rommel is van mening dat er juist naar de grotere locaties wordt gekeken met
740 het bieden van maatwerk en daarop herbegrenzing toe te passen. De provincie is bekend met het Soppediep en GS is daar een werkbezoek geweest. Deze plannen komen aan bod als de gemeente deze voorlegt aan de provincie. GS vindt het belangrijk om natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen op te nemen in de verordening. Dit moet wel goed geborgd worden in de omgeving. Begin 2025 wil GS de evaluatie met betrekking tot de transformatie van de
745 agrarische percelen aan de commissie voorleggen. Dit zal bij een volgende wijziging mee worden genomen. De UNESCO bescherming blijft bestaan. **Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij de commissie later zal informeren over de bescherming van de kasteellandschappen.** De gedeputeerde ziet het amendement door het CDA over de plancapaciteit graag tegemoet. De drie vragen die door het CDA zijn gesteld beantwoordt gedeputeerde **Rommel** graag schriftelijk
750 omdat dit technische vragen zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer. Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat in de nieuwe wet volkshuisvesting staat dat de dertig procent sociale woningbouw verplicht gerealiseerd moet worden. Tot die tijd gelden de afspraken zoals die zijn gemaakt in
755 de woondeals, daarin is die dertig procent sociaal ook opgenomen. De gemeente heeft hierbij een motiveringsplicht voor het compenseren daarvan als dit niet gerealiseerd kan worden op de locatie zelf. Voor de financiering van deze dertig procent bestaan er vereveningsfondsen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de
760 toepassing van de zonneladder aansluit bij de afspraken uit het coalitieakkoord. Het college zet zich in voor het stimuleren van het gebruik van de eerste twee treden van de ladder en daarbij gelden strenge eisen. Gedeputeerde Olthof wijst erop dat de keuze nadrukkelijk ligt bij de eerste treden en dat deze actief worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door binnenstedelijke ontwikkeling en het benutten van daken via SPUC. Echter, als een gemeente goed kan

- 765 onderbouwen dat de eerste twee treden niet haalbaar zijn, is het soms onvermijdelijk om ook treden drie en vier in te zetten om de RES-doelstellingen te behalen.
- De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat het in de verordening gaat om de afweging en het niet noodzakelijk is om meerdere treden tegelijk toe te staan. **Gedeputeerde Olthof zegt toe de tekst te bekijken en hier zo snel mogelijk op terug te komen.** Hij bevestigt dat de inpassingsregels
- 770 blijven bestaan en worden uitgebreid, maar regels over locatie en omvang vervallen.
- Gedeputeerde Olthof legt uit dat de provincie niet gaat over de verplichting ‘zon op grote daken’ omdat dat een landelijk project is. Het OER-project gaat over zonnepanelen langs snelwegen en dit staat in de RES-viewer. Voor zonneweides op landbouwgrond zijn er voldoende kwalitatieve waarborgen om deze op een zorgvuldige manier in te passen, rekening
- 775 houdend met alle gestelde eisen. De regels voor landschappelijke inpassing blijven van toepassing op zonneweides, maar de criteria voor locatie en omvang komen te vervallen. De definitie van landbouwgrond is rechtstreeks overgenomen zoals vastgesteld door het Rijk.
- De **voorzitter** geeft de commissie de gelegenheid om vragen te stellen in de tweede termijn.
- 780 De heer **Vonk** (PvdA) vindt dat er een duidelijke visie ontbreekt op de regierol van de provincie bij de ontwikkeling van woningbouwplannen. Het initiatief ligt nu bij gemeenten, hiermee is de zorg van het PvdA nog niet weggenomen.
- De heer **Bonekamp** (Volt) is nog niet overtuigt van de noodzaak van de bouw van vijftientig woningen en wil graag meer aandacht voor grote projecten en vraagt of de gedeputeerde
- 785 toelichting kan geven waarom volgens haar de vijftientig woningen bijdragen aan meer sociale veiligheid.
- Statenlid **Freeman** (GL) vraagt om toelichting op de vraag wanneer voldoende gemotiveerd is wanneer een ontwikkeling bijdraagt aan het behoud van de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau.
- 790 De heer **Klein** (Christen Unie) is niet overtuigt van de noodzaak van de regeling en is van plan om met andere partijen met een aantal voorstellen te komen.
- Het is de heer **Van Gilse** (VVD) nog steeds niet helemaal duidelijk waarom de eisen voor zonneweiden wel in de omgevingsverordening genoemd staan met alleen een uitzondering voor de RES-gebieden.
- 795 Mevrouw **Den Boer** (BBB) zegt dat in de omgevingsverordening staat dat de NNN-gebieden begrensd en onbegrensd mogen worden mits de kwaliteit en de oppervlakte niet achteruit gaat. Ook is de functie van de grond daarbij van belang.

Mevrouw **Berkvens** (D66) ziet het nut niet in van vijftientig woningen en zegt met een aantal wijzigingen komen.

800 Mevrouw **Vonck** (PvdD) zal moties voor meer inbreng voor bewoners steunen of inbrengen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerden voor beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

805 Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de omgevingsverordening niet bedoeld is om meer regie op plannen vast te leggen. Naar aanleiding van de commissiebehandeling is punt 8 toegevoegd, waarbij is afgesproken dat GS hierover wordt geïnformeerd en zo houdt GS de regie. De invulling hiervan verschilt per dorp en wordt door de gemeenten geformuleerd. De bouw van vijftientig woningen biedt de mogelijkheid om verloedering op probleemlocaties aan te pakken en verwaarloosde gebouwen op te ruimen. Wat betreft begrenzing en ontgrenzing van NNN zorgt GS ervoor dat het totaal op nul uitkomt.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt het belang van het waarborgen van het basisveiligheidsniveau. Hij stelt dat elke belangenafweging zorgvuldig en goed gemotiveerd moet zijn. Ongeacht de
815 omvang van het project en het maximaal voldoet aan de basisveiligheidsniveaus. Hij wijst erop dat omvang en locatie van zonneweides is opgenomen in omgevingsverordening en de zonneladder daaraan is toegevoegd samen met de uitzonderingsgronden en de motivatie.

De **voorzitter** concludeert dat dit stuk als bespreekstuk naar PS van 16 december gaat.
820

De **voorzitter** schorst de vergadering om 23.30 uur tot donderdag 28 november 18.15 uur.

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuillehouder	Stand van zaken GS
M23-2025	Motie landschappelijke waarden bij uitgangspunten en werkwijze maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap	GroenLinks, PvdD, ChristenUnie	03-02-2025	Provinciale Staten verzoeken het college van Gedeputeerde Staten bij de beoordeling van maatwerk voor woningbouw in Beschermd Landschap ook de volgende kernkwaliteiten in ogenschouw te nemen: – aardkundige waarden, cultuurhistorische waarden zoals landschapsstructuur en de nabijheid van kastelen, landgoederen,	Rommel, E.	

				molens en stolpenlinten		
M18-2025	Amendement A35/16-12-2024 (30% sociale huur bij nieuwbouw in beschermd landschap) mee te nemen in de verdere uitwerking van het maatwerk om woningbouw toe te staan.	SP, ChristenUnie, GroenLinks, D66, PvdA, PvdD, 50PLUS	03-02-2025	Provinciale Staten roepen Gedeputeerde Staten op om: Amendement A35/16-12-2024 (30% sociale huur bij nieuwbouw in beschermd landschap) mee te nemen in de verdere uitwerking van het maatwerk om woningbouw toe te staan.	Rommel, E.	
M153-2024	Waar mogelijk kernkwaliteiten compenseren	D66, PvdD, ChristenUnie	16-12-2024	PS verzoeken het college • Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de	Rommel, E.	07-02-2025 Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152- 2024)

				kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.		
M152-2024	Motivatatie meer ruimte voor wonen, onder voorwaarden.	GroenLinks, D66	16-12-2024	PS verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: • Een handreiking op te stellen waarmee gemeenten geïnformeerd worden over de gevraagde motivering van omgevingsplannen die worden gemaakt op basis van artikel 6.59a lid 3a. • Daarbij de toelichting zoals gegeven op Artikel 6.59a lid	Beemsterboer, J.	07-02-2025 Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben.

				3.1 “Activiteiten in Beschermd landschap” als uitgangspunt te nemen. • Daarin het principe mee te nemen dat de ontwikkeling van maximaal 25 woningen in verhouding moet staan met de toegevoegde waarde die geleverd wordt aan leefbaarheid en doorstroming.		
M151-2024	Goede ruimtelijke kwaliteit opstellingen zonne-energie	VVD, BBB	16-12-2024	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten • Om ook bij een eventuele afwijking in de RES- zoekgebieden van	Kocken, R.	07-02-2025 De gemeente is veelal bevoegd gezag voor zonprojecten. Van deze motie zal een instructie gemaakt worden

				de onder het delegatiebesluit vallende regels voor omvang en locatie, de goede ruimtelijke kwaliteit (zoals behoud van karakteristieke landschappelijke openheid, verkavelingspatro nen, agrarische structuur, etc.) steeds af te wegen		richting de gemeenten.
M130-2024	Motie: wonen boven parkeerplaatsen	PvdA CDA Volt PvdD GL	11-11-2024	PS Verzoeken het college om: •Het potentieel van het optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen te verkennen in de Provincie	Beemsterboer, J.	10-02-2025: uit besluitenlijst GS 4-02-2025: De provincie Noord- Holland heeft de motie 'Wonen boven parkeerplaatsen' aangenomen,

				Noord-Holland en goede voorbeelden uitte lichten; • Parkeerplaatsen en garageboxen mee te nemen in het beleid aangaande optoppen; • Alvast in gesprek te gaan met gemeenten of er nu al makkelijk aan te wijzen plekken zijn waar parkeerplaatsen kunnen worden opgetopt en garageboxen kunnen worden omgebouwd.		waarin wordt gevraagd om locaties in beeld te brengen die geschikt zijn om woningen bovenop te bouwen, te kijken naar garageboxen die omgebouwd kunnen worden tot woningen en dit op te nemen in het provinciale beleid. De provincie gaat optoppen in Noord-Holland actief oppakken en agenderen bij gemeenten om mee te nemen in gemeentelijk beleid. Ook gaat de provincie na of
--	--	--	--	--	--	--

						gemeenten en corporaties een ondersteuningsbehoefte hebben bij optop-projecten. De bestaande handreiking optoppen voor gemeenten en corporaties wordt geactualiseerd en aangevuld met beschikbare kennis over optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen tot woningen. Besluit: PS door middel van brief voor te stellen de motie M130/PS11-11-2024 "wonen
--	--	--	--	--	--	---

						boven parkeerplaatsen” als afgedaan te beschouwen. 07- 02-2025 Update verwacht in voorjaar 2025
M99-2024	De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogra mma Infrastructuur (iMPI)	VVD BBB PvdA CDA JA21	11-11-2024	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: naast het iMPI: –geen overzicht met toelichting op te stellen, van de projecten op de hoofdinfrastructu ur die niet (volledig) in het iMPI zijn opgenomen. Tevens een overzicht op te stellen met de stand van zaken met betrekking	Olthof, J.	07-02-2025 PS worden in een aparte brief geïnformeerd over de grote projecten. In eerste instantie wordt dit voor de zomer gedaan. In het vervolg zal dit jaarlijks bij de actualisatie van het iMPI worden meegenomen.

				tot de financiering van grote infrastructurele werken waar medefinanciering van Rijksoverheid en andere partners voorwaardelijk is; –beide overzichten toe te sturen aan Provinciale Staten bij de actualisatie van het iMPI.		
M93-2024	Onderzoek waterberging	D66 GroenLinks	30-09-2024	PS verzoekt het college: – Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging,	Rommel, E.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: We nemen de in de motie genoemde onderzoeken op als acties in de Uitvoeringsagenda

				energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is. –In kaart te brengen welke locaties naast de Houtrakpolder in aanmerking zouden komen voor de waterbergingsfunctie in het Noordzeekanaalgebied alsmede een indicatie van de termijn waarin dat nodig zou zijn en dat in vergelijkend		Noordzeekanaalgebied die we samen met onze partners in het Noordzeekanaalgebied opstellen. De onderzoeken gaan vanaf 2025 lopen.
--	--	--	--	--	--	---

				perspectief te zeten met de Houtrakpolder. – Hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen. – De uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspect ief.		
M92-2024	Woonwensen van jonge Noord- Hollanders	Volt D66 CDA ChristenUnie	30-09-2024	PS vraagt GS om: –een onderzoek naar de woonwensen van jonge Noord- Hollanders in Noord-Holland Noord en Noord- Holland Zuid te starten; –	Beemsterboer, J.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: De provincie Zuid- Holland doet hier onderzoek naar en dat gaan wij verbreden naar NH. Zodra het gereed is wordt

				bevindingen mee te nemen in de (deel)regionale volkshuisvestings programma's NHN en NHZ.		het geagendeerd voor PS.
M90-2024	Verduurzaming bestaande woningvoorraad in volkshuisvestings programma's.	GroenLinks D66 PvdA PvdD	30-09-2024	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: – om bij de regionale en lokale volkshuisvestings programma's ook de gemaakte en te maken afspraken tussen gemeenten en woningcorporaties over de verbetering en de verduurzaming van de bestaande huurwoningvoorraad op te nemen.	Beemsterboer, J.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: De wet regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van volkshuisvestings programma's door gemeenten

M69-2024	Provinciaal bouwbreekijzer.	Volt, GroenLinks, CDA, VVD, PvdA, BBB, ChristenUnie	08-07-2024	PS vraagt Gedeputeerde Staten om: •Te onderzoeken hoe een provinciaal projectbureau kan helpen om gebrek aan gemeentelijke ambtelijke capaciteit op te lossen; •Hierbij het bevoegd gezag van gemeenten onaangeraakt te laten; •Daarvoor dekking in het investeringskader wonen te zoeken; •Daarover vóór de begroting 2025 aan PS terug te koppelen.	Beemsterboer, J.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: Het onderzoek loopt nu, in december worden de eerste resultaten verwacht over wensen/behoefte n van NHse gemeenten
----------	--------------------------------	---	------------	---	------------------	---

M67-2024	Motie: voortzetting ARO, juist nu!	GroenLinks, PvdA, D66, SP, PvdD, Volt, 50plus, ChristenUnie	08-07-2024	PS verzoekt GS om: af te zien van de bezuiniging op de ARO: de voorgestelde structurele taakstelling op Advisering Ruimtelijke ontwikkelingen in de Kaderbrief 2025 te schrappen, en daarbij: voorafgaand aan de vaststelling van de begroting van 2025 een plan op te stellen voor de ARO, waarbij: ingezet wordt op een meer diverse samenstelling van	Rommel, E.	07-02-2025: het voorstel komt in februari 2025 in GS. In de brief aan PS zal worden voorgesteld om de motie als afgedaan te beschouwen 19- 11-2024: De ARO is behouden. Er wordt gewerkt aan een voorstel hoe de ARO onder te Omgevingswet in te zetten. We streven ernaar het voorstel in december 2024 aan GS voor te leggen en in januari 2025 in de commissie Ruimte.
----------	--	--	------------	--	------------	--

				de ARO; in principe per initiatief voor een project wordt ingezet op eenmalige advisering bij de ARO waarna ambtelijke afstemming volgt. Desgewenst kan de initiatiefnemer gebruik maken van vervolgadvisering voor het project bij de ARO.		
M20-2024	Kwetsbare doelgroepen in het OV.	D66, PD, CDA, ChristenUnie	04-03-2024	PS spreken uit dat: – bij het maken van beleid voor het OV deze kern kwaliteiten altijd als uitgangspunt te nemen.	Olthof, J.	07-02-2025: Zoals beschreven in brief (2341630/2341632) in de Commissie Ruimte van 13 jan 2025 verwachten

						wij deze motie in de 1e helft van 2025 uit te voeren. Uitwerking vindt o.a. plaats in het PvE voor de aanbesteding van de ov-concessie NWNH (concept naar verwachting medio 2025 klaar). 19-11-2024: Wordt binnenkort via een PS-brief gevraagd om als afgedaan te beschouwen. Streven is dec 2024 in GS en jan 2025 in Commissie Ruimte. Wordt afgedaan in 1
--	--	--	--	--	--	--

						brief samen met moties M40-2024 en M142-2023. 11-09-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024 Geen wijzigingen
M144-2023	Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadevergoeding	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen voor schadevergoeding ; hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Beemsterboer, J.	07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024/11-09-2024: Binnenkort volgt een voorstel voor afdoening. 15-05-2024: We zijn in overleg met BIJ12 om te zien hoe we dit gevraagde onderzoek kunnen gaan oppakken. 08-02-2024: Geen wijzigingen

M167-2023	Steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	PS vraagt GS om: – te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten; – en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen; – en indien nodig met een	Beemsterboer, J.	07-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24: Er start binnenkort een verkenning naar een provinciaal projectbureau versnellen woningbouw. De strekking van motie 167 maakt daar onderdeel van uit 15-05-2024: Deze thema's moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek. 08-02-2024: geen wijzigingen.
-----------	--	-------------------------	------------	---	------------------	--

				dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.		
M133-2023	Circulair, laat maar zien.	PvdD	02-10-2023	PS roepen GS op: – om als voorbeeld en inspiratie een pilotproject in de circulaire en natuur-inclusieve woningbouw te verkennen waarbij de stromen van energie, materiaal, diensten en goederen voor hier en nu, en straks en elders inzichtelijk worden gemaakt; daarover contact op te nemen met relevante partijen (gemeenten etc.)	Beemsterboer, J.	07-02-2025: In februari 2025 worden PS geïnformeerd over de uitvoering van deze motie. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-24; Planning is gericht op PS van december 2024 15-05-2024: Geen wijzigingen 08-02-2024: Geen wijzigingen. 19-10-23 Er wordt momenteel een voorstel uitgewerkt hoe deze motie uit te kunnen voeren.

				PS zo snel mogelijk in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject.		
M256-2022	Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PvdA, GroenLinks.	19-12-2022	PS verzoekt het college om: – de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.	Olthof, J.	10-02-2025 uit besluitenlijst GS 28-01-2025: Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten “M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid” aangenomen waarmee de provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten

						met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken met de commissie Ruimte van Provinciale Staten. Besluit: 1. Provinciale Staten met brief te informeren over de stand van zaken rond de uitvoering van Motie M256-2022 over reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbe
--	--	--	--	--	--	--

						leid; 2. Provinciale Staten te verzoeken om dit onderwerp te agenderen voor de B-agenda van de commissie Ruimte; 3. De commissie een keuze te laten maken uit twee opties voor de wijze van afhandeling van de motie en deze daarmee als afgehandeld te beschouwen. 19-11-2024: verwachte update naar PS in Q1-2025. 11-09-2024; Geen wijzigingen 15-05-2024: In de
--	--	--	--	--	--	---

						staf Mobiliteit van gedeputeerde Olthof is op 4 maart jl. gesproken over de uitwerking van de motie. Bij PNH valt het wel of niet doorvoeren van de motie samen met een nieuwe aanbesteding van reclame uitingen in de abri's. Afgesproken is om op basis van ervaringen van aanbestedingen elders in het land een voorstel naar de Staten te sturen. Informatie hiervan komt in juni beschikbaar
--	--	--	--	--	--	--

						en daarna komt het voorstel naar de Staten. 08-02-2024: In de commissie van 20 november is een notitie behandeld met 4 opties. Partijen hebben zich uitgesproken over de opties en gedeputeerde Olthof heeft daar kennis van genomen. Buiten de vergadering om heeft hij aangegeven de optie om alle reclame uit de ABRI's te weren verder uit te willen werken. 13-10-2023: Onderwerp is
--	--	--	--	--	--	--

						besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 14-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor reclame-uitingen
--	--	--	--	--	--	--

						(OFN) is bezwaar gemaakt tegen deze motie. GS hebben op 5 april 2023 naar de uitvoerder (OFN) gereageerd. PS zijn hierover per brief geïnformeerd (ingekomen stukken april 2023). Deze stukken worden geagendeerd voor een commissie zodra de nieuwe commissies gevormd zijn. Het voornemen is om bij de ingang van het nieuwe contract per 1 januari 2024 de wijziging door te
--	--	--	--	--	--	--

						voeren. 21-04-2023: uit besluitenlijst GS 4-4-2023: Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de
--	--	--	--	--	--	--

						voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd. Besluit GS: 1. Te reageren op het bezwaar dat contractant OFN maakt in reactie op motie 256-2022 middels bijgevoegde brief; 2. PS hierover te informeren middels brief. 25-01-2023: Het besluit is doorgegeven aan
--	--	--	--	--	--	--

						de exploitant. In de media is veel aandacht geweest voor deze motie. In januari zijn aanvullende Statenvragen (3) gesteld. Er is een afspraak gemaakt met de exploitant om de gevolgen van Motie te bespreken (30/01). De exploitant en haar onderaannemer hebben een brief met bezwaren gestuurd aan GS (19/01). Er is een juridische toets uitgezet, welke wordt meegenomen in het gesprek met
--	--	--	--	--	--	---

						de exploitant op 30/01.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	PS verzoeken GS: – pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsoudere n, plattelandsjonger en of vormen van begeleid wonen.	Rommel, E.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 22-4-2024 Dit kalenderjaar start een evaluatie. 08-02-2024:Geen wijzigingen 24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en

						verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen. Wij zullen u hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in
--	--	--	--	--	--	--

						december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots
--	--	--	--	--	--	--

						verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek “Burgerwoningen in het landelijkgebied” dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedu re bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: – Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane	Olthof, J.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-03-2024: geen wijzigingen.

				ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen; – Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijd		08-02-2024: Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). De definitieve afdoening van de motie zal niet eerder plaatsvinden dan in 2025 (na de eindevaluatie bouwteams) 19-10-2023 Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). Deze is op de C-agenda van de commissie ruimte d.d. 9-10-2023
--	--	--	--	--	--	--

				ingen te verminderen.		opgenomen. 09-10-2023: uit besluitelijst GS d.d. 19-09-2023: PS hebben een motie aangenomen om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te
--	--	--	--	-----------------------	--	---

						standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de statusupdate motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'; 2. PS met brief te informeren over de statusupdate motie M37-2022. 01-08-
--	--	--	--	--	--	---

						2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). PS zullen uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 per brief geïnformeerd worden over de uitkomst van deze tussenevaluatie. De motie zal worden afgedaan
--	--	--	--	--	--	--

						na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg), voorzien in 2025. 24-01-2023 Geen wijzigingen 18-10-22 Geen wijzigingen. 11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie
--	--	--	--	--	--	---

						begin 2023 met PS kunnen worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.
M7-2022	Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de	Olthof, J.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen 24-10-2023: geen wijzigingen.

				geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken; • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.		02-08-2023: geen wijzigingen 05-06-2023: geen wijzigingen 24-01-2023: geen wijzigingen. 24-10-2022: geen wijzigingen. 09-08-2022: motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem
--	--	--	--	--	--	---

						als volgende actualisatie)
M187-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	16-11-2020	PS vragen het college van GS : – een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst; – daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	Olthof, J.	10-02-2025: Bij de behandeling van de NIKG is per abuis het afhandelingsverzoek niet toegevoegd. Daarom is in de GS vergadering van 7 januari 2025 besloten om een aparte brief te versturen aan PS: Verzoek om motie 187-2020 'Optimaal onderhouden snelfietsroutes' als afgehandeld te beschouwen. Deze brief wordt 10 februari in de commissie Ruimte

						behandeld. 16-01-2025: uit besluitenlijst GS 07-01-2025: verzoeken Provinciale Staten om motie 187-2020 'Optimaal onderhouden snelfietsroutes' als afgehandeld te beschouwen. Met vaststelling van de NIKG 2024-2028 is aan deze motie uitvoering gegeven. Besluit GS: Provinciale Staten via brief te verzoeken motie 187-2020 als afgedaan te beschouwen 19-11-2024: NIKG
--	--	--	--	--	--	--

						wordt november 2024 behandeld in PS. Dit onderwerp wordt daarin behandeld en er wordt een besluit voorgelegd. Daarmee kan deze motie worden afgedaan. 11-09-2024: Geen wijzigingen 15-05-2024: Behandeling NIKG wordt nu voorzien op 30 september 2024. Daarin wordt ingegaan op de vraag gesteld in deze motie. 08-02-2024: geen wijzigingen. 20-11-2023: geen
--	--	--	--	--	--	--

						wijzigingen 02-08-2023: geen wijzigingen 05-06-2023: geen wijzigingen 19-01-2023: geen wijzigingen. 18-10-2022: geen wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid &
--	--	--	--	--	--	--

						Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op
--	--	--	--	--	--	--

						het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte
--	--	--	--	--	--	---

						onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de
--	--	--	--	--	--	--

						kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de
--	--	--	--	--	--	--

						Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24- 08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05- 04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak; op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07- 01-2021 De strekking van de motie wordt
--	--	--	--	--	--	---

						meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	PS dragen het college van GS op: – de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie; – te onderzoeken	Olthof, J.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: geen wijzigingen.

				of de pontveerverbindin gen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregeling en als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn; – Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.		20-11-2023: geen wijzigingen 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat, ministerie van IenW, Vervoerregio Amsterdam en de Fietzersbond, is de planning opgeschoven. Eind 2023 krijgen we de resultaten van dit landelijke onderzoek, waarna we deze
--	--	--	--	--	--	--

						kunnen gebruiken voor de veerpontenaanpak binnen onze provincie (zowel voor de ponten in eigen beheer als de andere ponten). Medio 2024 verwachten we de resultaten hiervan terug te kunnen koppelen aan Provinciale Staten. 05-06-2023 Geen wijzigingen 19-01-2023 Geen wijzigingen. 18-10-22 Geen wijzigingen 29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei
--	--	--	--	--	--	--

						door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: "We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven." De vraag uit de motie 'of
--	--	--	--	--	--	---

						pontveerverbindin gen opgenomen kunnen worden in concessieregeling en als openbaar vervoer verbinding', is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen
--	--	--	--	--	--	--

						over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: "We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven,
--	--	--	--	--	--	--

						worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregeling en als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het
--	--	--	--	--	--	--

						onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021
--	--	--	--	--	--	--

						Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie
--	--	--	--	--	--	---

						meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021 / begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak; op 6 april 2021 in
--	--	--	--	--	--	---

						GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021 / begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021 / begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
M148-2020	Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie	Kocken, R.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024:

				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;		geen wijzigingen. 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat
--	--	--	--	---	--	--

						de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van
--	--	--	--	--	--	---

						de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajec ten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstrajec t voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrate
--	--	--	--	--	--	---

						gie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar
--	--	--	--	--	--	---

						is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft
--	--	--	--	--	--	--

						geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajec ten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo
--	--	--	--	--	--	--

						kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrate gie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04- 11-2021 Het verkenningentraje ct Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstrajec t Stad Schagen van de Bouwambassadeu
--	--	--	--	--	--	--

						r. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord
--	--	--	--	--	--	--

						gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De
--	--	--	--	--	--	--

						Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
M115-2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder	Kocken, R.	10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024:

				mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale 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.		geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-03-2024: geen wijzigingen 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan. 09-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en
--	--	--	--	---	--	--

						148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de
--	--	--	--	--	--	--

						verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajec ten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de
--	--	--	--	--	--	--

						verkenningstrajec t voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrate gie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-
--	--	--	--	--	--	--

						2022 Na de verkenning Schagen kunnen de moties afgedaan worden. Hiervoor is reeds een plan van aanpak opgesteld en voor het eind van het jaar is de planning om PS te informeren over de bevindingen. 21-04-2022 De uitvoering van de motie hangt samen met de discussie over de verkenning van Schagen Oost. Na de meivakantie worden er 2 werksessies gehouden met betrokken
--	--	--	--	--	--	--

						partijen waar meningen en informatie met elkaar gedeeld en bediscussieerd gaan worden. Vanuit deze sessies zal een antwoord komen op de moties 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrate
--	--	--	--	--	--	---

						gie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en
--	--	--	--	--	--	---

						beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentrajec Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie
--	--	--	--	--	--	--

						Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investerings- traject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het
--	--	--	--	--	--	---

						eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 05-07-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat
--	--	--	--	--	--	---

						Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel
--	--	--	--	--	--	--

						uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M148-2020.
--	--	--	--	--	--	---

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	10 februari 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

5 **Aanwezig:**

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp,
	GL	: Statenlid P. Korzelius,
		Statenlid W. Freeman
	VVD	: dhr. J. Boer
	D66	: mw. N. Vroom,
	PvdA	: dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: mw. H. Bouhlel
	CDA	: dhr. S. Dijk
	JA21	: dhr. I. Mantel, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, dhr. H. Vonck
	ChristenUnie	: mw Y. Buit
	Volt	: dhr. B. Bonekamp
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. E. Rommel, dhr. J. Beemsterboer	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 **Opening en mededelingen**

30 De **voorzitter** opent de vergadering om 18.15 uur. Er zijn geen afmeldingen ontvangen. Wegens de volle agenda is de vergadering in twee delen verdeeld, het tweede deel van de vergadering staat gepland op 24 februari.

Er zijn in totaal drie rondvragen aangemeld. Eén rondvraag van de VVD voor gedeputeerde Olthof over de kruising N201 /N231. Twee rondvragen voor gedeputeerde Rommel over het
35 verzoek tot ontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap en grenswijziging stiltegebied Wormer van GL en D66. Deze rondvragen zal gedeputeerde Rommel aan het einde van het inspreekhalftuur beantwoorden.

In totaal zijn er vijf sprekers aangemeld. Bij het inspreekhalftuur zijn er vier aanmeldingen. Bij
40 agendapunt 6a Ambitieniveau Actieplan Geluid, een aanmelding.

2 Inspreek halftuur

Er zijn vier aanmeldingen ontvangen. De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste spreker, de heer De Jonge en hij spreekt in over camping Vijfhuizen.
45 De heer **De Jonge**, inwoner van Haarlemmermeer, maakt bezwaar tegen de komst van camping De Groene Veste in Vijfhuizen. Hij benadrukt dat het plan in strijd is met het bestemmingsplan GROEN, waarin campings en recreatieparken niet zijn toegestaan. Daarnaast vreest hij dat de camping de biodiversiteit ernstig zal schaden. Hij roept de commissieleden op om geen verklaring van geen bedenkingen af te geven en het plan niet door te laten gaan. De komst van
50 een camping met wegen, gebouwen en recreanten zou de biodiversiteit ernstig schaden en de unieke kwaliteiten van het landschap aantasten. Bovendien ligt de locatie binnen duizend meter van De Stelling van Amsterdam (UNESCO-erfgoed) en in een provinciale bufferzone, waar verstedelijking juist moet worden voorkomen. Daarnaast brengt de camping ernstige verkeersveiligheidsproblemen met zich mee. De Vijfhuizerdijk is al kwetsbaar en extra belasting
55 door zware voertuigen zal de dijk verder verzwakken. Gezien de strijdigheid met het bestemmingsplan, de ecologische schade en de planologische beperkingen, is de locatie volgens de heer **De Jonge** volledig ongeschikt voor een grootschalige camping. Een vergunning verlenen zou ingaan tegen eerdere rechterlijke uitspraken en mag daarom volgens hem niet worden afgegeven.

60

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord voor het stellen van vragen aan de heer De Jonge.

Mevrouw **Bouhlef** (SP) is niet bekend met dit project en vraagt of zij contact mag opnemen met de heer De Jonge. Zij wil weten of er al vergunningen zijn aangevraagd. De heer **De Jonge** heeft
65 geen volledig overzicht van de verleende vergunningen maar weet dat er een natuurvergunning is aangevraagd op basis van het ecologisch rapport. Overige vergunningen zijn nog niet bekend.

Ondertussen worden wel voorbereidingen getroffen, zoals de aankoop van grond van de provincie. De camping heeft op dit moment nog geen vergunning. De heer **De Jonge** treedt graag in contact met mevrouw Bouhleh.

70

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt om verduidelijking van de locatie van de geplande camping in Vijfhuizen en wil weten of er overleg is geweest met de provincie en de gemeente. De heer **De Jonge** geeft aan dat hij op een recreatiepark aan de kant van de dijk woont waar de camping gepland staat. Hij heeft op donderdag 13 februari een afspraak bij de gemeente.

75

De heer **De Moel** (PVV) vraagt of het ecologisch onderzoek door de initiatiefnemer is opgesteld en of de provincie een onafhankelijk onderzoek heeft uitgevoerd. De heer **De Jonge** geeft aan dat hij niet weet of de provincie een eigen onderzoek heeft gedaan maar dat de ontwikkelaar een onderzoek heeft laten uitvoeren. Daarnaast vraagt de heer **De Moel** (PVV) of er bezwaar is gemaakt tegen de ontheffing van de provincie voor de Wet natuurbescherming, die geldt van 1 april 2023 tot 1 januari 2028. De heer **De Jonge** bevestigt dat bezwaar is ingediend, maar dat de bezwaren van omwonenden zijn afgewezen omdat zij buiten een straal van honderdvijftig meter van het plangebied wonen.

85 De heer **Broertjes** (JA21) vraagt of de campinggronden binnen het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) vallen. De heer **De Jonge** bevestigt dat daar indicaties voor zijn en benadrukt dat de locatie ongeschikt is voor een camping.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Van Essen, een van de twee sprekers over het verzoek tot ontheffing Bijzonder Provinciaal Landschap en grenswijziging stiltegebied Wormer. Mevrouw **Van Essen** spreekt in namens vrienden van het Kerkepad, een groep bezorgde inwoners van Wormer en Jisp, die bezwaar maken tegen de plannen van de gemeente Wormerland om een nieuw tennis- en padelcomplex te bouwen op het terrein van de natuurijsbaan langs het Kerkepad. Meer dan zevenentwintighonderd dorpsbewoners ondertekenden een petitie om dit gebied te behouden vanwege maatschappelijke en ecologische redenen. Het Wormer- en Jisperveld, waar de ijsbaan en het Kerkepad deel van uitmaken, is een Natura2000-gebied, stiltegebied en Bijzonder Provinciaal Landschap en heeft een belangrijke ecologische functie. De aanleg van een sportcomplex zou de flora, fauna en de rust verstoren. Mevrouw **Van Essen** betwijfelt of de gemeente en omgevingsdienst dit voldoende hebben onderzocht en pleit voor toetsing door de provincie. Daarnaast heeft het gebied een

90
95
100

grote sociale en recreatieve waarde voor de dorpsbewoners. Het biedt een toegankelijke ruimte voor wandelen, fietsen en ontspanning, wat bijdraagt aan sociale cohesie en gezondheid van de bewoners. De Vrienden van het Kerkepad roepen de provincie op om het gebied te beschermen en het behoud ervan te waarborgen.

105

Mevrouw **Floris** is wetlandwacht voor het Wormer en Jisperveld, Natura2000-gebied en zij spreekt in namens de Vogelbeschermingswacht Zaanstreek voor het behoud van de weidevogels op de natuurijsbaan langs het Kerkepad in Wormer. Haar inspraak betreft de ontheffing die de gemeente Wormerland opnieuw heeft aangevraagd voor de aanleg van een tenniscomplex.

110

Mevrouw **Floris** doet een oproep aan de Statenleden en het college van Gedeputeerde Staten om de weidevogels en het natuurgebied bij het Kerkepad in Wormer te beschermen. De ijsbaan is een belangrijke plek voor vogels en kan dat blijven, als er geen ontheffing wordt verleend voor de aanleg van een tennis- en padelcomplex. Zij benadrukt dat het slecht gaat met weidevogels en vraagt of de provincie echt haar best doet om ze te beschermen met beleid en

115

natuurmaatregelen (NNN en BPL). Het gebied biedt ruimte voor zowel vogels als mensen, maar alleen als er gekozen wordt voor natuurbehoud. Mevrouw **Floris** roept op om geen ontheffing te geven en te kiezen voor echte poldernatuur.

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord voor het stellen van vragen.

120

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt mevrouw Floris of de natuurijsbaan een weidevogelgebied is en of er maatschappelijke participatie heeft plaatsgevonden.

Mevrouw **Floris** bevestigt dat de ijsbaan een weidevogelgebied is waar jaarlijks vogels broeden.

Over participatie geeft zij het woord aan mevrouw **Van Essen**, die aangeeft dat verschillende

125

alternatieven zijn onderzocht, maar dat de gemeente vasthoudt aan een plan van enkele jaren geleden en dit koste wat kost wil uitvoeren.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt hoe mevrouw **Van Essen** inschat dat de natuur op een andere locatie gecompenseerd kan worden. Mevrouw **Van Essen** stelt dat de kans op

compensatie nul is en vraagt zich af waarom dit gebied verloren zou moeten gaan terwijl de

130

provincie veel geld uitgeeft aan het behoud van de weidevogels.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of uit onderzoek blijkt dat het stiltegebied wordt aangetast en dat de overlast voor weidevogels groter is dan verwacht. Mevrouw **Van Essen** antwoordt dat de provincie dit twee jaar geleden heeft toegestaan onder voorwaarden, zoals het naleven van

- geluidsnormen. De geluidsoverlast in het stiltegebied van het tennis- en padelcomplex moet
135 nog officieel worden aangetoond met een rapport.
- de heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de woningbouw op de locatie van de huidige tennisparken
komt en of er ook is gekeken naar bouwmogelijkheden richting de Zaan. Daarnaast informeert
hij naar de vorige locatie van de ijsbaan. Mevrouw **Van Essen** benadrukt dat de gemeente
Wormerland meer dan voldoende woningen bouwt binnen de provinciale opgave. Mevrouw **Floris**
140 vult aan dat op de locatie van de vorige ijsbaan, aan de noordkant van het dorp, inmiddels
woningbouw is gerealiseerd.
- de heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of er studies zijn over de vijfentachtig decibel waarover wordt
gesproken en waarop dit is gebaseerd. Mevrouw **Van Essen** antwoordt dat padel niet geruisloos
is: *"het is geen schaken."*
- 145 Op de vraag van mevrouw **Bouhlef** (SP) over de status van de tweede aanvraag, antwoordt
mevrouw **Floris** dat er een aanvraag voor ontheffing van het Stiltegebied is ingediend bij
Gedeputeerde Staten.
- De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de petitie, waarin twintig procent van de gemeente zich tegen
de padelbaan uitspreekt, is overhandigd aan het gemeentebestuur.
- 150 Mevrouw **Van Essen** bevestigt dat zevenentwintighonderd mensen zich hebben uitgesproken
voor behoud van de ijsbaan en het Kerkepad, maar dat de gemeente dit naast zich neerlegt.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt mevrouw Floris waarom dit gebied zo'n prettige omgeving is.
Mevrouw **Floris** antwoordt dat de ijsbaan, door de manier van beheer, zeer geschikt is als
broedgebied doordat het nat is. Het omliggende land is ook weidelandschap maar de
155 weidevogels hebben een sterke voorkeur voor de ijsbaan.
- Er zijn twee rondvragen van GL en D66.
- Statenlid **Freeman** (GL) verwijst naar het nieuwe verzoek voor de bouw van een tennis- en
padelcomplex op de natuurijsbaan en vraagt om een reflectie van de gedeputeerde.
- 160 Mevrouw **Berkvens** (D66) wil weten of deze casus later ter consultatie aan de commissie Ruimte
zal worden voorgelegd.
- De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen.
Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat er een nieuw ontheffingsverzoek is ingediend, dat zal
165 worden beoordeeld op basis van de huidige omgevingsverordening en de geldende wet- en
regelgeving. Alle effecten worden daarin meegenomen. Een besluit wordt begin maart verwacht.

In antwoord op de vraag van D66, geeft de gedeputeerde aan dat bij afwijzing de commissie een brief met motivatie ontvangt en dat bij verlening het besluit ter advisering wordt voorgelegd aan de commissie Ruimte, waarna een definitief besluit wordt genomen.

170 Op de vraag van mevrouw **Bouhlef** (SP) over de status van de vergunningsaanvraag antwoordt gedeputeerde **Rommel** dat de aanvraag is ingediend en dat hier in maart meer over bekend wordt.

175 **3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, lijsten, moties en toezeggingen.**

De **voorzitter** meldt dat de agenda in twee delen uiteenvalt en daarmee wordt vastgesteld.

Met de opmerking van de PvdD die is binnengekomen, wordt het verslag vastgesteld.

Na een opmerking van mevrouw **Bouhlef** bevestigt de **voorzitter** dat haar opmerking wordt meegenomen en dat het verslag van 25 november jl. wordt toegevoegd voor definitieve
180 vaststelling.

De heer **Boer** (VVD) merkt op dat de in november 2024 ingediende motie *‘De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur’* (motie 99–2024) werd verzocht om een overzicht naar Provinciale Staten te sturen bij de actualisatie van het iMPI. Dit overzicht ontbreekt en hij vraagt de gedeputeerde om een verklaring. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat
185 de brief begin maart bij GS ligt.

3.a Planningsoverzicht

Geen opmerkingen.

190 **4 A-agenda Mobiliteit**

4.a. Actualisering iMPI 2025–2032

Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2025–2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

195

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde de actualisering van het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 10 maart 2025.

200 De heer **Dijk** (CDA) begrijpt dat de voorgestelde maatregelen extra middelen vereisen. Hij informeert naar de parallelweg N240 tussen Opperdoes en Medemblik, specifiek de kruising met de Almereweg. Het CDA is positief dat dit project aandacht krijgt van de portefeuillehouder en dat er voorbereidingskrediet wordt aangevraagd om de onveilige situatie met landbouwvoertuigen in de dorpskern van Opperdoes aan te pakken. Echter, aangezien de realisatie pas in 2029 gepland staat, vraagt hij of de gedeputeerde mogelijkheden ziet om dit proces te versnellen.

De heer **Boer** (VVD) is positief over de investeringen in infrastructuur en de ontsluiting van Agriport A7, mede mogelijk gemaakt door extra middelen uit het coalitieakkoord. De VVD plaatst echter vraagtekens bij de noodzaak van extra faunapassages bij de Cruquiusbrug en de Zeeweg. Volgens de heer **Boer** moet eerst het probleem van de ondergelopen Zeeweg worden aangepakt voordat er wordt geïnvesteerd in een faunapassage. Daarnaast vraagt de VVD waarom deze natuurmaatregelen niet uit programma 5 (Natuur en Landelijk Gebied) worden gefinancierd.

210 Interruptie van de heer **Hollebeek** die zich verbaast over de discussie over de Cruquiusbrug en de Zeeweg, omdat de kosten slechts een kwart procent van het totaalbudget bedragen. De heer **Boer** (VVD) wijst erop dat dit alsnog een bedrag van driehonderdduizend euro is en vraagt zich af waarom dit geld wordt besteed aan een faunaonderdoorgang in plaats van bijvoorbeeld een veiliger fietspad.

220 Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt of de heer Boer doelt op de vervanging van de Cruquiusbrug A, wat hij bevestigt. Ze informeert waar het bedrag van driehonderdduizend euro is vermeld, waarop de heer **Boer** verwijst naar de technische vragen die hij daarover heeft gesteld.

De heer **Boer** (VVD) vraagt de gedeputeerde waarom de investeringen in de faunapassage niet worden gefinancierd uit programma 5 (Natuur en Landelijk Gebied).

225 De heer **Mantel** (JA21) vraagt of de heer Boer de zeven en een half miljoen euro voor het energieneutraal maken van steunpunten, zoals genoemd in het iMPI, een doelmatige investering vindt. De heer **Boer** antwoordt dat dit bedrag uit de kapitaallasten van de gebouwen wordt betaald en niet ten koste gaat van infrastructurele maatregelen. Hij is het eens met de heer Mantel dat dit een hoog bedrag is.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt hoe de heer Boer aankijkt tegen het inzetten van opcenten bij budgetkeuzes. De heer **Boer** (VVD) wijst erop dat dit volgens de VVD niet moet worden

afgewenteld op de belastingbetaler, maar dat kritisch moet worden gekeken naar de noodzakelijkheid van de uitgaven.

235

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat in de technische briefing werd gesproken over de raamwerkovereenkomst voor beweegbare bruggen. Bij de Stolperbasculebrug is sprake van een hogere prijs voor het hoofdcontract, programmakosten en aanbestedingskosten. Mevrouw **Den Boer** (BBB) wil weten of dit de enige kostenverhoging betreft. Wat betreft de faunapassages, sluit de BBB zich aan bij de mening van de VVD.

240

De heer **Bonekamp** (Volt) is positief over de brugvervanging in de kop van Noord-Holland, ondanks de extra kredietaanvraag. Volt vindt het extra krediet voor energieneutrale steunpunten fors en vraagt zich af of er juist niet te lang is gewacht met de uitvoering. De heer **Bonekamp** vraagt GS om een reflectie op de timing van de aanvraag. Daarnaast pleit Volt voor aandacht voor fietsonveiligheid op de N206 in de investeringsstrategie en geeft aan hier eind dit jaar op terugkomen bij het IMPI 2026.

245

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) steunt de suggesties uit het iMPI en waardeert de kleinschalige maatregelen voor verkeersveiligheid en OV-haltes. Ze vraagt of het reserveren van resterende ruimte in de stelpost voor het budget 'kleine werken' geen risico met zich meebrengt en of de extra vrijgemaakte bedragen definitief zijn of dat deze bij een volgende update worden verhoogd.

250

Statenlid **Korzelius** (GL) spreekt zijn dank uit voor de actualisering van het iMPI en benadrukt dat GL een voorstander is van de faunaonderdoorgang bij de Zeeweg. Hij verwijst naar pagina 8 van het IMPI 2025, waar staat dat de kredietmutaties gedekt zijn als er voldoende ruimte binnen de stelposten is. Hij vraagt de gedeputeerde om bevestiging dat de financiële dekking van deze aanvragen in orde is.

255

De heer **Boer** (VVD) vraagt zich af welke dieren de faunaonderdoorgang bij de Zeeweg zullen gebruiken, aangezien het gebied regelmatig deels onder water staat. Statenlid **Korzelius** (GL) vertrouwt erop dat de provincie een doeltreffende faunaonderdoorgang zal aanleggen.

260

De heer **Vonk** (PvdA) waardeert de voortgang van de diverse projecten en vraagt aandacht voor de uitbreiding van snelfietsroutes en de fietsveiligheid. Hij vraagt het college om hierop te

265

reflecteren. Daarnaast wijst hij op een nieuw begrip dat hij tegenkwam: de aanleg van een palenmatras voor het fietspad op de N247.

270 De heer **Mantel** (JA21) waardeert de investeringen in infrastructuur, wegen en vaarwegen, essentieel voor economie en leefbaarheid. Hij vindt de extra drie miljoen voor energieneutrale steunpunten, oplopend tot zeven en een half miljoen, beter kan worden besteed aan provinciale wegen of vaarwegen.

Interruptie van De heer **Bonekamp** (Volt), hij vraagt wat JA21 een acceptabel bedrag vindt, waarop de heer **Mantel** antwoordt dat dit nul is.

275 De heer **Vonk** (PvdA) vraagt hoe snel de investering in energiebesparende maatregelen zich volgens JA21 zal terugverdienen. De heer **Mantel** (JA21) steunt het dubbel ruimtegebruik, maar zegt dat gasloos maken volgens hem niet snel rendabel is.

280 De heer **Mantel** (JA21) vraagt naar de impact van het energieneutraal maken van steunpunten op de netcapaciteit en woningbouw, het aantal steunpunten en de methode van gasloos maken. Hij wil weten waar de 25 procent indexering op is gebaseerd en vraagt om onderbouwing bij circulaire oplossingen voor bruggen en binnenvaart. Daarnaast ziet hij potentie in optimalisatie van de binnenvaart en vraagt de gedeputeerde naar verbeteringsmogelijkheden. Tot slot dankt hij de gedeputeerde voor de aanpak van verkeersopstoppen op het WFO-terrein bij Zwaagdijk.

285 De heer **Boer** (VVD) merkt op dat dit onderwerp in ook het VVD-verkiezingsprogramma stond en door meerdere partijen is gesteund.

De heer **Mantel** (JA21) vraagt naar de status van de maatregelen voor de parallelweg bij de N240 bij Medemblik.

290 Mevrouw **Vroom** (D66) wijst op een passage uit het iMPI waarin staat dat studies de afgelopen jaren duurder zijn geworden, terwijl het studiebudget niet wordt geïndexeerd en dat extra infrastructurele studies starten om invulling te geven aan het coalitieakkoord. Het jaarlijks beschikbare studiebudget is daardoor onvoldoende om deze toegenomen studiekosten te betalen. Ze ziet dit als een noodkreet en vraagt of het tijd is om indexering te bespreken, zodat 295 verkeersveiligheid en verduurzaming niet in gevaar komen. Daarnaast vraagt ze hoe dit tekort te rijmen is met de laagste opcenten in Nederland en stelt ze voor het principe 'de gebruiker betaalt' te hanteren. Ze verzoekt de gedeputeerde om een reactie. Mevrouw **Vroom** vraagt waarom de formulering "*met name verkeersveiligheid*" is gebruikt voor de gereserveerde vier ton en of de gedeputeerde kan toezeggen dat de beschikbare stelposten daadwerkelijk worden

300 ingezet voor het budget 'kleine werken', zodat verkeersveiligheidsmaatregelen zo snel mogelijk kunnen worden uitgevoerd.

Mevrouw **Bouhlei** (SP) sluit zich aan bij de inbreng van mevrouw Vroom, behalve wat betreft de opcenten. Ze verwijst naar een artikel in het Noord-Hollands Dagblad over de herinrichting van de Vennewatersweg. Daarin was te lezen dat een eerder door de Raad van State vernietigd plan is opgedeeld in vijf kleinere deelplannen waarvoor geen stikstofvergunning nodig is. Ze wijst erop dat de Omgevingsdienst geen vergunning wil afgeven, terwijl de provincie dat wel wil. Eén plan is al gerealiseerd en voor de andere vier is een omgevingsvergunning verleend. Ze vraagt de gedeputeerde of hiermee de uitspraak van de Raad van State niet wordt omzeild en of dit niet in strijd is met de wet.

310 Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) sluit zich aan bij de vraag van de SP over de Vennewatersweg en uit haar zorgen over de verdeling en de mate waarin de belangen van verschillende doelgroepen worden meegenomen. Ze mist een duidelijke visie op kwetsbare weggebruikers, zoals mindervaliden en ouderen en vraagt hoe hun behoeften op het gebied van veiligheid en doorstroming worden gewaarborgd. Daarnaast merkt ze op dat investeringsmaatregelen geschrapt worden bij de infrastructuurprojecten als de N232 en de N247. Ze vraagt de gedeputeerde om een reactie.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat hij in de stukken niets kan vinden over de onderdoorgang bij de Zeeweg, maar is verder tevreden over de inhoud. Interruptie van de heer **Mantel** (JA21), hij vraagt hoe kan worden voorkomen dat grondwater en overtollig water de faunapassage bij de Zeeweg onder water zetten en welke dieren hier gebruik van zullen maken. De heer **Hollebeek** laat de beantwoording van die vraag aan de gedeputeerde. Hij vraagt om een reflectie van de gedeputeerde op de opsplitsing van het door de Raad van State vernietigde plan voor de Vennewatersweg bij Heiloo. Daarnaast wil hij weten wanneer de kosten van de afslag A9 bij Heiloo worden geactualiseerd, aangezien nog steeds ramingen uit 2021 worden gebruikt.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

330 Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat de maatregelen voor de parallelweg bij de N240 bij Medemblik en Opperdoes zich bevinden in de planfase. Er wordt overleg gevoerd met TenneT over ondergrondse leidingen en gekeken naar een geschikte oplossing voor de

spoorwegovergang van de stoomtram. Het project keert later terug in de commissie zodra de
335 realisatiefase wordt bereikt. Daarnaast wordt gestreefd naar een slimme koppeling van
projecten, zoals de N240 en N239, met goed overleg en betrokkenheid van de omgeving, onder
andere via bewonersavonden.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat de extra middelen voor faunapassages niet als uitgangspunt
worden genomen, omdat de focus ligt op de infrastructuur. Bij verbetering of uitbreiding van
340 infrastructuur wordt echter wel bekeken of een faunapassage kan worden toegevoegd. De
investering van driehonderdduizend euro vormt in de kapitaalslasten slechts een fractie van de
totale investeringen.

Interruptie van mevrouw **Den Boer** (BBB), zij vraagt waarom bij de Cruquiusbrug een
faunapassage wordt toegevoegd en hoe wordt bepaald wanneer een faunapassage wel of niet
345 nodig is. Volgens gedeputeerde **Olthof** dient de faunapassage om twee natuurgebieden met
elkaar te verbinden en natuurnetwerken te versterken, mits dit een toegevoegde waarde heeft.
Bij de onderdoorgang van de Zeeweg wordt ook gekeken naar nut en noodzaak van de
faunapassage en hiernaar loopt nog een studie.

De gedeputeerde kan niet zeggen of het extra krediet voor de raamovereenkomst Beweegbare
350 Bruggen de enige verhoging is omdat het een langlopend project is. In deze verhoging zit al een
stuk krediet voor de werkzaamheden aan bruggen die na de Stolperbasculebrug aan de beurt
zijn.

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat het krediet te vroeg is aangevraagd en zegt dat dit in de
toekomst niet meer zal gebeuren.

355 Op de vraag van de ChristenUnie of het reserveren van resterende ruimte in de stelpost voor het
budget kleine werken geen risico vormt, antwoordt de gedeputeerde dat er nog voldoende
ruimte is, maar dat investeringskosten grillig kunnen zijn. Hij durft niet te stellen dat dit
definitieve bedragen zijn. De financiële dekking voor alles wat in het iMPI is opgenomen, valt
binnen de stelpost kapitaalslasten.

360 Op de vraag van de PvdA over de uitbreiding van snelfietsroutes en fietsveiligheid antwoordt
gedeputeerde **Olthof** dat er op korte termijn een jaarverslag over fietsinfrastructuur komt. Er
staan meerdere studieprojecten in het iMPI en er wordt veel geïnvesteerd in fietstrajecten, met
de focus op vervanging en aanvulling. Hij legt uit dat het palenmatras bij de N247 is aangelegd
als fundering in het natte landschap.

365 Gedeputeerde **Olthof** meldt dat Noord-Holland acht steunpunten heeft voor wegonderhoud,
gladheidsbestrijding en verkeersmaatregelen.

De gedeputeerde geeft aan dat de nieuwe Stolperbasculebrug circulair, energiezuinig en onderhoudsarm wordt gebouwd volgens het IFD-principe, met efficiënt geproduceerde, herbruikbare en aanpasbare onderdelen voor een duurzame en toekomstbestendige brug.

370 Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat binnenvaartinfrastructuur ook betrekking heeft op bedrijven langs het water die hiervan gebruikmaken. Er loopt een kernnetstudie en samen met de gemeente Alkmaar is in de Boekelermeer een haven aangelegd. Binnenkort komt de gedeputeerde terug bij de commissie met de resultaten van de kernnetstudie, die samenhangt met de investering in de Koopvaarderschutsluis en de eventuele verlenging daarvan.

375 Bij de N240 zijn naar aanleiding van twee ongevallen kleine maatregelen genomen om snel in te grijpen in de verkeersveiligheid waarmee een groot effect is bereikt. De verkeersveiligheid staat volgens de gedeputeerde hoog op de agenda. Op de opmerking van mevrouw **Vroom** (D66) dat de formulering 'met name' wat vaag is, antwoordt gedeputeerde **Olthof** dat het uitgangspunt is verkeersveiligheid blijft. Hij zegt toe dat hij daar inhoudelijk op terugkomt. In het IMPI worden
380 kwetsbare groepen niet specifiek benoemd, maar ze krijgen wel prioriteit binnen het INNI. Deze kwetsbare groepen worden meegenomen in zowel kleine als grote maatregelen. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt hoe de toegankelijkheid en veiligheid voor ouderen wordt gewaarborgd. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat naast hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ook fietsverbindingen worden meegenomen en dat verkeersveiligheid voor alle leeftijden
385 centraal staat.

De gedeputeerde stelt dat de Vennewatersweg niet in het IMPI staat omdat het een gemeenteweg is. In 2020 heeft de provincie hiervoor een subsidie van negen ton verleend. Bij overtreding van wet- en regelgeving zal handhavend worden opgetreden. Mevrouw **Bouhlef** (SP) vindt handhaving cruciaal en stelt dat de provincie moet ingrijpen als het plan wordt opgeknipt
390 en doorgedrukt zonder vergunning. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij ervan uitgaat dat bij een overtreding, de Omgevingsdienst namens de provincie zal handhaven.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt om een antwoord over de opcenten. Gedeputeerde **Olthof** stelt dat dit geen verband houdt met het IMPI en ziet geen aanleiding om hierop te reageren. Gedeputeerde **Olthof** erkent dat de vraag van Statenlid **Hollebeek** (PvdD) over de actualisatie van
395 de kostenraming voor de afslag A9 terecht is. Er is echter gewacht met een kredietaanpassing vanwege de onduidelijkheid over de voortgang, mede door de stikstofdiscussie en de impact daarvan op de realisatie.

De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid tot het stellen van vragen in de tweede
400 termijn.

De heer **Boer** (VVD) twijfelt over de onderdoorgang bij de ophoging van de Zeeweg en ziet het nut en de noodzaak hiervan niet. Wat de VVD betreft is het een bespreekstuk.

405 Er ontstaat discussie over de opcenten naar aanleiding van de opmerking van D66 dat de gebruiker moet betalen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of D66 vindt dat naast motorvoertuigen ook fietsers en voetgangers moeten worden belast. Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt dat het om autogebruikers gaat. De heer **Boer** (VVD) stelt dat al veel iMPI-maatregelen worden gefinancierd voor OV, fietsers en voetgangers en dat de opmerking van D66 over het 'gebruiker betaalt'-principe niet klopt.

410

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof** in de tweede termijn.

In reactie op de opmerking van de heer **Boer** (VVD) over de Zeeweg wijst gedeputeerde **Olthof** erop dat het gebied slechts enkele weken per jaar onder water staat. Bij wegwerkzaamheden wordt al jaren gekeken naar koppelkansen met faunapassages.

415 Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er geen tekort is voor mobiliteitsinvesteringen. Vanuit mobiliteit ziet hij geen discussie over opcenten. Bij de eerste begrotingswijziging is te zien dat het deel van de stelpost kapitaalslasten die niet gebruikt wordt, zal worden ingezet voor de financiering van de studiekosten.

420 Wat betreft de formulering 'met name' meldt de gedeputeerde dat kleine verkeersmaatregelen op korte termijn zoals een fietspad of bushalte mogelijk zijn, maar dat de focus ligt op verkeersveiligheid.

Gedeputeerde **Olthof** laat de discussie over de betaling van opcenten door voetgangers en fietsers aan de commissie.

425 De **voorzitter** concludeert dat de actualisering van het iMPI doorgaat als een bespreekstuk naar de PS vergadering van 10 maart 2025.

5. A-agenda Financiën

5.a Eerste begrotingswijziging 2025 (A-agenda alle commissies)

430 Toelichting: In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze eerste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2025.

Behandelvoorstel: Adviseren over de voordracht aan PS. De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS vergadering van 10 maart 2025. In de commissie Ruimte worden die onderdelen
435 besproken die relevant zijn voor deze commissie. Onderdeel van deze begrotingswijziging zijn een aantal kredietaanvragen vanuit de actualisatie van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI); De commissie Bestuur adviseert over de begrotingswijziging vanuit de financiën algemeen.

440

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wijst erop dat dat fors wordt geïnvesteerd in infrastructuur en OV, maar vraagt hoe de stijgende kosten kunnen worden beperkt. Daarnaast benadrukt ze dat de stijgende woonlasten en het woningtekort moeten worden opgelost en vraagt hoe de gedeputeerde dit op lange termijn ziet. Tot slot wil ze weten waarom woningbouw en
445 verduurzaming worden doorgeschoven, terwijl er grote behoefte is aan geschikte woningen, en welke factoren hieraan ten grondslag liggen.

De heer **Broertjes** (JA21) vraagt naar de planning van de subsidies voor het versnellen van de woningbouwprogrammering en of alles volgens schema verloopt.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt welke acties worden ondernomen op verkeersveiligheid ter waarde van driehonderdtwintigduizend euro en waarschuwt voor onderbesteding van de Bikkergelden,
450 omdat deze anders terugvloeien naar het Rijk.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt naar de achtergrond van de verlaging van de extra investering van twintig miljoen euro voor de versnelling van de woningbouw. Ondanks de beantwoording van de technische vragen heeft hij hier nog steeds geen duidelijkheid over.

455 De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de onderbesteding op de versnelling van de woningbouw leidt tot vertraging in de uitvoering.

De heer **Bonekamp** (Volt) informeert of de anderhalf miljoen aan subsidies waarvan de lasten pas genomen mogen worden bij realisatie van het doel. Hij concludeert dat de twintig miljoen vooral naar Haarlem, Hoorn en Hilversum gaat. Hij vraagt de gedeputeerde om bevestiging en
460 om de commissie tijdig te informeren als dit niet het geval is.

Binnen mobiliteit is een wijziging zichtbaar, waarbij vier komma twee miljoen euro voortkomt uit de eerste bijdrage aan de samenwerking AVANT met de VRA, dit speelt al sinds 2019. **Volt** vraagt of GS dit niet eerder inzichtelijk had willen hebben voor een betere vaststelling van de begroting 2025.

465

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat de Bikkergelden juist worden gebruikt om een tariefstijging tegen te gaan. Er is overleg met de drie deelgebieden om te kijken hoe rest van de Bikkergelden kan worden ingezet in overleg met de gemeenten.

De twintig miljoen is gereserveerd voor Poort van Hoorn, Haarlem Nieuw Zuid en de fietsenstalling in Hilversum. Voor Haarlem Nieuw Zuid en Poort van Hoorn is een bijdrage van het Rijk aangevraagd, waar GS nog op wacht. Als deze reservering niet wordt toegekend, zal GS de commissie informeren. De subsidie aan Hilversum is al toegekend.

Gedeputeerde **Olthof** zal de vraag van Volt over het bereiken van het doel bij de start van de aanbesteding schriftelijk beantwoorden. Hij bevestigt dat de Thorbeckeweg AVANT al jaren in ontwikkeling is en dat de aanbesteding dit jaar start, maar dat het is niet gelukt om dit eerder inzichtelijk te krijgen door administratieve oorzaken. De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dit vaag en vraagt of dit met de samenwerking met de VRA te maken heeft. De gedeputeerde zegt dat dit niet het geval is.

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat uit de beantwoording van de technische vragen blijkt dat er achtentwintigduizend ouderenwoningen nodig zijn. Over de woningbouwsubsidies zijn goede gesprekken met gemeenten gevoerd en de eerste drie budgetreserveringen voor projecten zijn gemaakt.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de onderbesteding ervoor zorgt dat het oplossen van het woningtekort en de bouw van nieuwe woningen trager verloopt. Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat de onderbesteding volgens hem gewoon uit de reserve woningbouw wordt uitgegeven. De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de onderbesteding de versnelling van de woningbouw vertraagt. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de onderbesteding op woningbouw hem niet bekend is. Hij vraagt de heer Nijkamp om zijn vraag schriftelijk in te dienen en zal zijn vraag daarop schriftelijk afdoen.

Statenlid **Korzelius** (GL) merkt op dat uit een technische vraag van Volt bleek dat alleen subsidies boven anderhalf miljoen moeten worden geraamd, maar hij begrijpt niet volledig waarom de twintig miljoen verminderd moet worden. Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat deze vraag eerder door gedeputeerde Rommel is beantwoord en dat het hier om een vervolg op een technische vraag gaat. Hij verzoekt statenlid Korzelius de vraag schriftelijk in te dienen, zodat deze technisch kan worden afgedaan.

De **voorzitter** concludeert dat deze eerste begrotingswijziging als hamerstuk doorgaat en dat dit advies wordt aan de commissie Bestuur doorgegeven.

505 **6 A-agenda Mobiliteit**

6.a Ambitieniveau Actieplan Geluid 2025–2029

Toelichting: Elke vijf jaar stellen Gedeputeerde Staten een Actieplan Geluid vast. Hierin is aangegeven waar de provincie maatregelen wil treffen tegen geluidoverlast door het verkeer op de provinciale wegen. Voordat het nieuwe Actieplan Geluid 2025–2029 uitgewerkt kan worden,
510 moet bepaald worden wat het ambitieniveau is voor het geluid op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. Als het geluid hoger is dan het ambitieniveau, wordt in het Actieplan Geluid 2025– 2029 gekeken wat de mogelijke maatregelen zijn om de geluidoverlast te verminderen.

515 Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht Ambitieniveau Actieplan Geluid. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 10 maart 2025. De commissie Leefomgeving is ook uitgenodigd voor dit agendapunt.

Inspreker de heer **Pereboom** spreekt in namens de Bewonersvereniging Rijk der Duizend
520 Eilanden (BGO). Hij vertegenwoordigt driehonderdzestig leden en zet zich in voor de leefbaarheid rondom de N242 en het kanaal Omval–Kolhorn. De vereniging ondersteunt scenario 3 uit het Actieplan Geluid 2025–2029, waarbij een maximale geluidsbelasting van vijftig decibel wordt nagestreefd binnen en buiten de bebouwde kom.
De geluidsoverlast in de wijk is de afgelopen decennia sterk toegenomen door de verdubbeling
525 van het autoverkeer, de openstelling van de N194 en nieuwe verkeerslichten. Dit heeft geleid tot een continue en onacceptabele geluidsbelasting. Daarnaast zorgt toegenomen verkeersintensiteit voor een hogere uitstoot van fijnstof, mede door versnelde bandenslijtage bij elektrische voertuigen.

De BGO roept de provincie op om:

- 530 1. Bekende geluid reducerende maatregelen (zoals geluidsarm asfalt en geluiddempende vangrails) op te nemen in het grootonderhoudsplan van de N242.
2. Scenario 3 uit het Actieplan Geluid met voorrang uit te werken.
3. De maximumsnelheid op delen van de N242 te verlagen naar vijftig kilometer per uur, wat een reductie van vier tot vijf decibel oplevert, met slechts twee en een halve minuut
535 extra reistijd.

De BGO benadrukt dat een gezonde leefomgeving alleen mogelijk is met een ambitieuze aanpak en vraagt de provincie om snelle besluitvorming en samenwerking met de gemeente Dijk en Waard.

540 De **voorzitter** geeft de commissieleden de gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de heer Pereboom weet of de gemeente Dijk en Waard een ambitieniveau heeft vastgesteld op geluid. De heer **Pereboom** geeft aan dat dit in de strategische omgevingsvisie staat en dat de gemeente hoge bouwambities heeft en daarvoor
545 noodgedwongen de wet van de geluidshinder moeten gebruiken om woningen te bouwen. Statenlid **Freeman** (GL) informeert of de heer Pereboom een idee heeft van de langetermijneffecten van het verlagen van de snelheid op de N242. De heer **Pereboom** wijst op het fijnstofprobleem. Volgens hem is het een misverstand dat elektrisch aangedreven verkeer dat harder rijdt dan veertig kilometer per uur stiller is want ook dit leidt tot meer fijnstof zoals
550 blijkt uit een onderzoek van TNO in opdracht van het RIVM naar de decibeleffecten van auto's en vrachtauto's. Uit dit onderzoek blijkt dat een verlaging van de snelheid van vijftig naar tachtig kilometer per uur, vijf decibel scheelt.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt naar het huidige geluidsniveau op de N242. De heer **Pereboom** geeft aan dat dit midden op de weg zeventig decibel is en bij de gevels van de woningen
555 achtenzestig decibel is, wat volgens hem veel te hoog is.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt of er tot nu toe geen geluidswerende maatregelen zijn getroffen, wat de heer **Pereboom** bevestigt. Ze vraagt vervolgens of het klopt dat er een wijk wordt gebouwd op een locatie waar dit vanwege geluidsoverlast eigenlijk niet had gemogen. De heer **Pereboom** bevestigt dat dit geldt voor het stationsgebied, waar de toegestane geluidsniveaus
560 wettelijk zijn verhoogd om de bouw mogelijk te maken.

De **voorzitter** geeft de commissieleden het woord voor de behandeling actieplan.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of naast stiller asfalt en geluidsschermen er nog meer
565 maatregelen kunnen worden toegepast en of de gedeputeerde kan toezeggen dat snelheidsreductie onderdeel van de aanpak wordt. Ze wijst erop dat meer gebruik van het OV kan bijdragen aan een oplossing.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt waarom streefwaarden worden aangescherpt als er op een aantal plekken de huidige normen al niet worden gehaald en vraagt om een reactie van de
570 gedeputeerde.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) noemt het ambitieniveau van vijftig decibel ambitieus, omdat geluidsoverlast schadelijk is voor mens en dier. Ze wijst op mogelijke gevolgen, zoals snelheidsbeperkingen en vraagt aandacht voor andere vormen van geluidsoverlast, zoals van Schiphol. Interruptie van de heer **Broertjes** (JA21), hij wijst erop dat een voorbijrazende trein
575 negentig decibel produceert en vraagt of mevrouw De Boer ook minder treinen wenst. Mevrouw **De Boer** (PvdA) benadrukt dat de discussie gaat over provinciale wegen en dat er moet worden nagedacht over de consequenties.

De heer **Dijk** (CDA) erkent dat ernstige geluidshinder grote en ongezonde effecten heeft op lichaam en geest. Voor het CDA is het onduidelijk wat de consequenties zijn van scenario 1 en 2
580 en welke gevolgen het heeft als GS niet voor scenario 3 kiest. Hij vraagt de gedeputeerde om uitleg.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt waarom GS deze, volgens 50PLUS te bescheiden keuze heeft gemaakt. Hij wil weten of er overleg is geweest met andere provincies, of lessons learned zijn meegenomen, waarom jaargemiddelde geluidsniveaus worden gebruikt, hoe de prioritering is
585 bepaald en of er aandacht is voor laaghangend fruit voor snelle geluidsreductie. Hij steunt het ambitieniveau van vijftig decibel.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is het eens met de keuze voor scenario 3. De ChristenUnie ziet koppelkansen om geluidswering te combineren met duurzame energieopwekking en vraagt hoe GS hier naar kijkt. Ze wil weten of de toepassing van geluidsreductieplafonds invloed heeft op
590 de scope van dit actieplan, aangezien deze alleen gelden voor provinciale wegen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt naar de financiële gevolgen van ambitieniveau 3 en wil meer duiding over de meerkosten. Daarnaast vraagt ze wanneer nieuwe woningen worden gerealiseerd en welk effect het Actieplan Geluid heeft op de versnelde woningbouw.

De heer **Boer** (VVD) vindt dat de prioriteit moet liggen bij woningen met de meeste overlast. Hij
595 vraagt hoe realistisch scenario 3 is als het niet volledig uitvoerbaar is en mist een consequentieanalyse. Daarnaast wil hij weten hoe de vijf en een half miljoen euro wordt gefinancierd, gezien de gemiddelde kosten van vijftientwintighonderd euro per woning en vraagt de gedeputeerde hoe dit wordt betaald. De VVD verkiest geluidswerende schermen boven snelheidsverlaging op provinciale wegen en vraagt of het Geluidsplan de woningbouwplannen
600 niet beperkt.

Mevrouw **Bouhlei** (SP) mist in het actieplan de aandacht voor laagfrequent geluid en vraagt of dit in het volgende actieplan wordt meegenomen.

605 Mevrouw **Vonck** (PvdD) ondersteunt de keuze van GS voor scenario 3, maar stelt dat met dit ambitieniveau de helft van de problemen niet wordt opgelost omdat daar de maatregelen niet doelmatig zijn. Terwijl juist geluidsoverlast vaak zorgt voor tal van gezondheidsproblemen. Ze pleit ervoor dat GS bij nieuwe bouwlocaties direct de juiste maatregelen neemt, zoals minder verkeer, deelauto's, OV, geluidsschermen en geluidsbestendige woningen. Ten tweede hoopt de PvdD dat het benodigde 'budget voor het afwegen van geluidsmaatregelen' – dat nog ontwikkeld moet worden – het ambitieniveau van 50DB niet zal frustreren. Het is namelijk nog niet duidelijk of er voldoende budget is, of dat dat er zal komen bij een volgende kaderbrief. Ze roept de commissieleden op om voor de beste optie te kiezen.

Interruptie van de heer **Boer** (VVD), hij stelt dat woningen met de meeste overlast als eerste moeten worden aangepakt, wat overeenkomt met scenario 1 en vraagt of Mevrouw **Vonck** (PvdD) 610 het hiermee eens is. Mevrouw **Vonck** (PvdD) neemt aan dat het aantal woningen genoemd bij scenario 1 al is meegenomen in scenario 3.

De heer **Broertjes** (JA21) kiest voor scenario 1, anders scenario 2, zonder vertraging of snelheidsbeperkende maatregelen. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt naar de signaalwaarde en waarom JA21 minder mensen helpt. De heer **Broertjes** stelt dat de grootste groep wordt 615 aangepakt, terwijl mevrouw **Buit** pleit voor een bredere aanpak. JA21 wil de groep bewust klein houden en gericht helpen. JA21 vraagt om een toezegging van de gedeputeerde dat de andere geluidstaken en de impact van windturbines op de afstand tot huizen worden meegenomen bij punt 7. 'Relaties met andere geluidtaken'.

Statenlid **Freeman** (GL) pleit voor een hoger ambitieniveau en een lagere signaalwaarde. GL 620 steunt dit als bijdrage aan een gezonde leefomgeving, met aandacht voor geluidsoverlast van provinciale wegen. De heer **Boer** (VVD) wijst op de kosten en tijdsinvestering van de maatregelen. Statenlid **Freeman** (GL) erkent dit, maar benadrukt dat keuzes nodig zijn en dat daarbij bijvoorbeeld het advies van de GGD gevolgd kan worden. Hij stelt dat het basisniveau ambitieuzer moet zijn dan nu. De heer **Boer** (VVD) benadrukt realisme en noemt het aanpakken van drieëntwintigduizend huizen onhaalbaar. Hij vraagt of Statenlid Freeman niet realistischer en eerlijker moet zijn over wat wenselijk is. Statenlid **Freeman** zegt dat GL het advies GGD volgt en kiest voor scenario 3 en dat het begint met stellen van kaders. GL is er voor om een streefwaarde aan te houden van vijftig decibel en hoort graag de uitleg van de gedeputeerde over welke financiële kosten daaraan gekoppeld zijn.

630 De heer **Bonekamp** (Volt) meldt dat Volt zich aansluit bij het advies om te gaan voor de

Pagina 20

streefwaarde van vijftig decibel in scenario 3. Wat Volt betreft bepaalt de overschrijding van het geluidsambitieniveau juist dat een project eerder zou moeten starten en dat daarbij niet enkel gekeken wordt naar andere factoren zoals onderhoud en vervanging. De heer **Bonekamp** vraagt hoe GS dit ziet. Tenslotte ziet Volt bij de agglomeratiegemeenten in Noord-Holland, die binnen
635 de omgevingsregeling een ambitieniveau moeten bepalen, grote onderlinge verschillen in hun ambities. Ziet GS hier ook een taak om gemeenten te helpen om hun ambitieniveau beter te laten aansluiten bij die van Noord-Holland bijvoorbeeld met subsidies. Hoe speelt dit een rol bij de N208 in Haarlem die genoemd wordt in het iMPI.

640 De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het vaststellen van het ambitieniveau en een mogelijk actieplan niet alle problemen oplost. Hij wijst op de signaalwaarde en het onderzoeken van maatregelen
645 om het geluidsniveau aan te passen en te reduceren. Een ambitieniveau van vijftig decibel bereikt de grootste groep. Met het aanpakken van drieëntwintigduizend woningen worden alle drie de ambitieniveaus bereikt. Snelheidsreductie kan een onderdeel zijn van het actieplan Geluid, maar dit is een bredere afweging die wordt gemaakt bij de herinrichting van wegen. Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of het actieplan alle mogelijke of alleen de aangewezen
650 maatregelen betreft. Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het actieplan wordt uitgewerkt op basis van het ambitieniveau, met een breed overzicht van mogelijke en toepasbare maatregelen per situatie. Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of snelheidsreductie onderdeel is van de maatregelen. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat, maar benadrukt een breder pakket aan maatregelen voor veiligheid en een gezonde leefomgeving.

655 Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of geluidsniveau pas wordt beoordeeld bij herasfaltering, wat in theorie jaren kan duren. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dit, maar stelt dat in INNI is vastgelegd dat een gezonde leefomgeving meetelt. Wegen die daardoor hoog op de projectlijst komen, kunnen eerder worden aangepakt.

De heer **Bonekamp** (Volt) stelt dat INNI vooral stikstof, geur en fijnstof betreft. Gedeputeerde
660 **Olthof** bevestigt dat ook de factor geluid wordt meegenomen.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het nieuwe actieplan Geluid prioriteiten stelt, rekening houdend met de financiële haalbaarheid. Bij scenario 1 of 2 wordt minder snel actie ondernomen, maar wordt de piekbelasting wel meegenomen bij de projecten die worden aangepakt.

665 De heer **Dijk** (CDA) wijst op pagina 10, waar staat dat sinds november 2024 is gestart met het Actieplan Geluid, anticiperend op een ambitieniveau van vijftig decibel. Hij vraagt de gedeputeerde in hoeverre scenario 3 al wordt uitgewerkt en of er nog keuzevrijheid is voor de

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de werkzaamheden al parallel zijn gestart en deels op
670 elkaar aansluiten. Het ambitieniveau dat door de commissie wordt gekozen zal daarbij het
uitgangspunt zijn.

De gedeputeerde wijst erop dat het actieplan Geluid over wegen gaat en is gebonden aan de
wet. Lage geluiden, zoals die van de industrie en windmolens, vallen niet onder het actieplan
Geluid. Voor nieuwe woonwijken geldt dit actieplan Geluid niet. Het actieplan geluid gaat over
675 bestaande infrastructuur en bestaande woonwijken. Voor nieuwe woonwijken geldt al een
waarde van vijftig decibel. De Geluidsproductieplafonds kunnen een instrument zijn bij
monitoring in een volgend actieplan Geluid. Mevrouw **Buit** vraagt hoe het
geluidsproductieplafond zich verhoudt tot het actieplan Geluid bij provinciale wegen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat deze plafonds kunnen worden gebruikt binnen het
680 Actieplan Geluid.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat vijftig decibel geen norm is en ook niet altijd haalbaar is
vanwege de beperkte ruimte in de bestaande omgeving.

De gedeputeerde geeft aan dat het geen taak is van GS om gemeenten te helpen om hun
ambitieniveau beter te laten aansluiten bij dat van Noord-Holland

685 Gedeputeerde **Olthof** benadrukt een voortrekkersrol, maar dit is de verantwoordelijkheid van de
gemeenteraad en PS bepaalt waarvoor de subsidieverstreking wordt ingezet. Mevrouw **Buit**
vraagt naar de mogelijkheid van koppelkansen voor duurzame energieopwekking en
geluidswerende maatregelen zoals geluidswanden met zonnepanelen. Gedeputeerde **Olthof**
bevestigt dat dit mogelijk is maar dat dit los staat van het actieplan Geluid. De heer **Faassen**
690 (50PLUS) vraagt naar de prioritering in het plan. De gedeputeerde geeft aan dat dit afhangt van
het IMPI en welke infrastructuur wordt aangepakt, met aandacht voor koppelmogelijkheden bij
de werkzaamheden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor vragen in de tweede termijn.
695

De heer **Dijk** (CDA) ziet het actieplan Geluid als een bespreekstuk met de optie tot afdoening als
hamerstuk, afhankelijk van scenario 3 en wil dit bespreken met zijn fractie en hij overweegt een
motie.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wil overleggen met haar fractie over de mogelijkheid om dit als
700 bespreekstuk mee te nemen.

De heer **Boer** (VVD) twijfelt over de haalbaarheid, noodzakelijkheid en financiële consequenties
van scenario 3 en ziet het actieplan Geluid daarom als bespreekstuk.

Mevrouw **Bouhlef** (SP) vraagt of laagfrequent industriegeluid onder de commissie Leefomgeving valt.

705

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat laagfrequent geluid niet in het Actieplan Geluid valt en dat mevrouw **Bouhlef** dit in de commissie Leefomgeving aan de orde moet stellen. Hij wijst erop dat
710 het financiële kader een factor kan zijn en dat PS zelf de kaders bepaalt en het op de A-agenda kan zetten. Dit geldt ook voor de heer Dijk, aangezien het besluit over het vaststellen van het ambitieniveau gaat. De heer **Dijk** (CDA) vindt dat er al bij voorbaat al een richting wordt aangegeven en wil nog een slag om de arm houden en legt het daarom terug bij zijn fractie.

715 De **voorzitter** concludeert dat het actieplan Geluid doorgaat als een bespreekstuk naar de PS vergadering van 10 maart 2025.

7. B-agenda Mobiliteit

7.a Afhandelen Motie 187–2020

720 Toelichting: GS verzoeken Provinciale Staten om motie 187–2020 'Optimaal onderhouden snelfietsroutes' als afgehandeld te beschouwen. Met vaststelling van de NIKG 2024–2028 is aan deze motie uitvoering gegeven.

Behandelveorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het afdoeningsvoorstel van de
725 motie 187–2020 bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie 187–2020 'Optimaal onderhouden snelfietsroutes' als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Vroom. Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat haar voorganger Marcel Steenman de indiener van de motie was. Zij hoopt dat de doorfietsroutes
730 blijvend onder de aandacht blijven en zij beschouwd de motie als afgedaan.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is blij met de aandacht voor de doorfietsroutes en is benieuwd hoe GS het fietspad van de toekomst ziet.

De heer **Bonekamp** (Volt) kan zich vinden in de motie en de uitvoering daarvan.

De heer **Hollebeek** (PvdD) gaat mee in de afdoening van de motie. Hij vestigt de aandacht op de
735 motie uit 2019 op onder meer het beheer van bermen en de motie uit 2022 over aantrekkelijke doorfietsroutes. Hij spreekt de hoop uit dat de geest van de motie gecontinueerd gaat worden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) beschouwt de motie als afgedaan, maar vraagt aandacht voor de verschillende gebruikers en de verschillende snelheden op de fietspaden.

740 Gedeputeerde **Olthof** dankt de commissie en pleit voor een toekomstgerichte aanpak van fietspaden die breder zijn om ruimte te bieden aan verschillende snelheden en modaliteiten. Hij ziet hierin veel kansen.

De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan.

745

8 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)

De voorzitter geeft de heer Boer van de VVD het woord voor de rondvraag over de kruising N201 N231.

750 De heer **Boer** (VVD) geeft aan dat uit recente berichtgeving blijkt dat het wederom op de beruchte kruising N201 / N231 vaak misgaat qua snelheid en rijden door rood licht. In de afgelopen twaalf maanden zijn er bijna vijfentwintighonderd bekeuringen uitgedeeld. Hij vraagt of de provincie van plan is om naar aanleiding van deze grote hoeveelheid overtredingen, aanvullende maatregelen te nemen voor dit kruispunt.

755

Gedeputeerde **Olthof** meldt dat er vanuit de VRA geen verzoeken zijn gekomen voor infrastructuurmaatregelen. In het INNI staat deze weg als knelpunt op plaats 65 en scoort dus niet slecht. Omdat het een stroomweg is, zijn maatregelen zoals drempels geen optie. Enkele jaren geleden zijn flitspalen geplaatst, wat heeft geleid tot veel bekeuringen. De kruising

760 N201 /N231 staat niet op de lijst voor aanvullende maatregelen.

9 Schorsing, 24 februari vervolg

De **voorzitter** schorst de vergadering om 21.45 uur en dankt de aanwezigen.

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Opsturen onderzoeksresultaten cadeaubonnen als oplossing burgerberaden	D66	24-02-2025	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel wil graag alle groepen betrekken om zo gedegen mogelijk onderzoek te kunnen doen. De provincie heeft ervaring met burgerberaden en heeft geleerd van het traject rond de omgevingsvisie. Interruptie door mevrouw Berkvens (D66), zij vraagt naar het effect van de cadeaubonnen op de verschillende doelgroepen. Gedeputeerde Rommel antwoordt dat hierover nog geen informatie beschikbaar is, maar dat uit onderzoek is gebleken dat 190 cadeaubonnen een mogelijke oplossing kunnen zijn. Zij zal de onderzoeksresultaten voor de komende Statenvergadering toesturen.	
Schriftelijke beantwoording aanbesteding Bikkergelden	Volt	10-02-2025	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof stelt dat de Bikkergelden juist worden gebruikt om een tariefstijging tegen te gaan. Er is overleg met de drie deelgebieden om te kijken hoe rest van de Bikkergelden kan worden ingezet in overleg met de gemeenten. De twintig miljoen is gereserveerd voor Poort van Hoorn, Haarlem Nieuw Zuid en de fietsenstalling in Hilversum. Voor Haarlem Nieuw Zuid en Poort van Hoorn is een bijdrage van het Rijk aangevraagd, waar GS nog op wacht. Als deze reservering niet wordt toegekend, zal GS de commissie informeren. De subsidie aan Hilversum is al toegekend. Gedeputeerde Olthof zal de vraag van Volt over het bereiken van het doel bij de start van de aanbesteding schriftelijk beantwoorden.	

Brief overzicht naar PS bij actualisatie iMPI.	VVD	10-02-2025	Olthof, J.	De heer Boer (VVD) merkt op dat de in november 2024 ingediende motie 'De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (motie 99-2024) werd verzocht om een overzicht naar Provinciale Staten te sturen bij de actualisatie van het iMPI. Dit overzicht ontbreekt en hij vraagt de gedeputeerde om een verklaring. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat de brief begin maart bij GS ligt.	
Brieven Houtrakpolder & Port of Amsterdam	VVD	13-01-2025	Rommel, E.	De heer Van Gilse (VVD) geeft toelichting op de rondvraag van de VVD over de Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (C-agenda 10.c) De VVD vraagt of dezelfde voorwaarden gelden voor een hoogspanningsstation als voor het laten vervallen van de reservering voor een havenbekken in de Houtrakpolder. De heer Van Gilse wil weten of de snellere planning betekent dat het station niet in de Houtrakpolder kan komen, en hoe gegarandeerd wordt dat er genoeg ruimte overblijft voor een exploitabele haven. Gedeputeerde Rommel erkent de complexiteit van het onderwerp en zegt toe PS te informeren via een brief over de inhoudelijke dossiers en besluitvormingstrajecten rond de Houtrakpolder. Voor de Amsterdamse haven is een nieuw hoogspanningsstation nodig voor industrie, nieuwe bedrijven en verduurzaming. Een locatie van veertig hectare voor waterstofproductie zal worden gezocht, mogelijk in de haven of in het landschap. Port of Amsterdam stelt dat er voldoende ruimte is voor industrie in de haven. In het ontwikkelperspectief is vastgelegd aan welke voorwaarden voldaan moet worden voordat de reservering van de Houtrakpolder eraf	

				gehaald kan worden. Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij komt met een brief over dit gebied.	
Aanpassingen bij de N206 als het gaat over de fietsinfrastructuur	Volt	11-11-2024	Olthof J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe hij nog een keer naar dit stukje fietspad wil informeren en we ook nog eens kijken, die vier alternatieven waar we naar hebben gekeken, om u daar toch nog een keer over te informeren waarom ze zijn afgevallen. Om u daar wat duidelijkheid in te verschaffen.	Update 04-02-2025: Zie eerder gedeelde informatie bij de PS-vergadering van 6 november 2023: Document NoordHolland – Beantwoording openstaande vragen commissie Ruimte inzake iMPI – iBabs Publieksporaal Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.
Bescherming van kasteellandschappen	D66	25-11-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe dat zij de commissie later zal informeren over de bescherming van de kasteellandschappen.	
Onderzoeken snelheidsverlaging N203	D66	14-10-2024	Olthof, J.	Voor de snelheidsverlaging op de N203 betekent dit dat 265 de weginrichting moet worden aangepast, waarbij ook de uitstraling	Update 04-02-2025: Snelheidsverlaging op de N203 is één

				van de weg moet worden aangepast. De gedeputeerde zegt toe de onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, toe te sturen.	van de onderzoeksvarianten in de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen. De resultaten van de studie worden in het eerste kwartaal opgeleverd en daarna gedeeld met de Staten.
toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking	D66	14-10-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof benadrukt dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking door GS zeer serieus wordt genomen. Hij zegt toe de commissie schriftelijk op de hoogte te stellen van de voortgang van de planning en vóór de PS-vergadering de aanvullende informatie te verschaffen	Update 04-02-2025: Binnenkort volgt een brief over de stand van zaken rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer
Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9		20-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat hij de commissie zal informeren en een schriftelijke reactie zal geven over Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9.	Update 16-09-2024: Zodra de locatie van het meetstation bekend is wordt PS geïnformeerd over de metingen.

Onderbestedingen en overschotten bij het OV		17-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat als er tegenvallers zijn bij onderbestedingen en overschotten bij het OV, deze door GS met de commissie Ruimte zullen worden besproken.	Update 16-09-2024: In Q1/Q2 2025 volgt een GS-nota: Herinvestering OV-budget (hoe omgaan met overschotten) om dit met PS te bespreken.
Toelichting van de Zonneladder		17-06-2024	Kocken, R.	Gedeputeerde Kocken zegt toe dat er gekeken zal worden naar een duidelijker toelichting van de zonneladder zodat het iets meer als een ladder leest	
Aanscherpen punt 9 ontwerp derde herziening omgevingsverordening	GroenLinks	17-06-2024	Rommel, E.	De gedeputeerde zegt toe dat punt 9 aangescherpt kan worden om te verduidelijken dat de woningbouwplannen in de planfase al voorgelegd worden aan GS.	
Aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning versnellen woningbouw	CDA	17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe PS op de hoogte te stellen van alle aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning.	

Evaluatie Wonen boven winkels		17-06- 2024	Beems terboe r, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie	
Ambtelijke capaciteit projecten Versnellen Woningbouw		17-06- 2024	Beems terboe r, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden.	
Bouw Stompetoren West		15-01- 2024	Beems terboe r, J.	Gedeputeerde Beemsterboer houdt de commissieleden Ruimte op de hoogte over de stand van zaken bouwen bij Stompetoren West. Gedeputeerde nodigt de statenleden misschien ook mee naar de locatie. Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken.	
haalbaarheidsond erzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West		11-09- 2023		Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.	
Technische Briefing Mobiliteitsaanpak Texel Den-Helder	BBB			Verzoek voor een technische briefing Mobiliteitsaanpak Texel – Den Helder 2040. Voor of net na de zomer 2025 wordt er een technische briefing georganiseerd over dit onderwerp in samenhang met het maritiem Cluster (Commissie Bestuur).	

Planningsoverzicht commissie Ruimte
maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen

Algemeen															
1 ^e Begrotingswijziging														allen	
2 ^e Begrotingswijziging														allen	
Laatste begrotingswijziging														allen	
Jaarstukken en Kaderbrief														allen	
Begroting														allen	
Portefeuille Mobiliteit															
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2032														Olthof	14-10-2024 Cie ruimte (A-stuk) 11-11-2024 PS-vergadering aangenomen 3-2025 Actualisatie iMPi Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2024-2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In de voordracht van de Begroting worden de kredieten voor de uitvoering van het iMPi aangevraagd.
Actualisering iMPI 2025-2032														Olthof	13-01-2025 Technische Briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) 10-03-2025 PS-vergadering M99-2024: De stand van zaken van het iMPi (verzamelbrief)
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033														Olthof	08-09-2025 Technische Briefing 06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk) 03-11-2025 PS-vergadering
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. De iNHi signaleert knelpunten op de infrastructuur. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2028 (NIKG) geeft weer hoe we de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur in stand houden en wat hiervoor gemiddeld financieel nodig is. Provinciale Staten bepaalt welke instandhoudingsniveaus minimaal gewenst zijn per areaaltype en neemt kennis van de belangrijkste ontwikkelingen

Planningsoverzicht commissie Ruimte
maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen
															die invloed hebben op de instandhoudingsstrategie en de risico's die zijn verbonden aan de uitvoering. De uitgangspunten worden meegenomen in de programmering die vervolgens in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) wordt weergegeven.
Herijking Perspectief Mobiliteit (state of mobility)														Olthof	Q4 2025 Cie ruimte (B-stuk) Perspectief Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland 06-09-2021 Cie Ruimte (A-Stuk) De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. Dit betreft onder andere de wettelijke taken als concessieverlener van OV-concessies en aanleg, beheer en instandhouding van provinciale infrastructuur. Maar zij is ook belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. De provincie speelt hier met haar kennis en kunde logischerwijs een belangrijk rol in. Het Perspectief Mobiliteit geeft ons de handvatten om die verschillende rollen te kunnen invullen.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland Ontwikkelperspectief ZKL/IJ doorontwikkeling concessie HIJ														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland Concept programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)														Olthof	Q2 2025 - Cie ruimte (B-stuk) d.d. 16 juni 2025 Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. 12 of 15 mei 2025 interactieve sessie -serious game Met het spel gaan we de Statenleden kennis laten maken met de lastige keuzes waar je voor komt te staan bij het opstellen van een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. We vinden het belangrijk om de Statenleden goed mee te nemen, aangezien het gaat om een aanbesteding met een totale waarde van ruim 1 miljard euro Q4 2025- B-agenda Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)
Veerpontenaanpak									Q2					Olthof	Q2 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Actieplan Geluid – ambitieniveau														Olthof	25-11-2024 Technische briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari) Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid
Actieplan Geluid Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's)														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen

Actieplan Geluid Strategie sanering														Olthof	Q3 2025 Cie ruimte (A-stuk)
HOV Noordwijk-Schiphol PIP Lisserbroek- Getsewoud														Olthof	11-03-2024 27-05-2025 Cie ruimte (B-stuk) Cie ruimte (A-stuk)
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief														Olthof	07-03-2024 14-10-2024 Q3/Q4 2026 Brief aan PS over voorkeursvariant die verder onderzocht wordt. In najaar wordt besluit voorgelegd aan PS. Brief aan PS over voorkeursvariant en meekoppelkansen (C-stuk) (2309520/2309533). Met het besluit om de voorkeursvariant vast te stellen en meekoppelkansen mee te nemen is fase 2 van de studie afgesloten. Het voorlopig ontwerp wordt uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp. Kredietbesluit voorleggen aan PS voor het realiseren van het project
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie														Olthof	Q1/Q2 2025 Cie ruimte (B-stuk)
Beleidskader openbare verlichting														Olthof	12-05-2025 Cie ruimte (A-stuk)
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid														Olthof	Q2 2025 Cie ruimte 12 mei B-stuk
Reclame-uitingen (motie)														Olthof	Q1 2025 17 maart Cie ruimte (B-stuk)
Pilot Bereikbaarheid kust- Zeeweg (voorkeursvariant)															Q2 2025 – 12 mei commissie B agenda
Technische Briefing ontwikkelingen in Texel en Den Helder in het kader van het programma ‘ontwikkeling van het maritieme cluster’															Q2 2025 wordt er een technische briefing georganiseerd voor de commissies Ruimte & Bestuur over de mobiliteitsaanpak Texel -Den Helder 20240 en over de ontwikkelingen in Texel en Den Helder in het kader van het programma ‘ontwikkeling van het maritieme cluster’
Mobiliteitsrechtvaardighei d															17-3-2025 B agenda ruimte
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	17-03-2025 Cie ruimte (a of b-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen

Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel (zie regie op de ruimte op strategische agenda voor planning 2025 & 2026)														Rommel	- Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024 2024-2025 uitwerken en onderzoeken 2026 aan de slag - Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA)															Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), dat door PS in 2022 is onderschreven en dat de basis vormt voor Noord-Holland Zuid in het Ruimtelijk Voorstel. Dit komt niet apart terug in commissie of PS
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord															planning volgt. Het gezamenlijk plan van aanpak voor het ontwikkelperspectief NHN zit 9 juli in GS en wordt vervolgens ter info aan PS aangeboden. In het plan van aanpak staat de planning voor het vervolgproces opgenomen.
Uitvoeringsagenda NOVEX MRA														Rommel	Vanuit NOVEX MRA is het idee om zowel na het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) van juni (gaat niet door wordt verplaatst naar na de zomer i.v.m. ontwikkelingen Rijk) a.s. als na BO MIRT van november de raden en staten te informeren of ze te laten instemmen met de gemaakte afspraken: - In BOL na de zomer 2024 met name de maatregelen op het gebied van groenblauw - In BO MIRT ook overige afspraken op gebied van meerkernige ontwikkeling en energienetwerk E.e.a. eventueel afhankelijk van of in samenspraak met provinciaal ruimtelijk arrangement
NOVEX Groene Hart															NOVEX Groene Hart: dit proces loopt vooralsnog mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel, geen aparte planning beschikbaar
NOVEX Schiphol															NOVEX Schiphol: dit proces loopt mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel. Een technische briefing volgt op de uitloopavond 20 juni 2024.

maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen

[illegible]

Planningsoverzicht commissie Ruimte
maart 2025 – versie 10 maart 2025

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. Ruimte of PS)

	2024				2025									GS	Behandeling
	Q1	Q2	Q3	Q4	13-01	10-02	17-03	12-05	16-06	08-09	06-10	Q3	Q4		Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen

Uitvoeringsagenda Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	
Actieplan Wonen															In het actieplan wonen krijgen alle woonactiviteiten een plek. Uitwerking na de zomer richting Staten, A-agenda -11 maart BOT-overleg actieplan wonen -juni of Q3 interactieve sessie Actieplan Wonen Q2 2025 een update over het Actieplan Wonen middels een interactieve sessie
Plan van Aanpak versnellen Woningbouw															Voor de zomer wordt het Plan van aanpak versnellen woningbouw besproken op de B-agenda.

Dossiernummer 17862
Extern Zaak ID 2378298
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 4.a
Titel Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost
Organisatieonderdeel BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De gemeente Schagen heeft de provincie Noord-Holland gevraagd ontheffing te verlenen voor verlenging van de opvang van asielzoekers in Schagen Oost. Gedeputeerde Staten willen voordat zij een besluit nemen de wensen en bedenkingen horen van de Statenleden die zitting hebben in de Statencommissie Ruimte.



POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

B. Odie
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144904
bart-jan.odie@noord-holland.nl

1 | 9

Verzenddatum

28 FEB. 2025

Kenmerk

2378298/2378831

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffingsverzoek asielopvang Schagen Oost

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 17 maart 2025 te plaatsen.

Aanleiding

Gemeente Schagen heeft ons bij brief van 13 december 2024 verzocht om op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022) tijdelijk ontheffing te verlenen ten behoeve van het realiseren van een locatie voor duurzame opvang van asielzoekers.

Ontheffing wordt gevraagd van artikel 6.59 'Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap'¹ van de omgevingsverordening. De ontheffing dient voor het realiseren van duurzame opvang voor maximaal 300 bewoners voor de duur van maximaal 10 jaar (5 jaar met een optie tot verlenging van nogmaals 5 jaar), exclusief op- en afbouw van de locatie, in het gebied Schagen Oost. Bijlage 1 bevat het ontheffingsverzoek, inclusief de aanduiding van de locatie.

Daarnaast speelt er in het gebied Schagen Oost momenteel een verkenningstraject naar woningbouwontwikkelingen. Hoewel dit een ander onderwerp betreft zorgt het voor een dilemma in de besluitvorming over het ontheffingsverzoek voor de asielopvang. Indien namelijk uit het verkenningstraject blijkt dat de provincie het gebied Schagen Oost als woningbouwlocatie wil aanmerken, en de locatie daarmee de BL-status verliest, zal dit de besluitvorming over de asielopvang in een ander daglicht plaatsen. Zonder BL-status in Schagen Oost is er immers ook geen provinciale belemmering meer voor een asielopvang. Het is echter nog niet zeker dat het verkenningstraject voor woningbouw in Schagen Oost tot een positief oordeel van de provincie gaat leiden: dit moet immers blijken uit het nog te doorlopen verkenningstraject. Een tijdelijke ontheffing van BL voor asielopvang

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

¹ Inmiddels is de 3^e herziening van de OV NH2022 in werking waarin dit artikel is omgenummerd naar 6.59a en gesproken wordt over Beschermd Landschap (BL).

betekent derhalve niet dat de weg ook openstaat voor permanente woningbouw.

Consultatie Provinciale Staten

Vanwege uw aandacht voor ontwikkelingen in Beschermd Landschap en de samenloop met mogelijke woningbouwontwikkelingen in Schagen Oost vragen wij uw commissie om uw mening over het ontheffingsverzoek. Wij zullen uw wensen en bedenkingen betrekken bij ons besluit op het ontheffingsverzoek.

Inhoud en opbouw brief

In deze brief geven wij een toelichting op het proces voorafgaande aan het ontheffingsverzoek en het ontheffingsverzoek zelf. Vervolgens geven wij een aantal argumenten voor en tegen verlening van de ontheffing. Ook informeren wij uw commissie met deze brief over het verkenningstraject naar woningbouwontwikkelingen in Schagen Oost, en de relatie tussen asielopvang en de mogelijke woningbouwontwikkelingen.

Traject voorafgaande aan het ingekomen ontheffingsverzoek

In 2023 was gemeente Schagen op zoek naar een nieuwe locatie voor een crisisnoodopvang voor asielzoekers. Om tot een geschikte nieuwe locatie te komen is eind 2023 een locatieonderzoek uitgevoerd door de gemeente, het COA, de veiligheidsregio en de provincie. Volgens dit locatieonderzoek waren er meerdere geschikte locaties voor een (nood)opvang denkbaar, waaronder in Dirkshorn en in Waarland. Van de geschikte locaties was echter op dat moment alleen Schagen Oost per direct beschikbaar. De andere geschikte locaties waren niet op de korte termijn beschikbaar.

Een barrière voor de locatie Schagen Oost was dat deze in Beschermd Landschap (BL) is gelegen. Gelet op de urgentie van de crisisnoodopvang zelf, het vinden van een nieuwe locatie omdat de crisisnoodopvang in Petten moest sluiten en omdat Schagen Oost per direct beschikbaar en geschikt was, hebben wij bij uitzondering een tijdelijke ontheffing verleend om de locatie in BL voor een periode van maximaal 1 jaar te gebruiken. Het tijdelijk toegestane gebruik als crisisnoodopvang eindigt op 1 april 2025. Daarna heeft de gemeente tot 1 juli 2025 de tijd om de locatie af te bouwen en het terrein weer in de oorspronkelijke staat terug te brengen. Bij verlening van de ontheffing is aangegeven dat de gemeente in de periode van de tijdelijke ontheffing voor een crisisnoodopvang een andere geschikte locatie voor langdurige opvang (niet in BL) beschikbaar moest maken.

Het college van B&W van de gemeente Schagen had in 2024 twee locaties in Dirkshorn en Waarland op het oog waar zij de langdurige opvang wilde realiseren. Deze locaties waren in het locatieonderzoek uit 2023 al als geschikt bevonden. Het college van B&W wilde, na

afstemming met het COA, de benodigde opvangcapaciteit van 300 personen verdelen in twee locaties met elk 150 personen.

Bij de behandeling van dit onderwerp in de gemeenteraad op 16 september 2024 is veel weerstand gebleken uit de dorpen Dirkshorn en Waarland. Argumenten die inwoners van die dorpen aandroegen waren onder andere een gebrek aan voorzieningen voor de asielzoekers, te veel asielzoekers op het aantal inwoners en kapitaalvernietiging vanwege het opheffen van de locatie van de noodopvang. Vanwege deze weerstand heeft de gemeenteraad de burgemeester verzocht om de provincie te vragen of het mogelijk is de locatie in Schagen Oost langer open te houden.

Op 24 oktober 2024 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen commissaris Van Dijk, gedeputeerde Rommel en het gemeentebestuur. In dit overleg is aangegeven dat ontwikkelingen in BL wat ons betreft gevoelig liggen, maar dat het de gemeente vrij staat om een ontheffingsverzoek in te dienen. Daarbij is nadrukkelijk aangegeven dat een goede ruimtelijke motivering noodzakelijk is om tot een ontheffing voor bouwen in BL te kunnen komen. Ontheffing is alleen mogelijk als er – goed gemotiveerd – geen andere geschikte en beschikbare locaties zijn in binnenstedelijk of regulier landelijk gebied.

Nieuw ontheffingsverzoek langdurige opvang maximaal 10 jaar

Het college van B&W van gemeente Schagen heeft op 13 december 2024 een ontheffingsverzoek ingediend voor langdurige opvang van maximaal 300 personen voor de duur van minimaal 5 tot maximaal 10 jaar, op dezelfde locatie als de crisisnoodopvang in Schagen Oost. Bij het ontheffingsverzoek is een locatieonderzoek gevoegd, uitgevoerd door een extern bureau (bijlage 2). De uitkomst van het gemeentelijk onderzoek is dat er binnen de gemeente binnenstedelijk en in regulier landelijk gebied geen geschikte en beschikbare locaties zijn voor asielopvang. Van de locaties in BL is de locatie Schagen Oost de enige geschikte, aldus het onderzoek.

Na ontvangst van het ontheffingsverzoek is het locatieonderzoek ambtelijk in een aantal sessies doorgesproken met de gemeente en het onderzoeksbureau, waarbij een aantal handvatten is gegeven voor inhoudelijke verbetering van het rapport. De gemeente heeft op 21 januari 2025 een aangepaste versie van het locatieonderzoek ingediend. Wij constateren dat er een slag is gemaakt in de structuur, zodat de afweging duidelijker te volgen is, maar tegelijkertijd dat de onderbouwing inhoudelijk weinig en niet overtuigend is veranderd. Verderop in deze brief wordt hierop ingegaan.

Op de beoogde locatie in Schagen Oost is nu een crisisnoodopvang aanwezig in de vorm van paviljoententen. Op het terrein zijn diverse bijbehorende voorzieningen aanwezig, zoals parkeerplaatsen, lichtmasten, opslagcontainers, diverse technische installaties, en dergelijke. Het COA heeft onderzocht op welke manier zij de huisvesting bij voortzetting van de locatie voor langdurige opvang wil vormgeven; hergebruik van de paviljoententen of cabins. Het huidige plan van de gemeente/COA gaat uit van hergebruik van de paviljoententen. De inrichting van het terrein (en daarmee de tijdelijke aantasting van het BL) blijft in het plan voor langdurige opvang

zodoende min of meer ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Een verandering is dat bij langdurige opvang het deel ten noorden van de parkeerplaats mogelijk wordt ingezet voor recreatieve doeleinden. Hoe dit er precies uit ziet is nog niet bekend. Een inrichtingstekening voor de beoogde situatie kunt u vinden in bijlage 3, een fotoblad van de huidige asielopvang in bijlage 4.

Juridisch kader

GS kunnen op verzoek van het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de instructieregels in de OVN2022 indien de uitoefening van de gemeentelijke taak onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd. In het systeem van de Omgevingswet kunnen Provinciale Staten de provinciale belangen door laten werken in het gemeentelijk beleid door vooraf kaders te stellen in de vorm van instructieregels in de OVN2022. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van deze instructieregels bij het vaststellen van omgevingsplannen en omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten. Indien dit in een concrete situatie naar het oordeel van GS leidt tot een onevenredige belemmering van het gemeentelijk belang, kunnen GS ontheffing verlenen.

Redenen om opnieuw een ontheffing te verlenen

Het verlenen van de gevraagde ontheffing voor een asielopvang op de locatie Schagen Oost in BL kan gefundeerd worden op de volgende argumenten:

- De gemeente heeft het ontheffingsverzoek procedureel via de provinciale werkwijze en aanbevelingen uitgevoerd. Het locatieonderzoek is uitgevoerd door een extern bureau. Er is een groot aantal locaties onderzocht, ook binnenstedelijk en in regulier landelijk gebied. Ook is het advies gevolgd om het COA en de gemeenteraad te betrekken in het locatieonderzoek. De conclusie van het locatieonderzoek is dat er binnen de gemeente binnenstedelijk en in regulier landelijk gebied geen geschikte en beschikbare locaties zijn voor asielopvang. Het onderzoek geeft verder aan dat, van de locaties in BL, de locatie Schagen Oost de enige geschikte is.
- Door de ligging aan de rand van het BL en de reeds aanwezige beplanting (rond de volkstuinen en langs de weg) is de impact op de kernkwaliteit 'openheid en ruimtebeleving' relatief beperkt. In principe kan deze kernkwaliteit weer worden hersteld als de opvanglocatie na de ontheffingsperiode wordt opgeruimd, ook na een langere periode. De typerende verkavelingsstructuur is een andere kernkwaliteit in het gebied, maar niet op de locatie van de opvang. Er is geen sprake van weidevogelleefgebied. Het blijft hoe dan ook een landschappelijk gevoelige locatie; voor een aanvaardbare landschappelijke inpassing zal een aantal randvoorwaarden en aanbevelingen worden gegeven in de ontheffing.
- De opvang van asielzoekers is een groot maatschappelijk belang dat zwaarder weegt dan de (tijdelijke) aantasting op het BL.

Redenen om geen ontheffing te verlenen

Het ontheffingsverzoek kan ook geweigerd worden, op basis van de volgende argumenten:

- Inhoudelijk zijn er nog kanttekeningen te plaatsen bij het locatieonderzoek, waardoor niet overtuigend is aangetoond dat er geen alternatieven te vinden zijn in binnenstedelijk of regulier landelijk gebied. De belangrijkste opmerkingen zijn samengevat:
 - o Door de korte formulering van de afwegingen is het niet geheel duidelijk waarom bepaalde locaties afvallen, terwijl er ruimtelijk gezien best mogelijkheden kunnen zijn. Omdat verdere details over de locaties ontbreken is ook niet goed in te schatten hoe de afweging is verlopen.
 - o In het rapport zijn vanuit de gemeente en het COA eisen en wensen opgenomen voor mogelijke locaties. Bepaalde locaties worden ongeschikt geacht op basis van wensen of op basis van criteria die niet als wens of eis zijn opgenomen. Met meer scherpheid in de eisen zouden andere beschikbare locaties misschien wel geschikt uitvallen of geschikt zijn te maken.
 - o In het onderzoek is 'draagkracht' van een kern (de impact van de asielopvang op de kern) geïntroduceerd. Draagkracht is voldoende als er minder opvangplekken zijn dan 10% van het aantal inwoners van een kern. Volgens deze wens is het realiseren van opvanglocaties met 150 opvangplekken in bepaalde kernen wel mogelijk, terwijl deze in de afweging op dit punt afvallen.
Het meegaan in de motivering dat kleine kernen te weinig draagkracht hebben voor asielopvang kan ertoe leiden dat er een trend wordt neergezet waarin gevoelige functies zoals asielopvang steeds bij grotere kernen terechtkomen, en dat er een publiekrechtelijk instrument wordt gegeven aan inwoners van kleine kernen om bepaalde bevolkingsgroepen uit te sluiten van deelname aan de samenleving en/of te integreren met die samenleving.
 - o Van locatie Muggenburg Zuid wordt aangegeven dat deze locatie niet beschikbaar is, omdat er een bestemmingsplan voor woningbouw is vastgesteld (en er een contract met een ontwikkelaar is). De ontwikkelaar heeft eerder, op 17 juli 2023, bij de provincie aangegeven dat hij bereid was om te helpen bij een noodopvang. Er wordt niet onderbouwd of hier toch mogelijkheden kunnen zijn.
- Bij verlening van de eerdere (huidige) tijdelijke ontheffing is benadrukt dat het gaat om een uitzondering. Om de gemeente te helpen bij een noodsituatie is een tijdelijke ontheffing verleend voor 1 jaar crisisnoodopvang in BL. In dit jaar zou de gemeente een definitieve locatie voor langdurige opvang beschikbaar maken. Nu dit volgens de gemeente Schagen niet is gelukt, komt de gemeente op de afspraak terug. De geloofwaardigheid en betrouwbaarheid van de provincie komen onder druk te staan, als we alsnog instemmen met een langer gebruik. Dit geldt ook voor eventuele toekomstige andere gevallen, al dan niet in andere gemeenten.

Overige overwegingen

Hoewel geen argumenten in het kader van het ontheffingsverzoek, geven wij de volgende overige overwegingen mee:

- Bij verlening van de ontheffing kunnen de bestaande paviljoens in gebruik blijven. Dit betekent dat geen of minder kosten gemaakt hoeven te worden dan bij afbouw van de huidige locatie en opbouw van een nieuwe locatie of nieuwe locaties. Daarentegen is bij verlening van de ontheffing duidelijk aangegeven dat de noodopvang in Schagen Oost voor 1 jaar was en is daar financieel al rekening mee gehouden.
- De gemeenteraad van Schagen heeft in meerderheid aangegeven asielopvang op deze locatie te steunen.
- Volgens de gemeente en het COA functioneert de huidige locatie goed.
- De gemeente Schagen heeft als gevolg van de Spreidingswet op basis van het Verdeelbesluit Noord-Holland 2024 de taak om 277 reguliere opvangplaatsen te verzorgen per 1 juli 2025. Het verlenen van de ontheffing geeft zekerheid dat de gemeente Schagen voldoet aan haar wettelijke taak in de opvang van asielzoekers. Het is onwaarschijnlijk dat de gemeente Schagen per 1 juli 2025 aan haar wettelijke taken in relatie tot de Spreidingswet kan voldoen, indien het ontheffingsverzoek niet verleend wordt.
- Met de omgeving van de locatie Schagen Oost is helder gecommuniceerd dat de opvang om 1 jaar ging. De omwonenden zijn met die wetenschap akkoord gegaan (al is er wel bezwaar ingediend op de gemeentelijke vergunning). De afspraak van tijdelijke ontheffing geldt dus ook richting deze omwonenden. Daarnaast is het belangrijk te beseffen dat hoewel de weerstand nu alleen uit Dirkshorn/Waarland lijkt te komen, deze weerstand ook in Schagen Oost aanwezig is als het een langdurige opvang wordt.
- In geval van verlening van de ontheffing zal een evaluatie worden uitgevoerd naar de tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen die zijn getroffen ten behoeve van de tijdelijke asielopvang. Indien nodig worden nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen.

Mogelijke woningbouwontwikkelingen Schagen Oost

Bij vaststelling van de Omgevingsverordening NH2020 hebben Provinciale Staten besloten om een verkenningentraject uit te voeren in relatie tot heroverweging van Bijzonder Provinciaal Landschap (nu dus: Beschermd Landschap, BL) bij een drietal kernen (Schagen, Castricum, Uitgeest) die volledig waren omsloten door BL én vanwege de aanwezigheid van een OV-knooppunt een heroverweging verdienden, omdat er door de volledige omsluiting met BL mogelijk geen ruimte is voor stedelijke opgaven anders dan verdere verdichting van de kern (Nota van Beantwoording bij Omgevingsverordening NH2020 (1.5)).

In 2021-2022 is een verkenningentraject doorlopen met de gemeente Schagen in het kader van de Concept-ontwikkelvisie Stad Schagen 2040. Onderdeel van dit traject was via een faserings- en investeringsstrategie duidelijk te maken hoe de verschillende woningbouwlocaties in Schagen uitvoerbaar waren en geprioriteerd zouden moeten worden.

Onderdeel van dit traject was inzichtelijk te maken of er op dat moment aanleiding was om het BL te ontgrenzen ten behoeve van woningbouw. Ons vorige college heeft in 2022 op basis van dit advies in een brief (bijlage 5) aan de gemeente geconcludeerd dat er op dat moment nog onvoldoende aanleiding was het BL bij Schagen Oost te ontgrenzen. Wel is woningbouw bij Schagen Oost door ons vorige college benoemd als 'een reële en financieel haalbare optie, welke in de toekomst moet worden opengehouden'.

In de brief is afgesproken om elke collegeperiode van de gemeente Schagen, te beginnen in 2024, opnieuw een afweging te maken of er opnieuw naar ontgrenzing van BL ten behoeve van de woningbouwopgave plaats kan vinden. Afgesproken is dit te doen:

1. Op basis van toegenomen behoefte vanuit de woningmarktontwikkelingen.
2. Op basis van de voortgang van de binnenstedelijke locaties en/of het wegvallen daarvan.

Eind 2024 is op basis van bovenstaande afwegingscriteria met de gemeente Schagen de balans opgemaakt. De conclusie is dat de gemeente heeft voldaan aan haar inspanningsverplichting en er vanuit de woningbehoefte (onder meer beargumenteerd vanuit de in 2023 gemaakte Woondealafspraken) voldoende grondslag is om vanuit de afspraken woningbouw bij Schagen Oost te verkennen.

Volgens de gemaakte afspraken kan nu een verkenningentraject worden opgestart om concreet te onderzoeken of woningbouw in Schagen Oost mogelijk is. Met andere woorden, toewerken naar een principebesluit van de provincie over het wel/niet ontheffen of ontgrenzen van het BL ter plaatse van Schagen Oost ten behoeve van woningbouw. Uitgangspunt voor Schagen Oost is dat toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig in het landschap wordt ingepast en deze zoveel mogelijk gericht zijn op het behoud c.q. versterken van de kwaliteit van het beschermde gebied.

Vanuit de (versnelling uit de) Woondeal is het gewenst dat er spoedig duidelijkheid komt over de uitkomst van het verkenningentraject. Ons streven is daarom om, op basis van de resultaten van de verkenning, in juni 2025 een principebesluit te nemen over de woningbouwontwikkeling op locatie Schagen Oost, inclusief

randvoorwaarden en uitgangspunten met betrekking tot de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap. Het voorleggen van een voorstel aan Provinciale Staten over het voornemen van een ontheffing of ontgrenzing (onder voorwaarden) vindt dan waarschijnlijk na het zomerreces van dit jaar plaats.

Wij willen benadrukken dat aan uw commissie nu geen oordeel gevraagd wordt over het verkenningstraject naar woningbouw in Schagen Oost. Dit komt op een later moment terug.

Samenloop asielopvang en verkenningstraject woningbouw Schagen Oost

Zoals u hiervoor heeft kunnen lezen lopen er gelijktijdig twee ontwikkelingen in het BL van Schagen Oost, een ontheffingsverzoek voor asielopvang en het verkenningstraject naar woningbouwontwikkelingen. Het zijn beide inhoudelijk aparte onderwerpen, met een andere historie en een ander afsprakenkader. De onderwerpen komen nu in tijd en locatie wel samen, waardoor zij elkaar mogelijk beïnvloeden. Besluitvorming over de asielopvang kan immers in een ander daglicht komen te staan indien het gebied Schagen Oost wordt aangemerkt als woningbouwlocatie en daarmee de BL-status verliest. Het is echter nog niet zeker dat het verkenningstraject voor woningbouw in Schagen Oost tot een positief oordeel van de provincie gaat leiden: dit moet immers blijken uit het nog te doorlopen verkenningstraject. Andersom moet een tijdelijke ontheffing van BL voor asielopvang niet betekenen dat de weg ook openstaat voor permanente woningbouw.

Wij zien dan ook een dilemma in het opstarten van een verkenningstraject naar woningbouw en tegelijkertijd besluitvorming over het ontheffingsverzoek voor de asielopvang.

Om te komen tot een zorgvuldigere en meer integrale afweging over de asielopvang zou er idealiter duidelijkheid moeten zijn over het voornemen om wel of niet over te gaan tot ontheffen of ontgrenzen van het gebied Schagen Oost ten behoeve van woningbouw (eerder genoemd principebesluit). In dat kader zou het wenselijk kunnen zijn om een ontheffing voor asielopvang te verlenen gedurende de tijd die nodig is om het verkenningstraject naar woningbouw af te ronden. Dit zou, inclusief een marge voor nieuwe besluitvorming over de asielopvang, een periode van 1 tot maximaal 2 jaar zijn.

Advies van de commissie Ruimte

Wij verzoeken uw commissie om, gelezen het voorgaande, ons een advies te geven over het wel of niet verlenen van een tijdelijke ontheffing van artikel 6.59a van de Omgevingsverordening NH2022 ten behoeve van het realiseren van langdurige opvang voor maximaal 300 bewoners in het gebied Schagen Oost voor de duur van minimaal 5 tot maximaal 10 jaar, dan wel voor de periode gedurende het verkenningstraject naar woningbouw in Schagen Oost met een maximum van 1 tot 2 jaar.

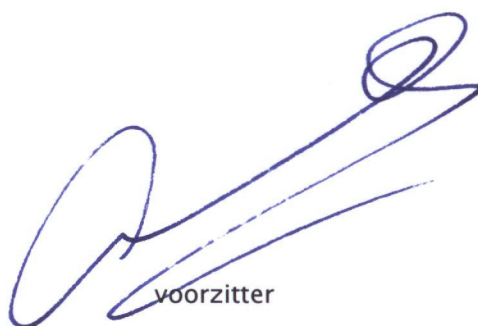
Ten slotte, vanwege het feit dat de huidige, tijdelijke ontheffing voor de crisisnoodopvang eindigt op 1 april 2025 en de gemeente voor die tijd een besluit van de provincie nodig heeft, vragen wij een advies van de commissie op basis van de stukken zoals die nu voorliggen. Er is geen tijd om voorafgaand het verlopen van de vigerende ontheffing extra onderzoek of informatie op te vragen en dit inclusief het ontheffingsverzoek aan uw Staten voor te leggen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk



voorzitter
A.Th.H. van Dijk

5 bijlage(n)

- Ontheffingsverzoek gemeente Schagen
- Locatieonderzoek asielopvang
- Inrichtingstekening asielopvang
- Fotoblad locatie huidige asielopvang
- GS-brief woningbouw Schagen 2022

Provincie Noord Holland
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
NEDERLAND

Bezoekadres

Laan 19, 1741 EA Schagen

Postadres

Postbus 8, 1740 AA Schagen

Tel. (0224) 210400

Fax (0224) 210455

Postbus8@schagen.nl

www.schagen.nl

 @SchagenGemeente

 Gemeente Schagen

KvK 56838328

IBAN NL25BNGH0285156721

BIC BNGHNL2G

Datum	13 december 2024
Ons kenmerk	164388
Uw kenmerk	
Contact	Marcel Eversdijk / Team Project- en programmamanagement
Onderwerp	Noodopvang 5 jaar COA
Bijlagen	1. Locatieonderzoek opvang gemeente Schagen, d.d. 11 december 2024, ANTEA
Afschrift	2. Tekening locatie Schagen Oost

Geacht College van Gedeputeerde Staten,

Hierbij dient het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen, onder voorbehoud van het op 16 december '24 te nemen raadsbesluit hieromtrent, een verzoek in tot ontheffing als bedoeld in artikel 6.11 (Ontheffingsbevoegdheid) van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Ontheffing wordt gevraagd van artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap van de verordening en dient ten behoeve van het realiseren van duurzame opvang voor maximaal 300 bewoners voor de duur van maximaal 10 jaar, netto, exclusief op en afbouw van de locatie (5 jaar met een optie tot verlenging van nogmaals 5 jaar) in het gebied Schagen Oost, een beperkt deel van Perceel SGNOO-K-1064 (zie bijlage A), gelegen aan de Priggeweg tussen de Volkstuinencomplex en de Schaatsbaan, aangewezen als Beschermd Provinciaal Landschap (hierna: BPL).

De kernkwaliteiten die door de provincie zijn beschreven voor het desbetreffende gebied betreffen met name cultuurlandschappelijke waarden waarbij openheid, de verkavelingsstructuur en de waterlopen specifiek worden genoemd in het provinciale beleidskader.

De beoogde tijdelijke ruimtelijke ontwikkeling

De gemeente Schagen heeft van het Centraal Orgaan Asielzoekers (COA) het verzoek

ontvangen om mee te werken aan duurzame opvang van asielzoekers. De gemeente beoogt dit te realiseren in het gebied Schagen Oost op een gedeelte van perceel SGNOO-K-1064 zie bijlage A. De gemeente is eigenaar van het terrein dat ten behoeve van duurzame opvang zal worden geëxploiteerd door het COA.

Het gebruik van de beoogde gronden voor het doel is in strijd met het bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt zo spoedig mogelijk aangevraagd met daarbij een ruimtelijke onderbouwing waarin ook de belangen van de omgeving zullen worden meegewogen. Burgemeester en wethouders zullen vervolgens zo spoedig mogelijk een besluit nemen op de aanvraag om omgevingsvergunning. Bij de verlening van de omgevingsvergunning worden de voornoemde tijdelijkheid en het terugbrengen naar de oorspronkelijke staat geborgd door voorschriften aan de vergunning te verbinden.

De gemeente Schagen wil binnen het BPL zoals opgenomen in paragraaf 6.59 van de Omgevingsverordening NH2022 en rekening houdend met door de provincie omschreven kernkwaliteiten voor het gebied Schagen-Oost het realiseren van duurzame opvang asielzoekers mogelijk maken. Als de onderdelen van de beschreven kernkwaliteiten nader worden bekeken dan worden de cultuurlandschappelijke waarden zoals het verkavelingspatroon, de openheid van het landschap en de watergangen door de beoogde crisisopvang niet of zo min mogelijk aangetast en nadien weer in oorspronkelijke staat teruggebracht.

Onderbouwing ontheffingsaanvraag

Vanwege de locatie in **BPL** verzoeken wij Gedeputeerde Staten om een ontheffing van de Omgevingsverordening. Ter onderbouwing van dit verzoek zullen wij achtereenvolgens ingaan op:

- Noodzaak
- Ontbreken andere mogelijkheden
- Beperking van schade aan landschap

Noodzaak

Op grond van de Spreidingswet heeft de gemeente Schagen een taakstelling voor de opvang van 277 asielzoekers. Het realiseren van duurzame opvang is noodzakelijk om aan deze taakstelling te kunnen voldoen.

Ontbreken andere mogelijkheden

De gemeente heeft opdracht gegeven voor een onafhankelijk locatie onderzoek. De conclusie van dat onderzoek is dat andere locaties binnen de gemeentegrenzen ontbreken. Dit onderzoek is als bijlage B aan deze brief gehecht. Alleen de beoogde locatie is beschikbaar en geschikt voor duurzame opvang.

Voor het afwegen van een goede locatie voor duurzame opvang asielzoekers zijn verschillende ruimtelijke ordeningsaspecten (RO) bekeken. Naast deze RO-aspecten, spelen nog een aantal andere factoren mee die in

de afweging een belangrijke rol spelen. In het geval van asielopvang gaat het om een groep mensen die voor het eerst kennismaken met Nederland. Zij zijn de taal, de gebruiken en procedures (nog) niet gewoon.

Dit is voor de omgeving waar een opvanglocatie voor asielzoekers wordt gerealiseerd, - vaak-reden om met terughoudendheid of soms regelrechte weerstand zich tot een dergelijke opvanglocatie op te stellen.

Daarnaast moeten gemeenschappen ook een dergelijk grote groep kunnen absorberen. Verder is het van belang dat er voorzieningen in de directe omgeving zijn waar de 300 bewoners van de opvanglocatie gebruik kunnen maken. Dit betreft winkel(s) om hun dagelijkse boodschappen te kunnen doen, maar ook de aanwezigheid van andere maatschappelijke voorziening(en) zijn van belang. Zij ontvangen hiervoor een weekvergoeding van het COA en kunnen dit, voor zover mogelijk en zolang zij niet over een BSN beschikken, niet aanvullen door het vinden van werk.

In Schagen is gekeken naar verschillende alternatieve locaties die groot genoeg en overigens geschikt zijn. Op basis van het locatieonderzoek voor een duurzame opvang is de locatie in Schagen Oost de enige locatie die beschikbaar en geschikt is voor de periode van maximaal 10 jaar.

Beperking van impact aan het landschap

De aantasting van de kernkwaliteiten van het BPL door de crisis noodopvang is tijdelijk en zal zoveel als mogelijk beperkt worden gehouden. Na de gebruiksduur (excl. opbouw en afbouw van de locatie) wordt het terrein teruggebracht tot en opgeleverd in de huidige staat.

De impact op het landschap zal minimaal zijn, tijdelijk en volledig herstelbaar. Het realiseren van een toegangsweg tot de crisisopvang en het aanleggen van een fundament voor de paviljoens zijn het meest vergaand in dit opzicht. Dit is reeds uitgevoerd. Bij de aanleg van verharding zijn circulaire materialen toegepast die ook na gebruik op andere locaties kunnen worden hergebruikt. De Veiligheidsregio heeft hier eerder bij de locatie in Avenhorn en Wervershoof ervaring mee opgedaan. Hiermee zal de impact van de maatregelen zo klein mogelijk zijn. Na het beëindigen van de duurzame opvang wordt het terrein teruggebracht in de staat waarin het zich bevond voordat daar de huidige noodopvang werd gerealiseerd. Deze verplichting zal door de gemeente Schagen worden opgelegd aan het COA. Het COA zal als beheerder van de locatie gaan optreden en zal na beëindiging, de afbouw van de locatie verzorgen incl. het verwijderen van alle verhardingen en het weer terugbrengen in oorspronkelijke staat. E.e.a. zal worden geborgd door middel van het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning. Om de impact op natuur en landschap zo klein mogelijk te houden zal ook het energieconcept van de voorziening op een eigentijds manier worden toegepast, waarbij een fors mindere uitstoot van minimaal 30 tot 50% wordt voorzien. Hiervoor zijn de volgende maatregelen genomen:

1. Een mega accupack, voor opslag van energie en opvang van piekbelasting. (dit is een beproefd concept dat eerder is toegepast bij XL-teststraten)

2. Een enkel Stage V-aggregaat 350kVA op HVO100, als back-up in de zomermaanden en beperkt draaiend in de wintermaanden om de accu mede op te laden.
3. Netaansluiting van 3 x 80A, ervan uitgaande dat dit op korte termijn het maximaal haalbare is.
4. Installatie van 200 x 450Wp zonnepanelen op het dak van het paviljoen. Energie kan direct worden aangewend of wordt opgeslagen in de accu. Rendement vooral in de zomermaanden.

Conclusie

Met inachtneming van bovenstaande vraagt het college van B&W aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord Holland om een tijdelijke ontheffing te verlenen van de regels voor Bijzonder Provinciaal Landschap zoals neergelegd in artikel 6,59 'Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap' van de omgevingsverordening Provincie Noord Holland zodat B&W de realisatie van de duurzame opvangin Schagen Oost vanaf 1 april 2025 mogelijk kan maken.

Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van de gemeente Schagen,

Marcel Eversdijk
Projectleider
Team Project- en programmamanagement

RAADSBESLUIT

Nr. 285440

Onderwerp: Aanwijzen locatie duurzame opvang asielzoekers

De raad van de gemeente Schagen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 12 december 2024;

gelet op het bepaalde in Spreidingswet

besluit

1. Op basis van het extern onderzoek, het perceel Schagen Oost conform de aan dit besluit gehechte tekening aan te wijzen als locatie voor duurzame opvang asielzoekers voor een periode van ten minste vijf jaar met een optie tot verlenging van nog eens vijf jaar.
2. Het college op te dragen hiervoor de benodigde ontheffing bij Provinciale Staten aan te vragen en andere noodzakelijke stappen te zetten.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 16 december 2024,

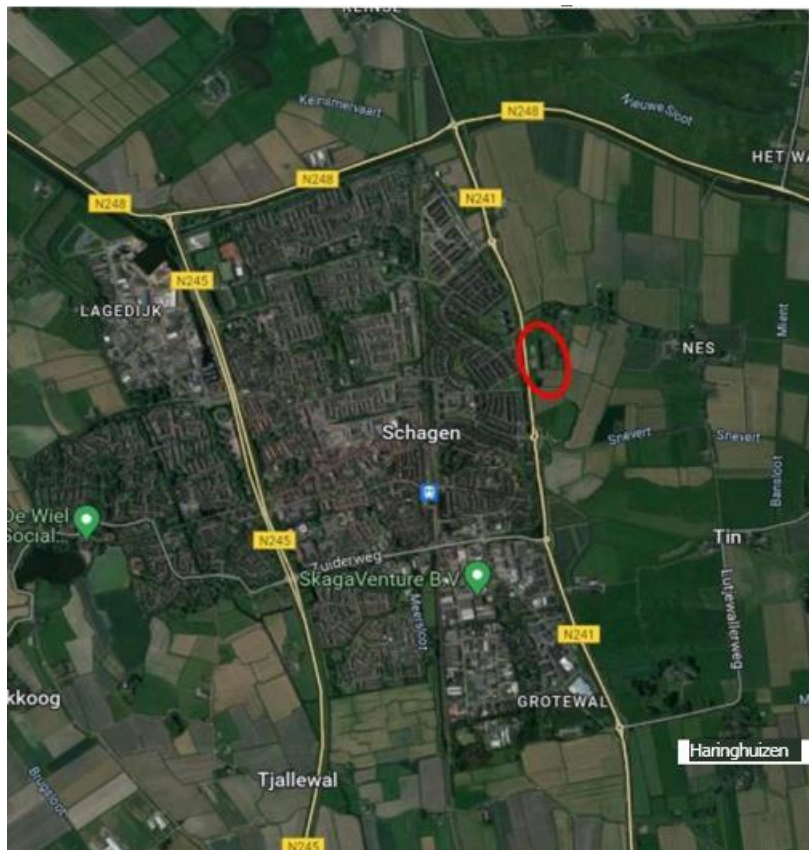
De raad van de gemeente Schagen,
Griffier

Voorzitter

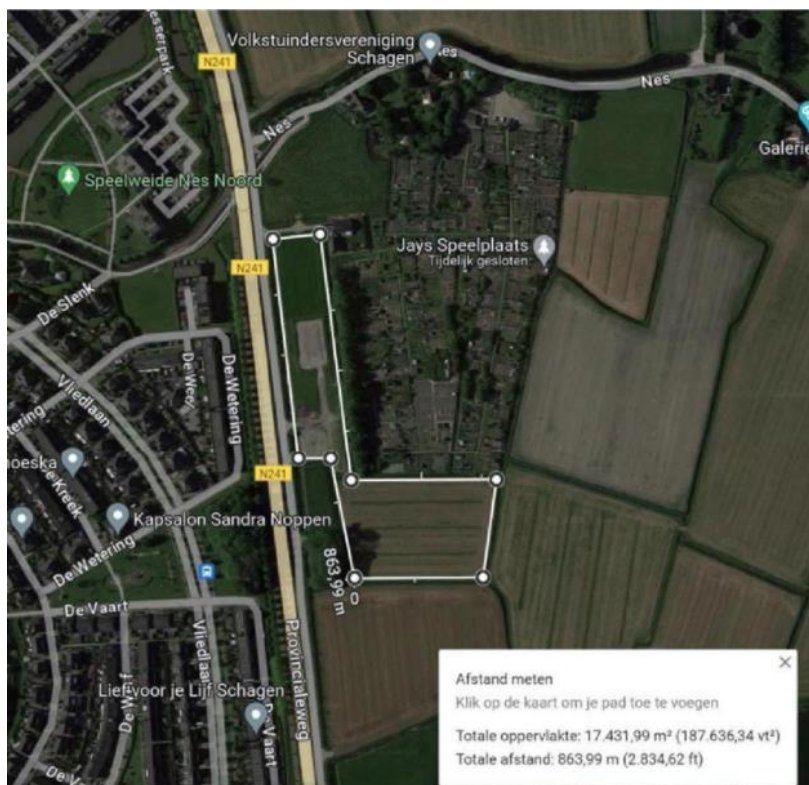
G.E.P. Meijer

M.J.P. van Kampen-Nouwen

BIJLAGE 1 Tekening behorend bij besluit 1



Figuur 1: Locatie Opvang binnen Schagen



Figuur 2: Locatie voor de opvang

Duurzame Opvang Asielzoekers

Nadere onderbouwing ontheffingsverzoek Schagen Oost

Versie: definitief

Datum: 21 januari '25

Op maandag 16 december j.l. heeft de gemeenteraad, unaniem, besloten dat de locatie Schagen Oost de enige geschikte plek voor duurzame opvang asielzoekers is binnen de grenzen van onze gemeente. Aan de basis van dat besluit ligt een locatie onderzoek dat is uitgevoerd door ANTEAgroup. Uitkomst van dat onderzoek is dat er *"in het binnenstedelijk gebied en het regulier landelijk gebied geen geschikte locaties zijn. In het Bijzonder Provinciaal Landschap is één geschikte locatie, namelijk Schagen Oost."*

Op 13 december 2024 is een verzoek om ontheffing ingediend bij de provincie. Op 18 december is richting de provincie bevestigd dat de raad de locatie Schagen Oost als enige locatie geschikt acht voor duurzame opvang.

Naar aanleiding van het verzoek om ontheffing zijn, d.d. 18 december '24, vanuit de provincie enkele verduidelijkingsvragen gesteld / opmerkingen gemaakt. Deze zijn de volgende:

1. De motivering lijkt kort door de bocht
Landschappelijke / ruimtelijke uitgangspunten blijken in de afweging geen of slechts een beperkte rol te spelen.
2. Draagkracht van de kern is nu een factor
Eerder leek dat geen factor te zijn. Waarom is dit nu zo zwaarwegend?
3. Ecologie, water, bodem etc. worden wel benoemd maar niet uitgewerkt
De verschillende locaties worden op deze onderdelen niet met elkaar vergeleken.

Deze notitie dient als reactie op de vragen en opmerkingen.

1. De motivering lijkt kort door de bocht

Reactie provincie op ontheffingsverzoek en bijbehorend rapport, d.d. 18-12-'24:

"Er is een groot aantal alternatieve locaties voor de asielopvang opgenomen, ook binnenstedelijk en in het regulier landelijk gebied. Dat is goed, maar de afweging lijkt echter wel redelijk kort door de bocht. Er zijn verschillende aspecten bekeken, maar landschappelijke/ruimtelijke uitgangspunten blijken in de afweging geen of slechts een beperkte rol te spelen. Zo is het niet duidelijk waarom bepaalde locaties afvallen, terwijl er ruimtelijk gezien best mogelijkheden kunnen zijn. Omdat verdere details over de locaties (bijv.: hoe ziet de locatie eruit (foto's, kaart)? Wat zijn de kenmerken?) ontbreken is ook niet goed in te schatten hoe de afweging is verlopen. Mogelijk is die informatie er wel, maar deze zat niet bij de stukken. Zo komt het onderzoek uiteindelijk uit op de locatie Schagen Oost als 'de enige geschikte locatie'. Dat lijkt een beetje op een doelredenering."

Dit is in het rapport van ANTEA nader uitgewerkt.

2. Draagkracht van de kern is nu een factor

Reactie provincie op ontheffingsverzoek en bijbehorend rapport, d.d. 18-12-'24:

"In het rapport is de draagkracht van de omgeving meegenomen: staat het aantal bewoners van de opvanglocatie in verhouding tot het aantal omwonenden. Draagkracht is hierbij als voldoende beoordeeld bij een percentage van minder

dan circa 10% vluchtelingen op het aantal inwoners. Dit betekent dat kleine kernen van minder dan 3000 inwoners, waaronder Waarland en Dirkshorn – waar eerder nog de langdurige opvang bedacht was, hierop nu niet goed scoren. Op zich heeft de gemeente hierin een afwegingsruimte, maar ook dit wekt de indruk van een doelredenering. Het wordt voor ons nog niet geheel duidelijk waarom dit nu zo'n beperkende factor is en eerder niet.”

Reactie:

Draagkracht is voor de gemeente Schagen bij het bepalen van de locatie voor duurzame opvang, steeds een factor van betekenis geweest. Ook in de eerdere oordeelsvorming, oordeelsvormende raadsvergadering van 16 september j.l., is hier met name aandacht aan besteed.

Naar het oordeel van de gemeenteraad gold ook toen dat de draagkracht van de kernen Waarland en Dirkshorn ontoereikend is. Daarbij is voor de gemeenteraad zelfs de draagkracht van de twee dorpen om beide 150 personen op te vangen – als ontoereikend beoordeeld waarbij ze een te grote impact voor deze dorpen voorzien.

De raad was, alles afwegende, reeds op 16 september van oordeel dat, op basis van het vermogen van de diverse kernen om langdurig een grote groep asielzoekers op te nemen, enkel de locatie Schagen Oost geschikt is als locatie voor duurzame opvang. Om die reden heeft het college de opdracht gekregen met de provincie in gesprek te gaan en alsnog de mogelijkheid te verkennen om de opvang op deze locatie voor langere tijd mogelijk te maken.

Uit een verkennend gesprek met de gedeputeerde en de Commissaris van de Koning, d.d. 24 oktober '24, bleek dat de provincie in beginsel niet afwijzend tegenover een verzoek om ontheffing voor meerdere jaren staat. Hierop is het verzoek om ontheffing in gang gezet. Op grond van de Procedure ontheffingsverzoeken voor realisatie opvang vluchtelingen in Bijzonder Provinciaal Landschap, versie september 2024, is opdracht gegeven voor een onafhankelijk, extern onderzoek naar de locaties in onze gemeente. In de opdracht aan het onderzoeksbureau zijn de eisen, wensen en aandachtspunten van het COA, gemeente en provincie meegegeven.

Ook de factor draagkracht is meegegeven als ons onderdeel van de onderzoeksvraag. Gezocht is naar een objectieve manier om de draagkracht van een kern te bepalen. Door het onderzoeksbureau is vanuit expert judgment voorgesteld een norm van 10% te hanteren. Met dit percentage is het gevoel omtrent draagkracht zoals dat leeft bij de gemeenteraad omgezet naar een te toetsen norm.

Een andere opgave voor onze gemeente is de opvang van Oekraïners en statushouders. Hiervoor hebben wij dertig noodwoningen in de stad Schagen geplaatst. In de loop van dit jaar moeten deze woningen worden verplaatst. Wij zoeken een nieuwe locatie voor deze woningen. Hiervoor kijken wij ook naar de kleinere kernen. Het betreft hier een veel kleiner aantal personen zodat de draagkracht van een kleinere kern niet onder druk komt te staan. Ons standpunt is dus niet dat kleinere kernen per definitie moeten worden ontzien bij de bijdrage aan de oplossing voor maatschappelijke uitdagingen maar wel dat de bijdrage die een kern levert in verhouding moet zijn met de mogelijkheden waarover de betreffende kern beschikt.

Gezien het bovenstaande bestrijdt de gemeente Schagen dat er sprake zou zijn van een doelredenering. Omwille van leefbaarheid kernen en welzijn asielzoekers is het van groot belang naar de draagkracht van een kern te kijken. Indien deze onvoldoende blijkt dan is de betreffende locatie niet geschikt voor duurzame opvang.

3. Ecologie, water, bodem etc zijn niet uitgewerkt

Reactie provincie op ontheffingsverzoek en bijbehorend rapport, d.d. 18-12-'24:

"In de provinciale werkwijze wordt geadviseerd om de kansrijke locaties te beoordelen op diverse ruimtelijke locatiekenmerken, zoals ecologie, water, bodem, etc. In het onderzoeksrapport wordt dit wel benoemd, maar niet uitgewerkt. De verschillende locaties worden dus ook niet breed op verschillende locatiekenmerken met elkaar vergeleken."

In het rapport wordt benadrukt dat op basis van de eisen en wensen van het COA en gemeente er slechts een locatie geschikt is te achten. Immers *"in het binnenstedelijk gebied en het regulier landelijk gebied geen geschikte locaties zijn. In het Bijzonder Provinciaal Landschap is één geschikte locatie, namelijk Schagen Oost."*

Er is omwille van tijdsbestek en ontbreken toegevoegde waarde voor gekozen om voor de locaties die reeds als ongeschikt zijn aangemerkt geen nader onderzoek te doen naar zaken als ecologie, water, milieu etc.

Dit is in het rapport van ANTEA nader uitgewerkt.



Locatieonderzoek opvang gemeente Schagen

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0498685.100
revisie v2
20 januari 2025

Locatieonderzoek opvang gemeente Schagen

projectnummer 0498685.100

revisie v2

20 januari 2025

Auteur(s)

TDH

Opdrachtgever

Gemeente Schagen

Laan 19

1741 EA SCHAGEN

Gecontroleerd

NH

datum

20 januari 2025

beschrijving

vrijgave

JF

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Randvoorwaarden locaties	4
1.2.1	Provinciaal beleid	4
1.2.2	Gemeente Schagen	5
1.2.3	COA	5
1.3	Onderzoeksvraag	6
1.4	Onderzoekslocaties	6
2.	Onderzoek	8
2.1	Binnenstedelijke locaties	8
2.2	Locaties in regulier landelijk gebied	9
2.3	Locaties in Bijzonder Provinciaal Landschap	11
3.	Conclusies	13
Bijlage 1 Omgevingsverordening NH2022		
Bijlage 2 Globale ligging locaties		
Bijlage 3 Overzichtsschema locaties en eisen		

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de gemeente Schagen is sinds 1 april 2024 een noodopvanglocatie voor 250 asielzoekers van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) gevestigd op een locatie in Schagen-Oost. Vanwege het karakter van het landschap, Bijzonder Provinciaal Landschap, is de termijn van vestiging beperkt tot één jaar, tot 1 april 2025. Dit betekent dat als de gemeente aan haar taakstelling voor de opvang van 277 mensen wil blijven voldoen er op korte termijn een andere locatie gevonden moet worden.



Figuur 1-1 Huidige locatie noodopvang (bron: PDOK viewer)

De nieuwe locatie moet minimaal vijf jaar in bedrijf kunnen zijn en ruimte bieden voor de opvang van maximaal 300 mensen. Dit betekent dat er niet alleen naar een geschikte plek wordt gezocht, maar ook naar een locatie die langdurig kan voorzien in de behoeften van de vluchtelingen.

De gemeente Schagen heeft Antea Group gevraagd om onderzoek te doen naar mogelijk geschikte locaties voor een opvanglocatie binnen de gemeente.

1.2 Randvoorwaarden locaties

Vanuit zowel provincie Noord-Holland, gemeente Schagen als het COA zijn er regels, randvoorwaarden en eisen voor mogelijke locaties voor een opvanglocatie. Deze zijn hieronder opgesomd.

1.2.1 Provinciaal beleid

Omgevingsverordening NH2022

Vanuit de provinciale Omgevingsverordening NH2022 moet in ieder geval rekening worden gehouden met de volgende artikelen:

- Artikel 6.13 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen
- Artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap
- Artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied

De instructieregels uit bovenstaande artikelen zijn opgenomen als Bijlage 1.

Procedure ontheffingsverzoeken voor realisatie opvang vluchtelingen in Bijzonder Provinciaal Landschap

Voor het aanvragen van een ontheffing voor de tijdelijke opvang van vluchtelingen in het Bijzonder Provinciaal Landschap is door de provincie een werkwijze opgesteld. De werkwijze bevat informatie over de criteria waaraan ontheffingsverzoeken moeten voldoen.

Met dit onderzoek wordt aangesloten bij het advies van de provincie om een locatieonderzoek in drie stappen uit te voeren:

- I. Brede inventarisering van potentiële locaties
- II. Trechtering naar kleinere set kansrijke locaties op basis locatie eisen
- III. Analyse van kansrijke locaties op basis van ruimtelijke locatiemarkers

Bij stap III adviseert de provincie in iedere geval om de volgende ruimtelijke locatiemarkers mee te wegen: ecologie, water, bodem, geotechniek, landschappelijke- en erfgoedwaarden, planologie, mobiliteit en civiele techniek. Deze criteria komen met name aan de orde bij de locaties die uit dit onderzoek als kansrijk naar voren komen. Deze locaties moeten dan verder worden onderzocht.

1.2.2 Gemeente Schagen

Vanuit gemeentelijk perspectief wordt in het bijzonder gekeken naar de volgende elementen:

- Mobiliteit:
 - Opstappunt openbaar vervoer binnen 30 minuten loopafstand (2,5 km);
 - Openbaar vervoer volgens dienstregeling beschikbaar en niet enkel op afroep;
 - Een groep bewoners zal aan het werk zijn. Dat werk moet bereikbaar zijn;
- Draagkracht omgeving: staat het aantal bewoners van de opvanglocatie in verhouding tot het aantal omwonenden. Voor de gemeenteraad is dit een harde eis. In overleg met de gemeente is draagkracht voor dit onderzoek gekwantificeerd. Draagkracht is als voldoende beoordeeld bij een percentage van minder dan circa 10% vluchtelingen op het aantal inwoners. Hierbij wordt ook gekeken naar mogelijke andere opvang die al in de betreffende kern plaatsvindt. Bijvoorbeeld in Tuitjenhorn worden nu al 175 Oekraïners opgevangen. Dit wordt meegewogen in het bepalen van de draagkracht. Voor het bepalen van de draagkracht is uitgegaan van de volgende aantallen inwoners:
 - Kern Tuitjenhorn: 3.900 inwoners;
 - Kern Petten: 1.640 inwoners;
 - Kern Waarland: 2.730 inwoners;
 - Kern Dirkshorn: 1.600 inwoners;
 - Kern Callantsoog: 2.150 inwoners;
 - Kern 't Zand: 2.500 inwoners;
- Nabijheid onderwijs: leerplichtige kinderen kunnen goed hun school bereiken. Voor een middelbare school is dit maximaal 30 minuten fietsen (8 km afstand). Voor een basisschool geldt hiervoor maximaal 30 minuten lopen (2,5 km afstand);
- Nabijheid supermarkt: redelijke loop- en/of fietsafstand van locatie. Hiervan is sprake bij maximaal 30 minuten lopen (2,5 km afstand);
- Nabijheid van recreatieve voorzieningen, bijvoorbeeld sportvelden. Hiervan is sprake bij een maximale fietsduur van 30 minuten (8 km);
- Belemmerende factoren voor zover niet al eerder aan bod gekomen: o.a. archeologie, beschermd landschap, Natura 2000;
- Draagvlak omgeving: dit aspect is ter beoordeling van college en gemeenteraad van de gemeente Schagen en daarom niet meegenomen in dit onderzoek.

1.2.3 COA

Eisen die het COA stelt hebben betrekking op:

- Capaciteit: geschikt voor het huisvesten van 300 personen of van twee keer 150 personen;
 - 300 personen: oppervlakte van het terrein tussen 12.500 m² en 18.500 m², inclusief voorzieningen en kantoorruimte;
 - 150 personen: oppervlakte van het terrein tussen 5.000 m² en 7.000 m², inclusief voorzieningen en kantoorruimte. Volgens het COA is dit een inschatting, omdat er nog geen gerealiseerde kleinschalige opvangprojecten zijn. Daarnaast blijft het realiseren van een kleinschalige opvang volgens het COA

een risico vanwege de hoge investeringskosten en relatief lage opbrengsten. Dit zit hem in de lage aantallen en korte duur (opbrengstenkant) en het aanbrengen van alle voorzieningen om de gemeente te ontzorgen (kosten). Het heeft dan ook de voorkeur van het COA om één locatie voor 300 opvangplekken te exploiteren;

- Bereikbaarheid: een locatie is bereikbaar indien scholen en supermarkten zich in de nabije omgeving bevinden. Deze eisen zijn gelijk aan die van de gemeente, zoals genoemd in paragraaf 1.2.2;
- Ruimtelijke ordening: huidige bestemming, stikstof en geluid;
- Ruimtelijke inpassing: inpassing in de omgeving.

1.3 Onderzoeksvraag

Gezien de in paragraaf 1.2 genoemde randvoorwaarden luidt de primaire onderzoeksvraag:

Is er in de gemeente Schagen een locatie geschikt en beschikbaar voor de realisatie van een duurzame opvang van vluchtelingen?

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden zijn de volgende deelvragen opgesteld:

- a. Is in de gemeente Schagen een binnenstedelijke locatie geschikt en beschikbaar voor de realisatie van duurzame opvang? Zo niet:
- b. Is in de gemeente Schagen een locatie binnen regulier landelijk gebied geschikt en beschikbaar voor de realisatie van duurzame opvang? Zo niet:
- c. Is in de gemeente Schagen een locatie in Bijzonder Provinciaal Landschap geschikt en beschikbaar voor de realisatie van duurzame opvang?

1.4 Onderzoeklocaties

De volgende locaties zijn onderzocht op hun geschiktheid voor de vestiging van een opvanglocatie:

1. Petten - Oude locatie crisis- en noodopvang
2. Petten - Korfwater
3. Callantsoog - Klein begin
4. Callantsoog - Jewelweg
5. 't Zand - Schapenweide
6. 't Zand - Noord
7. Dirkshorn - Noord
8. Dirkshorn - Zuid
9. Tuitjenhorn - Noorderlicht fase 3
10. Tuitjenhorn - Bogtmanweg
11. Tuitjenhorn - Oost
12. Tuitjenhorn - Sportcomplex Hollandia
13. Tuitjenhorn - Delftweg
14. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-539
15. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-639
16. Tuitjenhorn - Diepsmeerweg
17. Sint Maarten - Boerderij Lepelaar
18. Waarland - Volleringweg
19. Waarland - Noordelijke Volleringweg
20. Waarland - Noordoost
21. Waarland - Naast sportpark De Groet
22. Waarland - Adamsland
23. Schagen - Oost
24. Schagen - Muggenburg Zuid
25. Schagen - Ark
26. Schagen - Parkeerplaats hoek Menisweg en N245
27. Schagen - Bosje hoek Zuiderweg en N245
28. Schagen - Hoek ten oosten van Nes Noord (Combi Kavels aan Schar en Leng)
29. Schagen - Lagedijkerweg
30. Schagen - Sportvelden Groenoord
31. Schagen - De Lus

- 32. Schagen - Nieuwedijk (Schagerbrug)
- 33. Schagen - Aan de Wiel
- 34. Schagen - Tjallewallerweg

In Bijlage 2 zijn kaarten met de globale ligging van de locaties opgenomen.

2. Onderzoek

In dit hoofdstuk wordt aan hand van de onderzoeksvragen beoordeeld welke locaties geschikt en beschikbaar zijn voor de realisatie van duurzame opvang. Hierbij worden de 34 potentiële locaties getoetst aan eisen vanuit het COA en de gemeente Schagen (met uitzondering van draagvlak). Buiten deze 34 locaties zijn er geen andere locaties gevonden die mogelijk ook in aanmerking komen. In Bijlage 3 is een schema opgenomen met alle locaties en eisen. Hieronder wordt dit nader uitgewerkt en toegelicht.

De opbouw is als volgt. Eerst is voor de binnenstedelijke locaties de beschikbaarheid en oppervlakte beoordeeld. De percelen die aan deze twee eisen voldoen, zijn vervolgens getoetst aan de overige eisen die gesteld worden. Daarbij is gekeken naar de bereikbaarheid/ontsluiting, draagkracht, de afstand tot zaken als een supermarkt, scholen, openbaar vervoer en sport. Indien een perceel ook op deze aspecten ten minste als voldoende wordt beoordeeld, zijn zaken beoordeeld als ruimtelijke kenmerken, inpassing in het landschap etc. Dezelfde aanpak is vervolgens toegepast op percelen in het regulier landelijk gebied en op percelen in Bijzonder Provinciaal Landschap.

2.1 Binnenstedelijke locaties

Van de locaties die in paragraaf 1.4 zijn genoemd bevinden de volgende zich in binnenstedelijk gebied:

- 6. 't Zand Noord
- 11. Tuitjenhorn - Oost
- 12. Tuitjenhorn Sportcomplex Hollandia
- 20. Waarland - Noordoost
- 21. Waarland - Naast sportpark De Groet
- 24. Schagen - Muggenburg Zuid
- 25. Schagen - Ark
- 26. Schagen - Parkeerplaats hoek Menisweg en N245
- 27. Schagen - Bosje hoek Zuiderweg en N245
- 28. Schagen - Hoek ten oosten van Nes Noord (Combi Kavels aan Schar en Leng)
- 30. Schagen - Sportvelden Groennoord
- 31. Schagen - De Lus

Beschikbaarheid en oppervlakte

De eerste beoordeling betreft de beschikbaarheid en omvang van deze percelen. Een perceel is niet beschikbaar als er al andere ruimteclaims op rusten. Hiervan kan sprake zijn bij (woning)bouwontwikkelingen, andere ruimteclaims en/of lopende overeenkomsten. De omvang is onvoldoende wanneer deze niet voldoet aan de omvangseisen die het COA stelt. Hierbij is gekeken naar de omvang voor 300 opvangplekken en naar de omvang voor 150 opvangplekken.

Niet beschikbaar in Schagen zijn de percelen:

- 24. Muggenburg-Zuid: bestemmingsplan voor woningbouwontwikkeling is vastgesteld;
- 25. Ark: bestemmingsplan voor woningbouwontwikkeling is vastgesteld;
- 26. Parkeerplaats hoek Menisweg en N245: dit perceel is te klein;
- 27. Bosje hoek Zuiderweg en N245: dit perceel is te klein;
- 30. Sportvelden Groennoord: in gebruik voor sportactiviteiten;
- 31. De Lus: op dit perceel rusten huurafspraken met commerciële partijen.

Niet beschikbaar in 't Zand is het perceel:

- 6. 't Zand Noord: niet beschikbaar wegens woningbouw.

Niet beschikbaar in Tuitjenhorn is het perceel:

- 13. Sportcomplex Hollandia: in gebruik voor sportactiviteiten.

Vanwege het gebrek aan oppervlakte en het feit dat deze percelen niet beschikbaar zijn, wordt voor de hierboven genoemde locaties hieronder niet ingegaan op de overige eisen.

De locatie Waarland - Noordoost is te klein voor een opvang van 300 personen, maar niet voor 150 personen.

Voor de resterende locaties beoordelen wij in hoeverre deze voldoen aan de eisen die zijn gesteld met betrekking tot afstand tot voorzieningen, draagkracht van de kern etc. De locaties waarvoor wij dit beoordelen zijn:

- 11. Tuitjenhorn - Oost
- 20. Waarland - Noordoost
- 21. Waarland - Naast sportpark De Groet
- 28. Schagen - Hoek ten oosten van Nes Noord (Combi Kavels aan Schar en Leng)

Voorzieningenniveau en mobiliteit

Deze locaties scoren minimaal voldoende op de bereikbaarheid van voorzieningen en op de toegankelijkheid van openbaar vervoer.

Draagkracht van de omgeving

In Tuitjenhorn worden op dit moment al 175 Oekraïense vluchtelingen opgevangen. Hoewel Tuitjenhorn één van de grotere kernen in de omgeving is, is er onvoldoende draagkracht om nog meer vluchtelingen te huisvesten.

Gezien het relatief beperkte aantal omwonenden in verhouding tot het aantal bewoners van de opvanglocatie wordt de draagkracht van de locaties in Waarland als onvoldoende ingeschat, wanneer daar 300 asielzoekers opgevangen worden. Voor 150 asielzoekers zou de draagkracht wel voldoende zijn. Vooralsnog richt het onderzoek zich op de opvang van 300 asielzoekers op één locatie.

Ongewenst is de locatie in Schagen op de Hoek ten oosten van Nes Noord. De reden hiervan is de nabijheid van een maatschappelijk instelling voor de opvang van jongeren. De aanwezigheid op korte afstand van twee voorzieningen met kwetsbare doelgroepen wordt niet wenselijk geacht.

Ruimtelijke ordening, bereikbaarheid/ontsluiting en inpassing

De locaties zijn op deze onderdelen niet beoordeeld, omdat ze onvoldoende scoren op de hierboven genoemde eisen.

Deelconclusie

In de gemeente Schagen zijn geen binnenstedelijke locaties beschikbaar voor de opvang van vluchtelingen van 300 vluchtelingen. Voor alle locaties geldt dat deze niet voldoen aan één of meer van de eisen van de gemeente en het COA. Met name de locaties in Waarland en Schagen scoren slecht. Er zijn daarmee geen geschikte locaties aanwezig voor de opvang van vluchtelingen in binnenstedelijk gebied.

2.2 Locaties in regulier landelijk gebied

Van de locaties die in paragraaf 1.4 zijn genoemd bevinden de volgende zich in regulier landelijk gebied:

- 2. Petten - Korfwater
- 3. Callantsoog - Jewelweg
- 5. 't Zand - Schapenweide
- 7. Dirkshorn - Noord
- 8. Dirkshorn - Zuid
- 9. Tuitjenhorn - Noorderlicht fase 3
- 10. Tuitjenhorn - Bogtmanweg
- 13. Tuitjenhorn - Delftweg
- 14. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-539
- 15. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-639
- 16. Tuitjenhorn - Diepsmeerweg
- 17. Sint Maarten - Boerderij Lepelaar
- 18. Waarland - Volleringweg
- 19. Waarland - Noordelijke Volleringweg
- 22. Waarland- Adamsland
- 32. Schagen - Nieuwedijk (Schagerbrug)

Beschikbaarheid en oppervlakte

Ook voor deze locaties betreft de eerste beoordeling de beschikbaarheid en omvang van deze percelen. Een perceel is niet beschikbaar als er al andere ruimteclaims op rusten. Hiervan kan sprake zijn bij (woning)bouwontwikkelingen, andere ruimteclaims en/of lopende overeenkomsten. De omvang is onvoldoende wanneer deze niet voldoet aan de omvangseis die het COA stelt. Hierbij is gekeken naar de omvang voor 300 opvangplekken en naar de omvang voor 150 opvangplekken.

- 2. Petten - Korfwater: deze locatie wordt herontwikkeld tot recreatiepark;
- 3. Callantsoog - Jewelweg: locatie ligt in Natuurnetwerk Nederland en is daarom niet beschikbaar;
- 5. 't Zand - Schapenweide: omvang perceel is te klein voor 300 opvangplekken;
- 17. Sint Maarten - Boerderij Lepelaar: dit perceel is particulier eigendom en niet beschikbaar.

Vanwege het gebrek aan oppervlakte en het feit dat deze percelen niet beschikbaar zijn, wordt voor de hierboven genoemde locaties hieronder niet ingegaan op de overige eisen.

De locatie 't Zand - Schapenweide is te klein voor een opvang van 300 personen, maar niet voor 150 personen.

De resterende locaties zijn:

- 5. 't Zand - Schapenweide
- 7. Dirkshorn - Noord
- 8. Dirkshorn - Zuid
- 9. Tuitjenhorn - Noorderlicht fase 3
- 10. Tuitjenhorn - Bogtmanweg
- 13. Tuitjenhorn - Delftweg
- 14. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-539
- 15. Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-639
- 16. Tuitjenhorn - Diepsmeerweg
- 18. Waarland - Volleringsweg
- 19. Waarland - Noordelijke Volleringsweg
- 22. Waarland - Adamsland
- 32. Schagen - Nieuwedijk (Schagerbrug)

Voorzieningenniveau en mobiliteit

De locaties in Waarland scoren onvoldoende op zowel de bereikbaarheid van voorzieningen als op de toegankelijkheid van openbaar vervoer, zoals genoemd in de afstandsnormen en -eisen in paragraaf 1.2.2 en 1.2.3. De locaties in Dirkshorn scoren onvoldoende op de bereikbaarheid van voorzieningen. Deze locaties in Waarland en Dirkshorn zijn daarmee ongeschikt. Alle overige locaties scoren minimaal voldoende op voorzieningenniveau en mobiliteit.

Bereikbaarheid/ontsluiting

De mogelijkheid om de locaties in Dirkshorn, Waarland - Adamsland en Schagen - Nieuwedijk (Schagerbrug) op een goede manier te ontsluiten of bereikbaar te maken is door de verkaveling en ligging onvoldoende. Deze locaties in Waarland, Dirkshorn en Schagen zijn daarmee ook om die reden ongeschikt. Alle overige locaties scoren minimaal voldoende.

Draagkracht van de omgeving

In Tuitjenhorn worden op dit moment al 175 Oekraïense vluchtelingen opgevangen. Hoewel Tuitjenhorn één van de grotere kernen in de omgeving is, is er onvoldoende draagkracht om nog meer vluchtelingen te huisvesten.

Voor 150 asielzoekers zou de draagkracht van de locatie in 't Zand voldoende zijn. Vooralsnog richt het onderzoek zich op de opvang van 300 asielzoekers op één locatie.

Gezien het relatief beperkte aantal omwonenden in verhouding tot het aantal bewoners van de opvanglocatie wordt de draagkracht van alle overige locaties als onvoldoende ingeschat.

Ruimtelijke ordening en inpassing

De ruimtelijke inpasbaarheid van de locatie Schagen - Nieuwedijk (Schagerbrug) wordt vanwege de perceelsvorm en de ligging achter een woningbouwontwikkeling als onvoldoende beoordeeld. Door het perceel loopt daarnaast een buisleiding van Gasunie. Alle overige locaties zijn op deze onderdelen niet beoordeeld, omdat ze onvoldoende scores op de hierboven genoemde eisen.

Deelconclusie

In de gemeente Schagen zijn er in potentie 13 locaties in regulier landelijk gebied beschikbaar voor de opvang van 300 vluchtelingen. Voor alle locaties geldt echter dat deze niet voldoen aan één of meer van de eisen van de gemeente en het COA ten aanzien van voorzieningenniveau, mobiliteit, toegankelijkheid, draagkracht en ruimtelijke inpassing. Met name de locaties in Dirksborn en Waarland scoren slecht op deze eisen. Er zijn daarmee geen geschikte locaties aanwezig voor de opvang van vluchtelingen in regulier landelijk gebied.

2.3 Locaties in Bijzonder Provinciaal Landschap

Van de locaties die in paragraaf 1.4 zijn genoemd bevinden de volgende zich in Bijzonder Provinciaal Landschap:

1. Petten - Oude locatie crisis- en noodopvang
3. Callantsoog - Klein begin
23. Schagen - Oost
29. Schagen - Lagedijkerweg
33. Schagen - Aan de Wiel
34. Schagen - Tjallewallerweg

Beschikbaarheid en oppervlakte

De locatie in Callantsoog valt af; hier worden woningen gebouwd. Vanwege het feit dat dit perceel niet beschikbaar is, wordt hieronder niet ingegaan op de overige eisen. Alle overige locaties zijn in principe beschikbaar en voldoende groot voor de opvang van 300 personen.

Voorzieningenniveau en mobiliteit

De locatie in Petten scoort onvoldoende op zowel de bereikbaarheid van voorzieningen als op de toegankelijkheid van openbaar vervoer. Deze locatie is daarmee ongeschikt. Alle overige locaties scoren minimaal voldoende op voorzieningenniveau en mobiliteit.

Bereikbaarheid/ontsluiting

De mogelijkheid om de locaties in Petten en Schagen - Lagedijkerweg en Schagen - Tjallewallerweg op een goede manier te ontsluiten of bereikbaar te maken is door de verkaveling en ligging onvoldoende. Deze locaties zijn daarmee ongeschikt. Alle overige locaties scoren minimaal voldoende.

Draagkracht van de omgeving

Gezien het aantal omwonenden in verhouding tot het aantal bewoners van de opvanglocatie wordt de draagkracht van de locatie in Petten als onvoldoende ingeschat. Alle overige locaties bevinden zich in Schagen en scoren voldoende of goed op dit punt.

Ruimtelijke ordening en inpassing

De locatie in Petten is op deze onderdelen niet beoordeeld, omdat deze onvoldoende scoort op de hierboven genoemde eisen. Vanuit ruimtelijke ordening en inpassing zijn er belemmeringen voor Schagen - Aan de Wiel vanwege de natuurwaarden en de ondergrond op deze locatie. De inpasbaarheid van Schagen - Lagedijkerweg en Schagen - Tjallewallerweg wordt ook als onvoldoende ingeschat vanwege de bestaande, te behouden verkaveling. Schagen - Oost scoort op deze onderdelen goed.

Deelconclusie

In de gemeente Schagen zijn er in potentie vijf locaties in Bijzonder Provinciaal Landschap beschikbaar voor de opvang van 300 vluchtelingen. Met uitzondering van Schagen-Oost geldt voor alle locaties echter dat deze niet voldoen aan één of meer van de eisen van de gemeente en het COA ten aanzien van voorzieningenniveau, mobiliteit, toegankelijkheid, draagkracht, ruimtelijke ordening en inpassing. Met name de locatie in Petten scoort slecht.

Er is daarmee één geschikte locatie aanwezig voor de opvang van vluchtelingen in Bijzonder Provinciaal Landschap, namelijk Schagen-Oost. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat deze locatie momenteel tot tevredenheid van het COA in gebruik is als opvanglocatie.

3. Conclusies

In dit onderzoek is onderzocht of er in de gemeente Schagen een locatie geschikt en beschikbaar is voor de realisatie van een duurzame opvang van vluchtelingen. Hiervoor zijn aan de hand van eisen vanuit het COA en de gemeente Schagen 34 locaties beoordeeld in achtereenvolgens het binnenstedelijk gebied, het regulier landelijk gebied en het Bijzonder Provinciaal Landschap. Het heeft daarbij de voorkeur van zowel het COA als de gemeente om één locatie voor 300 opvangplekken te realiseren.

De uitkomst hiervan is dat er in het binnenstedelijk gebied en het regulier landelijk gebied geen geschikte locaties zijn. In het Bijzonder Provinciaal Landschap is één geschikte locatie, namelijk Schagen - Oost. Dit is de locatie waar op dit moment de tijdelijke opvang gevestigd is.

Vanwege de ligging van Schagen-Oost in het Bijzonder Provinciaal Landschap Schagen, is er een ontheffing van de provincie nodig voor de realisatie van een duurzame opvang van vluchtelingen voor een periode van minimaal vijf jaar. In de aanvraag van de ontheffing moet worden onderbouwd dat de ontwikkeling de kernkwaliteiten van het landschap niet aantast. De kernkwaliteiten die door de provincie zijn beschreven voor het Bijzonder Provinciaal Landschap Schagen betreffen met name cultuurlandschappelijke waarden waarbij openheid, de verkavelingsstructuur en de waterlopen specifiek worden genoemd. Bij het voorkomen van de aantasting van de kernkwaliteiten kan worden aangesloten bij de maatregelen die zijn getroffen voor de realisatie van de tijdelijke opvang.

Verder moet rekening worden gehouden met de criteria die de provincie noemt in bijlage I bij "Procedure ontheffingsverzoeken voor realisatie opvang vluchtelingen in BPL". Deze criteria hebben betrekking op: ecologie, water, bodem, geotechniek, landschappelijke- en erfgoedwaarden, planologie, mobiliteit en civiele techniek. Deze aspecten moeten verder worden onderzocht. De verwachting is dat het project ten aanzien van deze aspecten niet evident onuitvoerbaar is.

De tijdelijke opvang grenst aan onbebouwde agrarische gronden waarop in principe gewasbeschermingsmiddelen kunnen worden gebruikt. Door de gemeente Schagen zijn afspraken gemaakt met de eigenaar van de agrarische gronden over het aanhouden van een spuitvrije zone van minimaal 50 meter tot de tijdelijke opvang. Als de provincie een ontheffing verleent voor een opvang van vluchtelingen voor een periode van minimaal vijf jaar dan is het van belang dat er nieuwe afspraken worden gemaakt over een spuitvrije zone.

Bijlage 1 Omgevingsverordening NH2022

Artikel 6.13 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

1. Een omgevingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken.
2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels stellen over de afspraken bedoeld in het eerste lid.

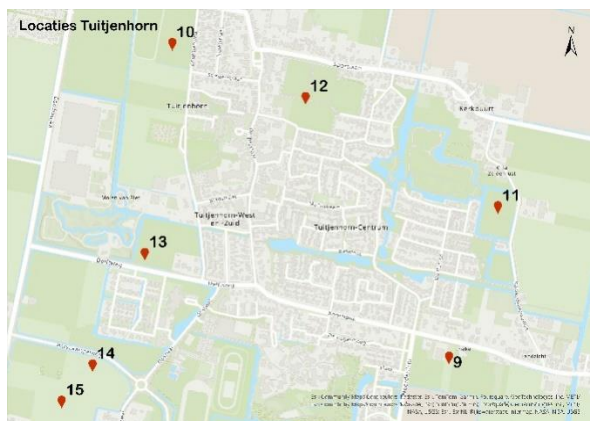
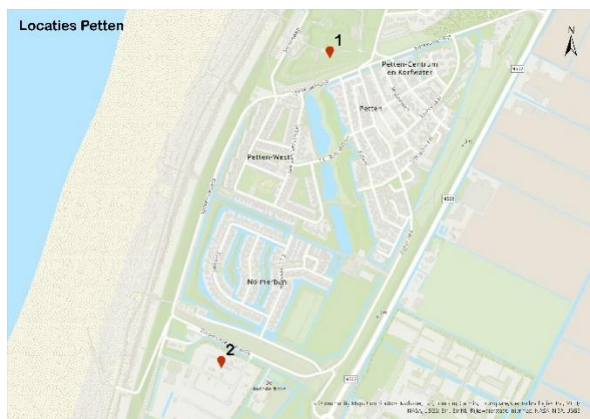
Artikel 6.59 Bescherming en activiteiten Bijzonder provinciaal landschap

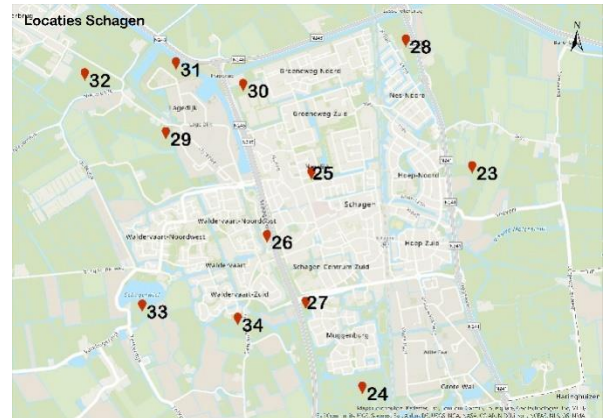
1. Een omgevingsplan ter plaatse van het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap bevat regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten.
2. In afwijking van Artikel 6.13 bevat het omgevingsplan geen regels die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken.
3. Het omgevingsplan kan regels bevatten die een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.
4. De motivering van het omgevingsplan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en een motivering van de wijze waarop wordt voldaan aan het eerste en, indien van toepassing, het derde lid.
5. Indien uit de motivering volgt dat maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan het bepaalde in het derde lid, dan dient de uitvoering hiervan te zijn geborgd bij de vaststelling van het omgevingsplan.
6. In afwijking van het derde lid kan het omgevingsplan regels bevatten die de volgende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken:
 - A. een uitbreiding van een agrarisch bouwperceel tot maximaal twee hectare; of
 - B. nieuwe bebouwings- en gebruiksmogelijkheden op grond van Artikel 6.42, eerste lid onder g en h en Artikel 6.42, tweede lid en Artikel 6.42, derde lid.
7. In afwijking van het tweede en derde lid kan het omgevingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling of een andere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die de kernkwaliteiten aantast mogelijk maken, indien:
 - A. er sprake is van groot openbaar belang;
 - B. er geen reële alternatieven zijn; en
 - C. de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de aantasting wordt gecompenseerd.
8. In afwijking van het tweede en derde lid kan het omgevingsplan voorzien in woningbouw overeenkomstig de afspraken tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten met betrekking tot de Pilot Waterland.
9. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de motivering als bedoeld in het vierde lid en over de wijze van compensatie als bedoeld in het zevende lid, aanhef en onderdeel c.
10. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten de kernkwaliteiten zoals opgenomen in Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland kunnen wijzigen.

Artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied

1. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied Landelijk gebied, wordt in het omgevingsplan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:
 - A. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;
 - B. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en
 - C. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.
3. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).
4. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij de door Gedeputeerde Staten op 24-01-2023 opgestelde Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen betrokken.
5. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het College van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatie afweging of de ruimtelijke inpassing.

Bijlage 2 Globale ligging locaties





Bijlage 3 Overzichtsschema locaties en eisen

Nr.	Locatie	Beschikbaarheid	Oppervlakte 300 personen	Oppervlakte 150 personen	Voorzieningenniveau	Mobiliteit	Bereikbaarheid	Draagkracht omgeving	Ruimtelijke ordening	Ruimtelijke inpassing	Grondeigendom	BS/LG/BPL
	Toelichting eisen	De locatie is wel of niet beschikbaar.	Huisvesten van 300 personen. Tussen 12.500 en 18.500 m2 inclusief voorzieningen en kantoorruimte.	Huisvesten van 150 personen. Tussen 5.000 en 7.000 m2 inclusief voorzieningen en kantoorruimte.	Een locatie is bereikbaar indien scholen en supermarkten zich in de nabije omgeving bevinden.	Openbaar vervoer volgens dienstregeling, niet enkel op afroep.	Terrein op een goede manier te bereiken of bereikbaar te maken.	Aantal omwonenden in verhouding tot aantal bewoners opvanglocatie. Hierin is ook meegenomen of er al bestaande opvanglocaties zijn.	Belemmeringen vanuit huidige en/of toekomstige bestemming, stikstof, geluid etc.	Ruimtelijke inpassing in de omgeving.	Eigenaar potentiële locatie.	BS: binnenstedelijk, LG: landelijk gebied en BPL: Bijzonder Provinciaal Landschap
1	Petten - Oude locatie crisis- en noodopvang								x	x	Ontwikkelaar	BPL
2	Petten - Korfwater		x	x						x	Ontwikkelaar	LG
3	Callantsoog - Klein begin								x	x	Gemeente	BPL
4	Callantsoog - Jewelweg		x	x	x	x	x			x	Gemeente	LG
5	t Zand - Schapenweide								x	x	Gemeente	LG
6	t Zand Noord		x	x	x	x	x			x	Gemeente	BS
7	Dirkshorn Noord								x	x	Gemeente	LG
8	Dirkshorn Zuid								x	x	Ontwikkelaar	LG
9	Tuitjenhorn - Noorderlicht fase 3								x	x	Gemeente	LG
10	Tuitjenhorn - Bogtmanweg								x	x	Gemeente	LG
11	Tuitjenhorn - Oost								x	x	Gemeente	BS
12	Tuitjenhorn - Sportcomplex Hollandia		x	x	x	x	x		x	x	Gemeente	BS
13	Tuitjenhorn - Delftweg								x	x	Ontwikkelaar	LG
14	Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-539								x	x	Ontwikkelaar	LG
15	Tuitjenhorn - Harenkarpelweg WNH00-F-639								x	x	Ontwikkelaar/privaat	LG
16	Tuitjenhorn - Diepsmeerweg								x	x	Ontwikkelaar	LG
17	Sint Maarten - Boerderij Lepelaar		x	x					x	x	Ontwikkelaar	LG
18	Waarland - Volleringsweg								x	x	Privaat	LG
19	Waarland - Noordelijke Volleringsweg								x	x	Ontwikkelaar	LG
20	Waarland - Noordoost								x	x	Gemeente	BS
21	Waarland - Naast sportpark De Groet								x	x	Gemeente	BS
22	Waarland - Adamsland								x	x	Ontwikkelaar	LG
23	Schagen - Oost										Gemeente	BPL
24	Schagen - Muggenburg Zuid		x	x				x			Ontwikkelaar	BS
25	Schagen - Ark		x	x	x	x	x	x	x	x	Gemeente	BS
26	Schagen - Parkeerplaats hoek Menisweg en N245				x	x	x	x	x	x	Gemeente	BS
27	Schagen - Bosje hoek Zuiderweg en N245				x	x	x	x	x	x	Gemeente	BS
28	Schagen - Hoek ten oosten van Nes Noord								x	x	Privaat	BS
29	Schagen - Lagedijkerweg								x		Privaat	BPL
30	Schagen - Sportvelden Groenoord		x	x	x	x	x	x	x	x	?	BS
31	Schagen - De Lus		x	x				x			Gemeente	BS
32	Schagen - Nieuwedijk										Gemeente	LG
33	Schagen - Aan de Wiel										Gemeente	BPL
34	Schagen - Tjallewallerweg								x		Gemeente	BPL

Beschikbaar/Goed

Voldoende

Niet-beschikbaar/Laag/Onvoldoende

x

Niet beoordeeld vanwege onvoldoende score op andere eisen

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1700 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Tolhuisweg 57
8443 DV Heerenveen
Postbus 24
8440 AA Heerenveen

Copyright ©

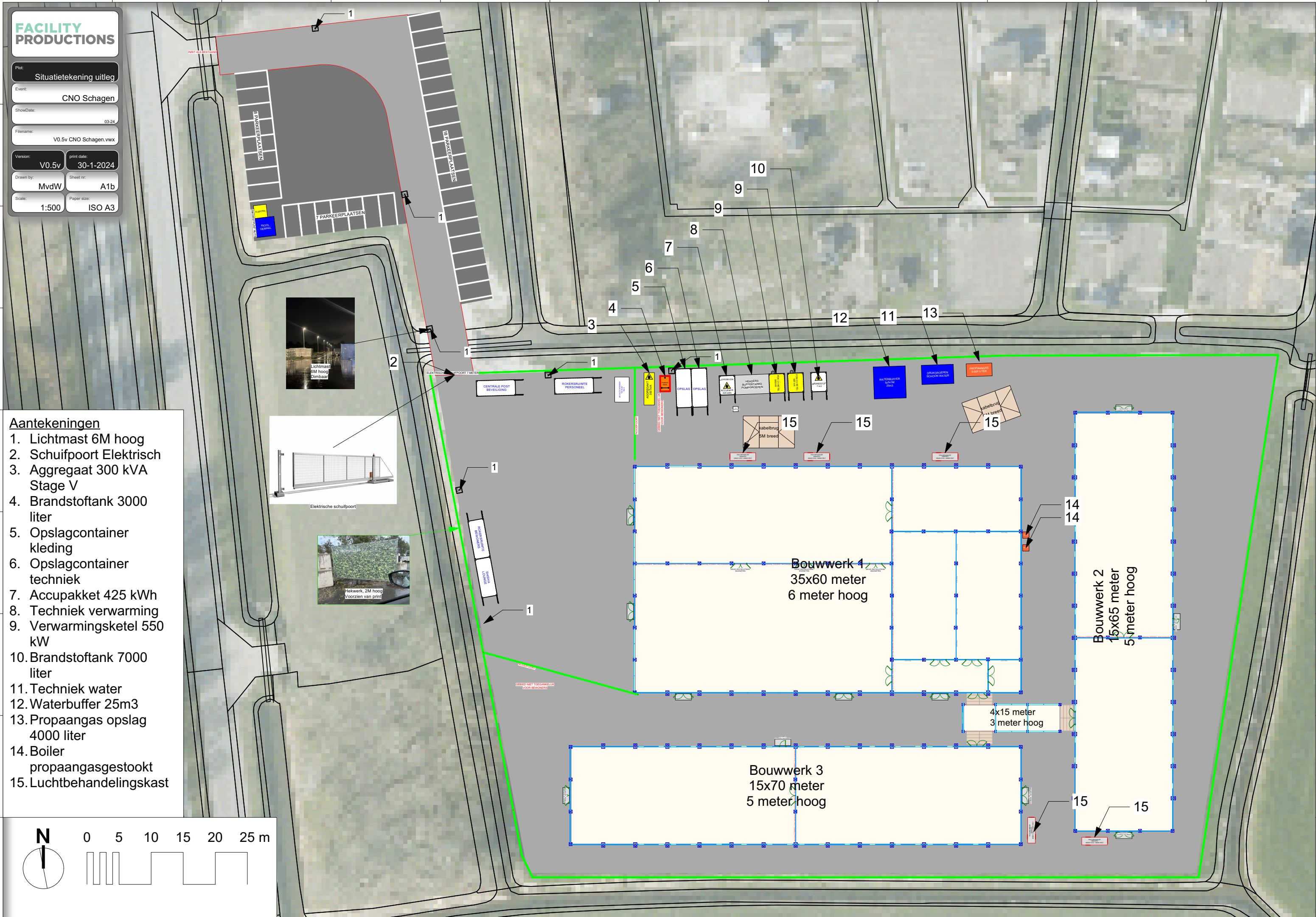
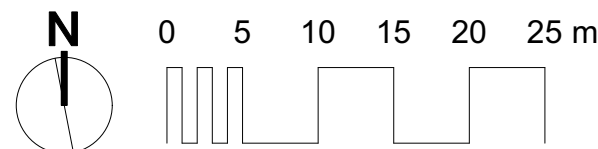
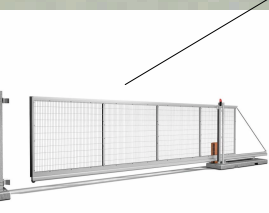
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl

Aantekeningen

1. Lichtmast 6M hoog
2. Schuifpoort Elektrisch
3. Aggregaat 300 kVA Stage V
4. Brandstoftank 3000 liter
5. Opslagcontainer kleding
6. Opslagcontainer techniek
7. Accupakket 425 kWh
8. Techniek verwarming
9. Verwarmingsketel 550 kW
10. Brandstoftank 7000 liter
11. Techniek water
12. Waterbuffer 25m³
13. Propaangas opslag 4000 liter
14. Boiler propaangasgestookt
15. Luchtbehandelingskast



Bijlage: Fotoblad van de betreffende locatie



Het aanzicht vanuit de lucht en vanaf de rand van Schagen (Priggeweg / Provinciale weg N241)



Aan het college van burgemeester en wethouders van Schagen

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. van Son

BEL/RO

Telefoonnummer 06-58990282

patrick.van.son@noord-holland.nl

1 | 5

**Betreft: intenties en afspraken woningbouwversnelling en
verkenningstraject BPL stad Schagen**

Verzenddatum

19 MEI 2022

Kenmerk

1831169 /1831172

Geacht college van burgermeesters en wethouders,

Uw kenmerk

We hebben kennis genomen van het gezamenlijk doorlopen traject van werkateliers onder leiding van de Bouwambassadeur met als doel de fasering, investering en prioritering van uw woningbouwplannen inzichtelijk te maken én zo duidelijkheid te verschaffen met betrekking tot het verkenningstraject omtrent eventuele aanpassing van de begrenzing van Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) bij Schagen Oost. De faserings- en investeringsstrategie is in goede samenwerking met ons tot stand gekomen. Wij constateren dat de adviezen en conclusies voldoen aan provinciaal beleid en provinciale regelgeving.

In het bestuurlijk overleg van 15 december 2021 zijn deze adviezen besproken in het bijzijn van gedeputeerde Loggen, wethouder Beemsterboer en de Bouwambassadeur. In het overleg zijn op basis van de faserings- en investeringsstrategie afspraken gemaakt over de woningbouwversnelling in de gemeente Schagen en het vervolg omtrent het verkenningstraject BPL. In deze brief geven we aan wat de intenties en afspraken zijn.

Voorgeschiedenis

Bij de vaststelling van de Omgevingsverordening NH 2020 (OVNH2020) hebben wij aan PS toegezegd¹ een verkenning uit te voeren voor de stad Schagen, gericht op onderzoek naar de noodzaak of wenselijkheid om onderbouwd de contouren van het Beschermde Provinciaal Landschap (BPL) aan te passen ten behoeve

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

¹ Met betrekking tot de Zijpe- en Hazepolder zijn twee moties (M114-2020 en M148-2020) aangenomen. Hier loopt een apart verkenningstraject voor.

van stedelijke ontwikkelingen (onder 1.5 in de Nota van Beantwoording).

Vervolgens heeft u eind juni 2021 een concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040 opgesteld, waarin u integraal uw stedelijke ambities, waaronder ambities op het gebied van woningbouwprogrammering, heeft uitgewerkt. De Ontwikkelvisie is voor u een belangrijk instrument om nu en voor de toekomst de goede keuzes te maken vanuit het brede ruimtelijke perspectief van de stad Schagen. Gelijktijdig zouden wij ook starten met het Verkenningstraject voor de stad Schagen, zoals door ons is toegezegd in de Nota van Beantwoording van de Ontwerp Omgevingsverordening 2020 (1477251 / 1478386) op 11 november 2020. Met het verkenningstraject zou worden bekeken of het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) rond de stad zou moeten worden aangepast. U heeft vooral behoefte aan aanpassing van de begrenzing van het BPL aan de oostkant van de stad. Dit is dan ook benoemd in uw ontwikkelvisie.

Op 7 juli 2021 hebben wij geconcludeerd dat het kwantificeren van de woningbouwbehoefte, planning en financiële haalbaarheid voor ons noodzakelijk zijn in relatie tot een besluit over een verkenningstraject. Die onderbouwing was vanuit de ontwikkelvisie op dat moment voor ons nog onvoldoende. Onze Bouwambassadeur heeft daarop samen met u een faserings- en investeringsstrategie opgesteld, welke inmiddels is afgerond.

Zowel de gemeente Schagen als de provincie Noord-Holland hebben baat bij spoedige planontwikkeling ten behoeve van de woningbouw in Schagen én duidelijkheid over het verkenningstraject. Daarom is in het bestuurlijk overleg van 7 juli 2021 tussen gedeputeerde Loggen, wethouder Beemsterboer en de bouwambassadeur Lex Brans besloten een faserings- en investeringsstrategie op te stellen door de bouwambassade. Via deze strategie, die is ondersteund door het planeconomisch adviesbureau Metafoor, is gewerkt aan het verkrijgen van inzicht in de onderbouwing van de woningbouwprogrammering en de ruimtelijke consequenties die een direct gevolg zijn van woningbouwprogrammering en van ambities op andere thema's binnen de concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040. We hebben gezamenlijk input geleverd voor het advies. Hierbij zijn het Kwalitatief woningbouwprogramma Kop van Noord-Holland, Masterplan Wonen, Woondeal, Woonakkoord alsmede de concept-Ontwikkelvisie stad Schagen 2040 als bouwsteen gebruikt en hebben we gezocht naar mogelijkheden voor binnenstedelijke verdichting.

In de periode tussen de zomervakantie 2021 en de kerstvakantie 2021 is er ambtelijk intensief samengewerkt om dit advies van input te

voorzien. Het advies heeft zich toegespitst op de stad Schagen, de dorpen binnen de gemeente Schagen zijn buiten beschouwing gelaten.

Op 15 december 2021 is het advies besproken in een bestuurlijk overleg tussen gedeputeerde Loggen en wethouder Beemsterboer. De conclusies van het advies zijn gezamenlijk vastgesteld en worden onder 'intenties en afspraken' toegelicht. Om dit te bekrachtigen is besloten met voorliggende brief de intenties en afspraken te bevestigen en zo te zorgen dat de woningbouw in de stad Schagen wordt versneld.

Intenties en afspraken

De provincie Noord-Holland en de gemeente Schagen zijn het volgende van plan:

1. De gemeente Schagen focust zich - in lijn met de conclusies van de faserings- en investeringsstrategie en de concept- Ontwikkelvisie stad Schagen - op de ontwikkeling van Muggenburg-Zuid (ca. 600-700 woningen), Muggenburg Eiland (ca. 200 woningen), Lagedijk (ca. 125 woningen) en versterking van een kwalitatief hoogwaardig centrum (Molenstraat 64 en de locatie Action/Wibra (samen ca. 120 woningen). Al deze locaties vallen buiten de beschermingsregimes van de omgevingsverordening en/of zijn binnenstedelijk, passend bij de focus van het regionale Woonakkoord.
 - a. De Provincie Noord-Holland kan de gemeente Schagen ondersteunen bij het tot uitvoering brengen van bovengenoemde locaties. Hiervoor zijn onder meer ten tijde van het sluiten van deze afspraken beschikbaar:
 - i. De Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw;
 - ii. Strategische meedenkkraft vanuit het Kernteam Versnelling Woningbouw;
 - iii. Versnellingsmogelijkheden die voortkomen uit het Masterplan Wonen.
 - iv. Ondersteuning bij een aanvraag voor toekomstige Woningbouwimpulsen;
 - v. Inzet vanuit het Knelpuntenbudget om specifieke knelpunten op te lossen;
 - vi. Ondersteuning bij de implementatie van een adequaat planningsysteem.
 - b. Gezamenlijk erkennen wij dat er door de ontwikkeling van meer dan 600 woningen in Muggenburg-Zuid een noodzaak is tot ontsluiting van dit project op de N245. De provincie zal vanuit haar rol een besluit nemen over de ontsluiting van de inrit op de provinciale weg. De ontsluiting dient te worden bekostigd vanuit het plan van Muggenburg-Zuid. De verwachting is dat deze ontwikkeling over ca. 2 tot 3 jaar kan starten met de (gefaseerde) bouw.
2. Er is ruimte gevonden om ca. 150 woningen binnenstedelijk toe te voegen door een geleidelijke transformatie van het gebied Witte Paal. Dit zal pas op een termijn van 10 tot 15 jaar mogelijk

worden. De gemeente Schagen neemt dit ter overweging mee in de definitieve ontwikkelvisie.

3. De (binnenstedelijke) ontwikkelingen onder punt 1 en 2 leveren voldoende woningbouw op voor de stad Schagen zoals redelijkerwijs op basis van de huidige demografische en woningmarktontwikkelingen kan worden verwacht. Daarom is de ontwikkeling van Schagen Oost als woongebied op korte termijn niet noodzakelijk. Echter, bij een toenemende bevolkingsprognose en/of het wegvallen van de binnenstedelijke locaties is ontwikkeling van woningbouw in Schagen Oost een reële en financieel haalbare optie, welke in de toekomst moet worden opengehouden. De locatie is dan ook opgenomen in het regionale Woonakkoord.
 - a. Het verkenningstraject, dat uitsluitend geeft over het feit of aanpassing van het BPL in Schagen Oost mogelijk is, start wanneer op termijn - vanuit adaptief programmeren - de noodzaak hiertoe vanuit demografische en woningmarktontwikkelingen wordt aangetoond door de gemeente Schagen. Op dit moment is de noodzaak om een inhoudelijk besluit hierover te nemen er nog niet.
 - b. Elke vier jaar, te midden van elke collegeperiode van het college van B&W van de gemeente Schagen, wordt de noodzaak om het verkenningstraject omtrent aanpassing van het BPL te starten gezamenlijk tussen de gemeente Schagen en de provincie Noord-Holland afgewogen. De eerste afweging zal plaats vinden in 2024.
 - c. Uitgangspunt voor Schagen Oost is dat eventuele toekomstige ontwikkelingen zorgvuldig in het landschap worden ingepast en deze gericht zijn op het behoud c.q. versterken van de kwaliteit van het beschermde gebied.
4. Een zuidelijke rondweg is op basis van de huidige verkeersmodellen op korte termijn niet noodzakelijk om bovenstaande woningbouwontwikkelingen te faciliteren. Vanuit adaptief programmeren is het wenselijk de aanleg van een zuidelijke ringweg als toekomstige keuze (op de termijn van 10 tot 15 jaar) te markeren en bij de ontwikkeling van Muggenburg-Zuid rekening te houden met een mogelijke zuidelijke aansluiting. Een toekomstige uitdaging zal zijn om kostendragers te vinden voor de zuidelijke rondweg.

Tot slot

Wij wensen u veel succes bij het voorspoedig tot uitvoering brengen van de woningbouwplannen. Om u hierbij te ondersteunen zijn de Bouwambassadeur en het Kernteam Versnelling Woningbouw beschikbaar om de voortgang van de uitvoering van de woningbouwplannen en eventuele acties te bespreken.

Wij vertrouwen erop dat de faserings- en investeringsstrategie en deze brief daaraan zullen bijdragen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Aan: Voorzitter en leden Statencommissies “Ruimte” en “Landelijk gebied”,
Provincie Noord-Holland. (per mail verzonden)
Van: Bewonersgroep Schagen Oost.
Datum: 13 januari 2025

Betreft: Verlenging Provinciale ontheffing beperkingen BPL voor asielopvang Schagen Oost

Geachte heer, mevrouw,

U ontvangt dit schrijven van een bezorgde groep omwonenden en bewoners van het Bijzonder Provinciaal Landschap Schagen-Oost.

Binnenkort beslist uw commissie over een aanvraag voor verlenging van de ontheffing op de beperkende regelgeving voor Bijzonder Provinciaal Landschap voor het verlengen van de opvang van vluchtelingen (AZC) in Schagen Oost. De door de gemeente Schagen beoogde verlenging is 5 jaar met een optie voor nog eens 5 jaar.

Wij hebben eerder onze bezwaren naar u kenbaar gemaakt. Onder druk heeft u destijds ingestemd met een ontheffing van de beperkende regelgeving voor BPL voor maximaal 1 jaar.

Inmiddels gebleken is dat er wel degelijk alternatieven zijn voor deze locatie. Bovendien zal de gevraagde verlenging vrijwel zeker opnieuw een uitbreiding betekenen van de aanslag op de kernkwaliteiten van dit landschap.

Het Bijzonder Provinciaal Landschap Schagen-Oost

De kernkwaliteiten van dit landschap zijn in veel documenten beschreven. In de eerste plaats natuurlijk in het door de provincie Noord-Holland opgestelde document “Bijzonder Provinciaal Landschap”. Bovendien in de door de provincie opgestelde “Leidraad Landschap en Cultuurhistorie” en de “Omgevingsverordening NH 2022”. Ook de gemeente Schagen is zich bewust van de waarde van dit gebied, zo blijkt uit de Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 en het Bestemmingsplan Landelijk gebied Schagen.

In deze documenten wordt uitgebreid ingegaan op de nostalgische verkaveling en het terpenlandschap met veel stolpen rondom Schagen. Er wordt gepleit voor behoud van het open landschap, de fraaie doorzichten en de ruimtelijke structuur.

Deze beschrijvingen zijn terecht. Daarom is het gebied ten oosten van Schagen geliefd bij veel wandelaars en fietsers voor recreatie “dichtbij”. Ook de flora en fauna in dit gebied met veel weidevogels is bekend. Zelfs vrij dicht bij de provinciale weg N241 ligt het bekende “Reigerbosje” waar veel blauwe en zelfs zilvereigers nestelen. 100 meter verder in het weidelandschap staat een nestkast waar al jaren een torenvalk nestelt.

Pijnlijke ingreep in het landschap

De door Schagen gekozen locatie voor de noodopvang is dan ook in meerdere opzichten bijzonder ongelukkig. Het eerder genoemde reigerbosje grenst direct aan deze locatie en de historische lintstructuur van het buurtschap Nes omzoomt de huidige locatie voor de noodopvang voor een deel. De doorkijkjes vanaf dit lint kijken nu op een immens wit tentencomplex.

Ingrijpende verstoring bodemleven.

Voor de bestaande noodopvang is 9.750 m² asfaltverharding aangebracht op een 35 cm dikke onderlaag van gebroken bouwpuin. Dit komt neer op bijna 7.000 ton (!) bouwpuin, afgedekt met 1.600 tot 1.700 ton asfalt. Het bodemleven wordt hierdoor, mogelijk zelfs blijvend, ernstig verstoord, zeker als deze verharding nog eens 10 jaar blijft liggen.

Verlenging van de ontheffing betekent een forse vergroting van het oppervlak.

De huidige noodopvang in tenten is ongeschikt voor langdurig verblijf. Een verlenging van de ontheffing met 5 jaar met een optie voor nogmaals 5 jaar betekent dat opvang in tenten moet worden vervangen door meer duurzame opvang in woonunits.

De door COA en Schagen gehanteerde randvoorwaarden geven aan dat voor 300 asielzoekers tussen 12.500 en 18.500 m² oppervlak nodig is. Dit betekent dat het nu bestaande asfalt-oppervlak van 9.750 m² met zo'n 5.000 á 6.000 m² moet worden vergroot. Hiervoor moet opnieuw ruim 3.500 ton bouwpuin en ruim 850 ton asfalt worden aangebracht.

Op basis van het beschikbare terrein zal deze uitbreiding vooral plaatsvinden op een strook, gelegen naast de provinciale weg. (zie afbeelding op bijgaand fotoblad).

Juist op deze gevoelige zichtlocatie zal het zicht op het landschap nog ingrijpender worden verstoord en beperkt.

Waarom in BPL?. Er zijn wel degelijk alternatieven.

In haar verzoek om verlenging van de ontheffing op BPL geeft de gemeente Schagen aan dat er geen alternatieven zijn. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken.

In verband met de overeengekomen tijdelijke beschikbaarheid van Schagen Oost heeft de gemeente onderzoek gedaan naar alternatieve locaties. Dat had tot resultaat dat het college met haar raadsvoorstel van 16 september 2024 voorstelde op de locaties Waarland en Dirkshorn een opvang te realiseren voor elk 150 asielzoekers.

Onder het kopje "Argumenten" wordt gemeld dat beide locaties voldoen aan de eisen van COA, eigendom zijn van de gemeente en er geen strategische bezwaren zijn.

Daarna volgen meer positieve argumenten waaronder dat de relatieve kleinschaligheid positief is voor de bewoners en te verkiezen is boven grootschalige opvang van 300 personen.

Ook kunnen de units op deze locaties na de gebruikstermijn mogelijk worden ingezet voor huisvesting van starters, arbeidsmigranten of statushouders.

Geschrokken van de felle reactie van de dorpsraden en veel inwoners van deze dorpen heeft de gemeenteraad dat plan teruggetrokken, waarna op basis van een inderhaast uitgevoerd onderzoek toch weer is teruggevallen op de BPL-locatie.

Verleng de onder druk afgegeven ontheffing niet nu er alternatieven zijn.

De door de provincie Noord-Holland aan Schagen verleende ontheffing en de vergunning van de gemeente Schagen zijn afgegeven voor één jaar. Deze termijn is nadrukkelijk met de gemeente en daarna ook door het college met omwonenden gecommuniceerd en aan hen beloofd.

Na dat jaar zou het terrein worden teruggegeven aan de natuur.

In de recent gewijzigde Omgevingsverordening NH 2022 is de benaming "Bijzonder Provinciaal Landschap" veranderd in BL: "Beschermd landschap".

We hopen dat u deze naamswijziging waarmaakt en dit landschap echt beschermt door geen toestemming te geven voor deze verlenging van de ontheffing die bovendien een uitbreiding van het terrein zal betekenen. Er zijn immers alternatieve locaties beschikbaar.

We vertrouwen erop dat u bovenstaande overwegingen meeneemt bij de behandeling van het verzoek om verlenging van Schagen-Oost in uw Statencommissie "Ruimte".

Met vriendelijke groet,



[Redacted]

Deze brief is opgesteld door ondergetekenden in overleg met een groep bezorgde omwonenden en bewoners van Bijzonder Provinciaal Landschap Schagen Oost:

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Bijlage: Fotoblad locatie asielnoodopvang in BPL Schagen Oost

Bijlage: Fotoblad van de betreffende locatie

In dit Bijzonder Provinciaal Landschap, ten Oosten van Schagen ligt de noodopvanglokatie

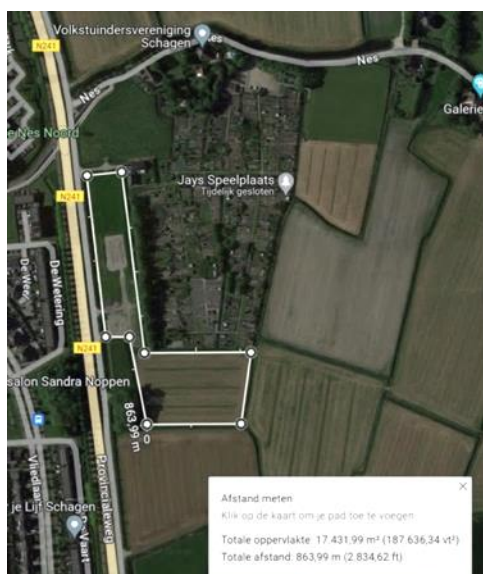


Het aanzicht vanuit de lucht en vanaf de rand van Schagen (Priggeweg / Provinciale weg N241)





Bij ombouw naar permanente opvang met woonunits is het vrijwel zeker nodig om de strook langs de provinciale weg bij het terrein te betrekken.



Raadsvoorstel

Zaaknummer:	164388
Soort voorstel:	Raadsvoorstel
Raadsvergadering:	16 september 2024
Portefeuillehouder:	M. van Kampen-Nouwen
Status:	Openbaar

Onderwerp: Locatie Noodopvang Asielzoekers

Samenvatting

In onze gemeente is er tot 1 april 2025 een noodopvanglocatie voor asielzoekers in Schagen-Oost. Om te blijven voldoen aan onze verplichting om asielzoekers op te vangen, moet er voor deze locatie een vervanging worden gevonden.

Er is een locatie gezocht in of nabij de stad Schagen en in de andere kernen. In de stad Schagen zijn enkele locaties die deels voldoen aan de eisen van het COA, maar waar ook belangrijke nadelen aan verbonden zijn.

Het combineren van de locaties Waarland en Dirkshorn met elk 150 asielzoekers heeft de voorkeur.

Voorgesteld besluit

1. De locaties in Waarland en Dirkshorn aan te dragen als locaties voor duurzame opvang van ieder 150 asielzoekers.
2. Duur van de opvang vast te stellen op 5 jaar met een optie tot verlenging voor eenzelfde periode, waarbij in 2029 door college en raad een besluit over verlenging en gebruik genomen wordt.

Inleiding

In onze gemeente is sinds 1 april 2024 een noodopvanglocatie asielzoekers van het Centraal Orgaan opvang Asielzoekers (COA) gevestigd, locatie Schagen Oost. Vanwege het bijzondere karakter van het landschap, Bijzonder Provinciaal Landschap, is de termijn van vestiging beperkt tot één jaar. Dat betekent dat als wij aan onze taakstelling willen blijven voldoen, op korte termijn een andere locatie voor deze noodopvang gevonden moet worden.

In overleg met het COA is gezocht naar locaties die hiervoor in aanmerking kunnen komen. Daarbij is gekeken naar zaken als veiligheid, bereikbaarheid, voorzieningen en het vermogen van de omgeving om deze groep mensen op te nemen. Hierbij betreft het een opvanglocatie die vanaf de start gedurende, ten minste, 5 jaar in bedrijf zal zijn. We spreken daarmee van duurzame opvang.

Daarnaast hebben wij gekeken naar wie de eigenaar is van het perceel en of er vanuit de

provincie restricties op het perceel zijn gelegd.

Na een inventarisatieronde van mogelijke locaties, hebben wij per locatie de geschiktheid beoordeeld. Vanwege de impact die de opvang zou hebben op de voorgestelde kernen Dirkshorn en Waarland, in vergelijking met de stad Schagen, is de focus gelegd op locaties binnen de stad Schagen danwel grenzend aan de stad. Onder andere is de locatie De Lus onderzocht. Deze locatie was niet meegenomen in de eerste analyse. Ook is de locatie Muggenburg Zuid nader onderzocht.

Afwegingskader

Met dit voorstel leggen wij u een keuze voor. Per onderzochte locatie geven wij u onze bevindingen om uiteindelijk tot een gewogen keuze voor een nieuwe locatie te komen. Belangrijke elementen in onze afwegingen zijn de maatschappelijke en veiligheid specifieke aspecten. Bij maatschappelijke aspecten denken wij dan zowel aan de belangen en het persoonlijk welzijn van de asielzoekers als aan die van onze inwoners. Voor beide groepen willen wij zorgen voor een prettige en veilige omgeving. Specifiek richting de asielzoekers is het van belang dat er voorzieningen zoals een supermarkt, school en een bushalte in de nabijheid zijn. In afwachting van de behandeling van de asielaanvraag is het van belang dat een asielzoeker kan deelnemen aan de samenleving, bijvoorbeeld door te sporten en deel te nemen aan maatschappelijke initiatieven. Ook statushouders kunnen ondergebracht zijn in deze opvang in afwachting van een woning in de aan hun gekoppelde gemeenten. Belangrijk is dat de statushouder al kan integreren en kan werken. Dat stelt eisen aan de locatie van de noodopvang.

Voor onze inwoners vinden wij het van belang te kijken naar het vermogen van de kern waar de noodopvang wordt gerealiseerd om deze groep op te vangen. Dit betekent dat wij kijken naar de verhouding asielzoekers/inwoners. Wanneer deze verhouding te hoog wordt, zonder dat wij daar overigens een harde grens voor kunnen of willen geven, dan is het, in onze optiek minder wenselijk om de noodopvang in de betreffende kern te plaatsen. Een andere manier om hier naar te kijken is vanuit het beroep op vrijwilligers. Noodopvang is mede afhankelijk van de inzet van vrijwilligers. Onze ervaring is dat in kleinere kernen de bereidheid om als vrijwilliger te ondersteunen hoog is maar dat dit numeriek toch lastig blijft.

Uiteindelijk hebben wij de volgende locaties tegen elkaar afgewogen:

1. Nieuwedijk (tussen Lagedijk en Schagerbrug)
2. Muggenburg-Zuid
3. De Lus
4. Waarland
5. Dirkshorn
6. Combinatie Waarland-Dirkshorn

Voor de analyse van de locaties door het COA verwijzen wij naar de bijlage (COA, Memo Schagen, Afwegingen locaties COA, d.d. 5-9-2024, versie 7.0).

Beoogd resultaat

Met dit voorstel willen wij bereiken dat er tijdig een andere locatie dan Schagen Oost voor de noodopvang van asielzoekers beschikbaar is. Hierdoor blijven wij voldoen aan de taakstelling die wij op grond van de Spreidingswet hebben.

Argumenten

1.1 De combinatie Waarland en Dirkshorn is de meest geschikte optie voor duurzame noodopvang asielzoekers.

Deze locaties voldoen aan de eisen van het COA, zijn eigendom van de gemeente en er zijn geen strategische bezwaren.

Locatie Waarland: gelegen achter de voetbalvelden, entree tot perceel aan de Kerkstraat.
Locatie Dirkshorn: gelegen in de hoek Raadhuisstraat – Ingenieur Krabbeweg, entree tot perceel aan de Groenhartweg.

Deze locaties bieden voldoende ruimte om daar gezamenlijk 300 opvangplekken te realiseren. Ook de afstand tot voorzieningen voldoet aan de eisen die het COA daaraan stelt. Op het gebied van ruimtelijke ordening en inpassing heeft een eerste analyse van het COA geen bezwaren opgeleverd.

De bewoner van de noodopvang op deze locatie bevindt zich min of meer 'midden in' de gemeenschap. De percelen sluiten aan op een woonomgeving. Dit maakt deelname aan de maatschappij makkelijker.

Voor de asielzoeker zelf is de relatieve kleinschaligheid van een opvanglocatie voor 150 bewoners te verkiezen boven een locatie die is bestemd voor 300 bewoners.

Voor wat betreft de faciliteiten op de locatie geeft het COA de garantie dat er geen verschil is tussen een locatie voor 300 en voor 150 personen.

Bijkomend voordeel is dat de locaties geschikt is om na afloop van de termijn de woningen te laten staan en in te zetten voor de huisvesting van bijvoorbeeld starters, arbeidsmigranten en/of statushouders.

Onze verwachting is dat de inwoners van beide kernen goed in staat zijn de komst van een opvanglocatie voor 150 asielzoekers te absorberen. Wij verwachten dat de opvang van 300 asielzoekers in een van de kernen, met name Dirkshorn (1.695 inwoners) een te grote belasting voor de gemeenschap vormt.

Door te kiezen voor deze twee locaties geven wij invulling aan het uitgangspunt "Opvang met menselijke waardigheid in een schaal die past bij de stad, de kernen en buurten in de Gemeente Schagen", zoals door uw raad op 7 februari 2024 als motie is aangenomen.

1.2 Voortzetten van de locatie Schagen-Oost in in strijd met de ontheffing van de Provincie.

De huidige locatie Schagen-Oost zou wat het COA betreft, kunnen worden omgebouwd /

aangevuld met de nieuwe opvang. De bestaande locatie bevat het COA goed en blijkt ook vanuit de gemeente goed te functioneren.

Gebleken is echter bij de verlening van de ontheffing van de Provincie voor het bouwen in Bijzonder Provinciaal landschap, dat zij uitsluitend bereid was in te stemmen met bebouwing op deze locatie wanneer dat voor maximaal een jaar is. Voor een periode van 5 jaar is de Provincie niet bereid mee te werken. Daardoor hebben wij deze locatie verder niet in onze analyse meegenomen.

1.3 De locatie Nieuwendijk is door de ligging en beperkte ontsluitingsmogelijkheid niet geschikt.

Deze locatie is onderzocht als potentiële locatie nabij de stad Schagen als alternatief voor de locaties Waarland en Dirkshorn en is gelegen tussen de Nieuwedijk en Schagerbrug. De locatie is beschikbaar echter is de ligging van deze locatie zodanig dat de invloed van de opvang vooral op het dorp Schagerbrug gelegd wordt en hiermee geen alternatief is als locatie waarbij de invloed de stad Schagen treft (Schagerbrug heeft 2.105 inwoners, stand oktober 2023).

Aanvullend is de bereikbaarheid van het perceel een uitdaging. Dit komt mede omdat grenzend aan het perceel een nieuwbouwplan wordt gerealiseerd. De toegang tot het terrein loopt, in het meest gunstige geval, langs dat bouwperceel. De locatie is net iets minder dan de benodigde 2 hectare. Ook is het perceel langgerekt waardoor het een uitdaging is om de 300 opvangplaatsen enigszins efficiënt te plaatsen. Deze locatie hebben wij, in overleg met het COA, om deze redenen niet opportuun geacht en daarom niet nader onderzocht.

1.4 De locatie De Lus is zeer ongewenst als locatie voor noodopvang.

Wij zijn met een ondernemer vergevorderd in gesprek over mogelijke vestiging op een deel (de helft) van het beoogde perceel voor noodopvang. Met deze ondernemer is een intentieovereenkomst gesloten. Door de ondernemer zijn vergunningen aangevraagd die al verleend zijn (Milieuvergunning is door de Omgevingsdienst NHN op 1-8-'24 verleend en ter inzage gelegd) dan wel binnenkort verleend gaan worden (vergunning tot realisatie opstellen wordt begin september '24 verleend).

Weliswaar is de overeenkomst inmiddels geëindigd door afloop van de termijn, dat laat onverlet dat een status is bereikt waar niet zondermeer overheen gestapt kan worden. Gewekte verwachtingen bestaan uit de verwachting dat de ondernemer op deze locatie zijn bedrijf kan continueren en uitbreiden en daarmee samenhangende omzet- en winstverwachtingen. Een andere locatie die geschikt is (te maken) voor deze ondernemer is niet beschikbaar.

Gezien de stand van zaken en de verwachtingen die de ondernemer redelijkerwijs mag hebben, valt niet uit te sluiten dat er, indien nu op deze locatie een opvanglocatie wordt gevestigd, met succes een beroep op schending van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur gedaan kan worden.

De toekomstige bewoners van de noodopvang zien zich gehuisvest op het uiteinde van een bedrijventerrein. Direct naast de noodopvang zien zij de asfalt verwerkende fabriek staan.

Op momenten ervaren zij hier ook hinder van in de vorm van geluid en geur. De bewoners, waaronder kinderen die het perceel verlaten om elders boodschappen te doen, te gaan werken, te recreëren et cetera, begeven zich op een bedrijventerrein waar veel (vracht)verkeer is. Wij vinden dit voor de bewoners van de noodopvang geen prettige situatie. Wij verwachten dat dit het welzijn van de bewoners niet gaat helpen.

Andere overwegingen ten aanzien van deze locatie zijn van andere aard en betreffen onze economische ambities. De ruimte voor bedrijven om zich te vestigen in onze gemeente is zeer schaars. Momenteel staan er bijna 50 bedrijven op een wachtlijst voor vestiging of uitbreiding in onze gemeente. Wij leggen dan ook grote druk op de uitbreiding van bedrijventerreinen. Vestiging van noodopvang asielzoekers staat ons inziens haaks op de uitdagingen in het coalitieprogramma. De lus heeft bedrijven nodig die werkgelegenheid en lokale economie bevorderen. De vestiging van noodopvang op een bedrijventerrein is oneigenlijk gebruik en zal, verwachten wij, een negatief effect hebben op onze ambitie onze bedrijventerreinen uit te breiden.

Een eerste analyse van de ter plaatse geldende milieu bepalingen wijst uit dat, met name de nabijheid van zware industrie, de vergunningverlening twijfelachtig maakt. Als al een vergunning kan worden verleend dan zal dat tijdelijk zijn en zijn maatregelen nodig om de milieuoverlast voor de bewoners te beperken. Hierbij kan gedacht worden aan schermen rondom het terrein. Het effect daarvan zal beperkt zijn.

De beoogde locatie op de Lus bevindt zich naast de asfaltcentrale en tegenover het garagepark. Vanuit ruimtelijke planologisch oogpunt is het twijfelachtig of hier een voldoende ruimtelijke onderbouwing kan worden opgesteld om hier een opvanglocatie te realiseren. Daarnaast zijn er ontwikkelingen die maken dat wij dit geen geschikte locatie vinden om de opvang te realiseren.

1.5 De locatie Muggenburg-Zuid is zeer ongewenst als locatie voor noodopvang.

De bewoner van de noodopvang op deze locatie ervaart enerzijds een landelijk gebied maar anderzijds een gebied dat, vanaf het moment dat de asielzoeker arriveert totdat deze vertrekt, een bouwterrein is. De aanvang van het project bestaat uit het bouwrijp maken van het gehele terrein. Dit plangebied grenst aan het perceel waarop de noodopvang is voorzien.

De weg naar Schagen waarlangs de bewoner van de noodopvang loopt of fietst, leidt door het bouwterrein. Voor een deel wordt de route gedeeld met bouwverkeer. Een volledige scheiding van bouw- en overig verkeer is niet mogelijk.

Bijkomend is dat het gemeentelijk perceel onderdeel is gemaakt van een grondruil met de projectontwikkelaar. Het gemeentelijk perceel is onderdeel van de woningbouwlocatie. Daarvoor in ruil krijgt de gemeente een perceel, noordelijk op het terrein waarop een basisschool wordt gerealiseerd. Het realiseren van noodopvang betekent dat de ruil niet plaats kan vinden en dat betekent dat de basisschool voorlopig niet gerealiseerd gaat worden.

Door het gebied loopt een waterleiding van asbest. Deze wordt, als onderdeel van de

ontwikkeling van het terrein verwijderd en elders opnieuw gelegd. Dit betekent dat op en rond het perceel van de noodopvang gewerkt wordt met schadelijk materiaal (asbest). Op zich hoeft dat niet onoverkomelijk te zijn maar bijdragen aan het welzijn van de bewoners zal het niet.

De ontwikkeling van het terrein kent een lange voorgeschiedenis. Na 40 jaar is er eindelijk een bestemmingsplan dat binnenkort aan u ter vaststelling wordt aangeboden. Door deze ontwikkeling van deze versnellingslocatie voorzien wij uitdrukkelijk in de vraag naar betaalbare woningen. Wij vinden het voorkomen van vertraging in dit plangebied een belangrijk uitgangspunt. Immers, omdat de provincie volgtijdelijkheid eist, werkt vertraging bij de ontwikkeling en realisatie van dit plangebied door naar de ontwikkeling Schagen-Oost.

Ten behoeve van deze zeer gewenste ontwikkeling is met de ontwikkelende partij een anterieure overeenkomst gesloten. Wij hechten er zeer aan om de woningen volgens afspraak en planning te realiseren. Van de ontwikkelaar weten wij dat deze alles in gereedheid heeft gebracht om in het vierde kwartaal van dit jaar, mits aan alle wettelijke eisen is voldaan, met de werkzaamheden te beginnen.

2.1 Voorzien in toekomstige behoefte aan tijdelijke woningen

Het COA gaat haar opvanglocatie realiseren door, in principe, gebruik maken van de woningen van het Rijks Vastgoed Bedrijf (RVB), ook wel bekend als de Hugo de Jonge woningen. De mogelijkheid bestaat deze woningen na afloop van de termijn over te nemen.

Het is voor het COA van belang, teneinde een keuze te kunnen maken m.b.t. het type woningen dat zij gaat inzetten, om te weten dat de gemeente voornemens is de woningen na afloop van de termijn over te nemen. Sluiten wij dit uit dan zal de keuze worden gemaakt voor eenvoudigere noodwoningen die het COA op haar beurt weer huurt.

Onze verwachting is dat er ook over 5 jaar behoefte zal zijn aan tijdelijke woningen zoals die van het RVB. Wij denken daarbij bijvoorbeeld aan starters op de woningmarkt, arbeidsmigranten en statushouders. Blijvend te kunnen beschikken over deze RVB zien wij dan ook vooral als een redelijk unieke kans.

Tegelijkertijd beseffen wij ons dat in 5 jaar tijd veel kan veranderen. Daarom is het voorstel om besluitvorming over verlenging voor nog eens 5 jaar, in 2029 plaats te laten vinden. Dit kan een verlenging zijn als opvanglocatie door het COA, dan wel nog te onderzoeken mogelijkheden waarin de woningen gebruikt worden door andere doelgroepen waarbij de gemeente al dan niet in samenwerking met een woningbouwcorporatie de woningen overneemt van het COA.

Kanttekeningen en alternatieven

Zorgen en bedenkingen inwoners

Wij stellen de inwoners van Waarland en Dirksborn in de gelegenheid eventuele zorgen met ons te delen. Vervolgens stellen wij, samen met het COA, zo veel als mogelijk in het werk deze zorgen weg te nemen danwel daaraan tegemoet te komen.

300 opvangplekken in Waarland

Wij verwachten dat het opvangen van alle 300 asielzoekers op de locatie Waarland een grote uitdaging is. Het vermogen van de gemeenschap (2.370 inwoners) om een groep van deze omvang op te vangen zal daarmee tot het uiterste worden opgerekt. Onmogelijk achten wij het niet.

Argumenten om te kiezen voor een locatie waar alle 300 asielzoeker opgevangen kunnen worden hebben met name betrekking op kostenbesparing, efficiency en dergelijke. Een locatie betekent immers dat er maar een terrein bouwrijp gemaakt hoeft te worden, dat met minder mensen gewerkt kan worden, dat er maar een omgevingsvergunning aangevraagd en behandeld hoeft te worden et cetera.

Muggenburg-Zuid

Een alternatief is om, ondanks onze bedenkingen daartegen, alsnog te kiezen voor Muggenburg-Zuid.

Het enkele argument dat hiervoor pleit is dat deze locatie in de stad Schagen ligt. Andere argumenten kunnen wij u hier niet voor geven.

De werkzaamheden op deze locatie worden over langere tijd gepland. Doorlooptijd is 8 jaar. Wellicht is er nog een mogelijkheid om, in overleg met de ontwikkelaar, te bekijken welke kansen er ontstaan op het moment dat de planning vloeibaar wordt gemaakt. Echter, de ontwikkelaar heeft al aangegeven niet bereid te zijn om mee te werken aan de realisatie van de opvanglocatie. Hij verwijst daarbij naar de gemaakte afspraken en de vraag uit de markt naar woningen. Vooralsnog achten wij deze exercitie dan ook kansloos en niet gewenst.

De Lus

Met betrekking tot deze locatie is door een extern adviesbureau een verkorte analyse uitgevoerd ten aanzien van de geschiktheid van deze locatie voor het plaatsen van een opvanglocatie (Notitie Quickscan Locatie De Lus, Schagen, d.d. 15 augustus 2024). Uitkomst van deze scan is dat het op grond van milieubepalingen zeer risicovol maar niet bij voorbaat onmogelijk is. Benadrukt wordt dat de Provincie geen voorstander is van huisvesting op bedrijventerreinen en deze ontwikkeling waarschijnlijk tegen zal gaan.

Indien uw keuze desondanks alsnog op De Lus valt dan treden wij in overleg met de Provincie en ondernemer waar reeds afspraken mee zijn gemaakt. Onderwerp van gesprek met de ondernemer is dan de wijze waarop de ondernemer gecompenseerd kan worden voor de investeringen die reeds zijn gedaan en in hoeverre de gewekte verwachtingen aanleiding zijn voor verdere compensatie. Het gesprek met de Provincie is gericht op het verkrijgen van toestemming voor huisvesting op een bedrijventerrein.

Maatschappelijk draagvlak

Verwacht mag worden dat omwonenden en belanghebbenden kritisch zullen zijn ten aanzien van het plan, ongeacht voor welke locatie gekozen wordt. Dit betekent dat wij, zodra u een keuze voor een locatie hebt gemaakt met de omwonenden en belanghebbenden in gesprek gaan. Na een inventarisatie van eventuele zorgen en bedenkingen bekijken wij op welke

wijze wij zo veel als mogelijk deze zorgen en bedenkingen kunnen wegnemen.

Overigens is onze ervaring dat aanvankelijke weerstand (tegen de noodwoningen op de locatie De Ark, de huisvesting van Oekraïense ontheemden op Noorderlicht en de noopvang asielzoekers op de locatie Schagen Oost) na verloop van tijd en na de nodige inspanning niet zelden omdraait naar steun.

De ervaring met opvanglocaties in onze gemeente is dat er niet of nauwelijks sprake is van overlast. Dit zien wij ook terug in de landelijke ervaringen met opvanglocaties.

Financiële aspecten

De kosten die gemaakt worden, worden verhaald op het COA door middel van het sluiten van een bestuursovereenkomst. Deze wordt opgesteld in het najaar van 2024.

Communicatie

Ongeacht de locatie waarvoor u kiest, is communicatie over het aanwijzen van de locatie voor noodopvang noodzakelijk. Met name betreft dit de omwonenden van de locatie. Wij informeren omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden door middel van een inloopavond en een persbericht.

Voor mensen die vragen hebben over de opvang of het proces stellen wij een e-mailadres beschikbaar.

Uitvoering en evaluatie

Zodra met betrekking tot de locatie een knoop is doorgehakt starten wij, samen met het COA de procedures op om tot een goede en volledige vergunningverlening te kunnen komen. Wat dit inhoudt hangt af van de gekozen locatie.

Bijlagen

- 1.Analyse COA, d.d. 5-9-2024, versie 7.0
- 2.Quickscan Buügel Hajema (De Lus)

Cie Ruimte maandag 17 maart, B-agenda 4a, Ontheffing BL Schagen Oost

Inspreektekst Judith Grippeling

Geachte leden van de Statencommissie Ruimte,

Dank u wel voor de gelegenheid om hier vandaag te spreken.

Ik vertegenwoordig een groep van circa 40 omwonenden en vele andere inwoners van Schagen die dit gebied koesteren en er dagelijks wandelen, fietsen en hardlopen. Mijn oproep aan u is helder: respecteer de status van het Beschermd Landschap en wijs de verlenging van de asielopvang in Schagen Oost af.

Dit landschap is niet zomaar een stuk grond; het heeft een grote cultuurhistorische en recreatieve waarde. De openheid, de karakteristieke doorzichten en de unieke verkavelingsstructuur met stolpboerderijen maken dit een gebied dat bescherming verdient.

Destijds werd ons gegarandeerd dat de opvang hier slechts één jaar zou duren. Dat jaar is voorbij. De gemeente heeft zelf twee alternatieve locaties gevonden in Dirkshorn en Waarland – beide geschikt voor duurzame opvang, gemeentelijk eigendom, en geen onderdeel van Beschermd Landschap. Deze locaties bieden niet alleen opvang, maar kunnen ook blijvend worden ingezet voor starters, arbeidsmigranten en statushouders.

Toch dreigt de gemeente haar belofte te breken. Onder druk van protesten in Dirkshorn en Waarland richt men zich weer op Schagen Oost. Maar een verlenging hier betekent niet alleen een voortzetting van de opvang – het betekent ook een grootschalige uitbreiding met woonunits, die opnieuw een zware aanslag vormt op het beschermde landschap.

Ik verzoek u dringend: houd vast aan de oorspronkelijke afspraken. Bescherm dit unieke gebied, respecteer de belofte van de gemeente en kies voor de duurzame, betere alternatieven.

Geef Schagen Oost terug aan de natuur, de omwonenden en de inwoners van Schagen.

Dank u wel.

Geachte leden van de Statencommissie Ruimte,

Dank u wel voor de gelegenheid om hier vandaag te spreken.

Ik vertegenwoordig een groep van circa 40 omwonenden en vele andere inwoners van Schagen die dit gebied koesteren en er dagelijks wandelen, fietsen en hardlopen. Mijn oproep aan u is helder: respecteer de status van het Beschermd Landschap en wijs de verlenging van de asielopvang in Schagen Oost af.

Dit landschap is niet zomaar een stuk grond; het heeft een grote cultuurhistorische en recreatieve waarde. De openheid, de karakteristieke doorzichten en de unieke verkavelingsstructuur met stolpboerderijen maken dit een gebied dat bescherming verdient.

Destijds werd ons gegarandeerd dat de opvang hier slechts één jaar zou duren. Dat jaar is voorbij. De gemeente heeft zelf twee alternatieve locaties gevonden in Dirkshorn en Waarland – beide geschikt voor duurzame opvang, gemeentelijk eigendom, en geen onderdeel van Beschermd Landschap. Deze locaties bieden niet alleen opvang, maar kunnen ook blijvend worden ingezet voor starters, arbeidsmigranten en statushouders.

Toch dreigt de gemeente haar belofte te breken. Onder druk van protesten in Dirkshorn en Waarland richt men zich weer op Schagen Oost. Maar een verlenging hier betekent niet alleen een voortzetting van de opvang – het betekent ook een grootschalige uitbreiding met woonunits, die opnieuw een zware aanslag vormt op het beschermde landschap.

Ik verzoek u dringend: houd vast aan de oorspronkelijke afspraken. Bescherm dit unieke gebied, respecteer de belofte van de gemeente en kies voor de duurzame, betere alternatieven.

Geef Schagen Oost terug aan de natuur, de omwonenden en de inwoners van Schagen.

Dank u wel.

RONDVRAAG 17 maart 2025

Rondvraag van Joost van Gilse (VVD) aan gedeputeerde Mevrouw Rommel over de brief ONTWIKKELINGEN HOUTRAKPOLDER (11g) aan PS d.d. 6 maart 2025

Op 13 januari stelde de VVD in de commissie Ruimte een rondvraag over de Houtrakpolder n.a.v de Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG 2025-2029.

De VVD vroeg zich af, of de plaatsing van een 380 kV-station, (inclusief de 'ruimhartige versterking van het landschap en de recreatieve en ecologische waarde') zich niets aantrekt van de vastgestelde voorwaarden voordat de reservering voor het havenbekken eventueel kan komen te vervallen. De gedeputeerde zegde toe in een brief een en ander te verduidelijken.

Over deze brief heeft de VVD nu de volgende vragen:

- Klopt het dat de locatie van het 380 kV-station, met een beslissing Q3 dit jaar, een eigen planning heeft die meerdere jaren vooruitloopt op de afgesproken afweging betreffende de reservering voor het havenbekken?
- Kunt u ons garanderen dat er bij een eventuele locatiekeuze voor het 380kV station voor de Houtrakpolder, voldoende ruimte blijft voor een goed te exploiteren havenbekken?

Joost van Gilse VVD

Dossiernummer 17738
Extern Zaak ID 2259965
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 6.a
Titel Onderzoek Mobiliteitsrechtvaardigheid
Organisatieonderdeel BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De provincie heeft een onderzoek afgerond naar het onderwerp Mobiliteitsrechtvaardigheid. In het onderzoek wordt beschreven wat de grootste belemmeringen zijn waar bewoners tegenaan lopen op het gebied van mobiliteit.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier. R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A.S. van der Veen

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143850

anne.van.der.veen@noord-holland.nl

1 | 4

Verzenddatum

13 FEB. 2025

Kenmerk

2259965/2371823

Uw kenmerk

Betreft: Onderzoek mobiliteitsrechtvaardigheid

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 17 maart 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

Met deze brief informeren wij u over de afronding van een onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid. Gedeputeerde Olthof wil de resultaten van het onderzoek delen en bespreken met de commissie.

Wat vragen wij aan de commissie?

Wij gaan graag met u in gesprek over de bevindingen van dit onderzoek. Het onderzoek geeft aanleiding om met onze gemeentes in gesprek te gaan en samen te werken aan betere mobiliteit voor onze inwoners. Wat ons betreft kan dit onderzoek dienen als input voor diverse beleidsvelden binnen Mobiliteit en Gebiedsontwikkeling. Tevens zal het betrokken worden bij de herijking van het Perspectief Mobiliteit (dat later dit jaar aan uw Staten wordt aangeboden).

Aanleiding van het onderzoek

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Vanuit verschillende landelijke onderzoeken blijkt echter dat een deel van de bevolking vanwege mobiliteitsproblemen moeite heeft om mee te doen aan de maatschappij, bijvoorbeeld omdat het te duur is of er te weinig goede reisopties zijn. In de ergste gevallen ervaren mensen mobiliteitsarmoede.

Zoals medegedeeld in juni 2024 (brief met kenmerk 2259965/2259975) zijn wij gestart met een onderzoek naar "mobiliteitsrechtvaardigheid". Dit onderzoek vindt plaats om beter zicht te krijgen op de belemmeringen waar onze bewoners tegenaan lopen, zodat we in de toekomst daar beter rekening mee kunnen houden in ons eigen mobiliteitsbeleid. Tevens hebben wij op dit onderwerp de samenwerking gezocht binnen het bestuurlijk Platform Mobiliteit van de MRA.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het onderzoek

In het onderzoek¹ is gekeken naar de indicatoren die mobiliteitsarmoede bepalen, de belemmeringen die mensen in het huidige systeem ervaren en hoe de mobiliteitstransitie (zoals beschreven in het Perspectief Mobiliteit) kan bijdragen aan meer mobiliteitsrechtvaardigheid.

In deze verkenning definiëren we mobiliteitsrechtvaardigheid als: *'de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van mobiliteit waardoor ze de plekken kunnen bereiken die ze nodig hebben om volwaardig mee te doen aan de maatschappij'*. Er is sprake van mobiliteitsarmoede wanneer mensen door beperkte mobiliteitsmogelijkheden niet volwaardig kunnen meedoen aan de maatschappij.

Anders dan bijvoorbeeld bij het OV tevredenheidsonderzoek, is voor dit onderzoek een representatieve steekproef van alle bewoners van Noord-Holland gevraagd naar hun mobiliteit. Deze enquête, waar bijna 2000 bewoners aan hebben meegedaan, is vervolgens aangevuld met interviews met bewoners en belangenorganisaties uit de provincie.

Bevindingen

Ongeveer 10% van de bewoners ervaart mobiliteitsarmoede. Dit percentage is vergelijkbaar met landelijke onderzoeken. Deze groep kan belangrijke bestemmingen in hun dagelijks leven niet bereiken en kan daardoor niet volwaardig deelnemen aan de samenleving.

Aan de hand van de ervaringen van deze bewoners zijn zes belemmeringen geïdentificeerd die het meest samenhangen met mobiliteitsarmoede. Vervolgens is gekeken welk deel van de bewoners die belemmering ervaart. De zes groepen bewoners die belemmeringen ervaren, zijn: de fysiek beperkte reiziger, de niet-fietsers, bewoners van een ontoegankelijke leefomgeving, de afhankelijke reiziger, de prijsgevoelige reiziger en de ongeruste reiziger. Het onderzoek gaat uitgebreid in op wat we bedoelen met elk van deze zes groepen.

Van alle bewoners ervaart dus één op de tien een vorm van mobiliteitsarmoede. Vier op de tien bewoners (42%) ervaart een belemmering in hun mobiliteit, maar geen mobiliteitsarmoede. Deze bewoners lopen een hoger risico om in de toekomst mobiliteitsarmoede te ervaren. Ongeveer de helft (48%) van de bewoners ervaart geen enkele belemmering.

Mobiliteitsarmoede lijkt een probleem te zijn dat overal in de provincie voorkomt. Ervaren mobiliteitsarmoede hangt slechts voor een deel samen met stedelijkheid en weinig met bereikbaarheid; zowel in het landelijk gebied als op hoogstedelijke plekken wonen mensen die belemmeringen ervaren.

Uit gesprekken met bewoners en maatschappelijke organisaties in de provincie blijkt dat de impact van ontoereikend vervoer erg groot kan zijn op het dagelijks leven. Door niet volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven kunnen bewoners eenzaamheid,

¹ Het onderzoek is uitgevoerd met onderzoeks- en adviesbureau Mobycon.

gezondheidsproblemen, langdurige werkloosheid en verminderde levenskwaliteit ervaren.

Het handelingsperspectief

Mobiliteitsrechtvaardigheid is een complex probleem waar niet één oplossing voor is. Ook is nog niet bekend welke maatregelen het meest effectief zijn voor de genoemde belemmeringen. Daarom zijn in het handelingsperspectief van het onderzoek een drietal oplossingsrichtingen verkend.

Allereerst wordt aangeraden om (ruimtelijk) in te zetten op “nabijheid” en zorg te dragen voor een toegankelijke openbare ruimte. Goede loop- en fietsroutes naar bestemmingen in de buurt kan meerdere belemmeringen tegelijkertijd verminderen.

De tweede oplossingsrichting gaat over Publieke Mobiliteit (waarvan de visie is vastgesteld juni 2024 in stuk 2233811/2233816). Publieke Mobiliteit gaat over al het vervoer wat je niet bezit. Publieke vervoersmiddelen zijn, naast ov, ook vraaggestuurd- en deelvervoer. Hubs en knooppunten spelen hierbij een belangrijke rol. Samen kunnen zij de reiziger meer bieden dan het huidige ov-systeem. Een flexibel, toegankelijk, betrouwbaar en op kleine schaal goed werkend systeem van publieke mobiliteit kan bewoners voor wie de drempel nu te hoog is helpen.

Tot slot hebben de doelgroepen uit het onderzoek baat bij het realiseren van een 'compleet fietssysteem'. Met die term wordt bedoeld dat de fiets voor vrijwel iedereen in de provincie een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt om je te verplaatsen. Het gaat daarbij niet alleen om het realiseren van goede infrastructuur, maar juist ook om betaalbare fietsen, fietsreparatie en fietslessen voor meer bewoners mogelijk te maken, waarbij ook hier de raakvlakken met gemeentelijke domeinen helder zijn.

Wat is de vervolgpprocedure?

Als gezegd streven wij ernaar de resultaten van dit onderzoek mee te nemen bij diverse beleidsvelden zoals Publieke Mobiliteit, Actieve Mobiliteit en Gebiedsontwikkeling. Bij de herijking van het Perspectief Mobiliteit nemen we de inzichten uit dit onderzoek mee. Wanneer er kansen voordoen om oplossingen te verkennen uit dit onderzoek, zullen we deze aangrijpen. Het onderzoek gaat ook besproken worden in de MRA (het onderwerp staat ook genoemd in de MRA Agenda, die u recent heeft besproken) en in de Provinciale Verkeers- en Vervoersberaden. Dat alles, omdat helder is dat samenwerking met gemeenten op dit onderwerp van groot belang is.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

De start van het onderzoek is ter kennisname gedeeld met de commissie Ruimte (sept 2024) middels PS-brief (juni 2024) met kenmerk 2259965/2259975.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Er zijn geen directe effecten van het onderzoek. Indirect beogen we dit onderzoek mee te nemen in toekomstige beleidsvorming.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

De financiële effecten zijn op dit moment nog niet in beeld. Deze zijn mede afhankelijk van de te kiezen aanpak en de samenwerking daarin met gemeentes. Wanneer er concrete maatregelen worden voorgesteld, zullen de financiële consequenties daarvan in beeld worden gebracht en worden voorgelegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

 **J. Olthof**

Onderzoek naar mobiliteits- rechtvaardigheid in Noord-Holland

Ervaren mobiliteitsbarrières
en mogelijke oplossingen



MOBILIT

INHOUD

3	 	1	Managementsamenvatting
3		1.1	De aanleiding
3		1.2	Het onderzoek
3		1.3	Zeven populatiegroepen in Noord-Holland
5		1.4	Spreiding van de populatiegroepen
6		1.5	Ervaren mobiliteitsarmoede
6		1.6	Het handelingsperspectief
8	 	2	Inleiding
8		2.1	Aanleiding van het onderzoek
8		2.2	Huidige beleid van provincie Noord-Holland
9		2.3	Onderzoeksvragen
10		2.4	Leeswijzer
11	 	3	Mobiliteitsrechtvaardigheid
11		3.1	Rechtvaardigheid
12		3.2	Mobiliteitsrechtvaardigheid
14	 	4	Indicatoren van ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid
14		4.1	Een indicator of een belemmering
14		4.2	Een mobiliteitspatroon herkennen
16		4.3	Onderzoeken van de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid
17	 	5	Populatiegroepen in Noord-Holland
18		5.1	De ongeremde reiziger
19		5.2	De mobiliteitsarme reiziger
21		5.3	De fysiek-beperkte reiziger
22		5.4	De niet-fietser
24		5.5	De ontoegankelijke leefomgeving
26		5.6	De afhankelijke reiziger
28		5.7	De prijsgevoelige reiziger
30		5.8	De ongeruste reiziger
32	 	6	Ervaren mobiliteitsarmoede
32		6.1	De impact van mobiliteitsarmoede
35		6.2	Reacties op de mobiliteitstransitie plannen
37		6.3	Inzichten
39	 	7	HANDELINGSPERSPECTIEF versie jan 2025
39		7.1	Drie voorstellen voor meer mobiliteitsrechtvaardigheid
42	 	8	Bijlagen
42			Bijlage 1: Overzicht van de risicoindicatoren
45			Bijlage 2: Toelichting op onderzoeksmethoden
48			Bijlage 3: Het vormen van de populatiegroepen
50			Bijlage 4: De enquête
56			Bijlage 5: stellingen gebruikt in de interviews en groepsgesprekken
58			Bijlage 6: Referenties

MANAGEMENTSAMENVATTING

1.1 DE AANLEIDING

Mobiliteit is essentieel voor deelname aan de samenleving, omdat het mensen in staat stelt om te werken, ontspannen, elkaar te ontmoeten en zich te ontwikkelen. Verschillende (landelijke) onderzoeken laten echter zien dat **het huidige mobiliteitssysteem niet voor iedereen toegankelijk** is. De provincie Noord-Holland is mede-verantwoordelijk voor het faciliteren van de mobiliteit van haar inwoners, maar de landelijke onderzoeken geven onvoldoende zicht op welke inwoners in Noord-Holland problemen ervaren die samenhangen met hun gebrek aan mobiliteit. Tegelijkertijd richt de provincie haar mobiliteitsbeleid steeds meer op de **mobiliteitstransitie**, waarbij verandering, vermindering en verduurzaming van mobiliteit centraal staan. Er worden in dit kader beleidskeuzes gemaakt die direct invloed hebben op de mobiliteit van inwoners.

We willen **voorkomen dat deze beleidskeuzes de groepen die nu al problemen ervaren (te veel) raken**. Daarom is **onderzoek gedaan naar mobiliteitsrechtvaardigheid en -armoede in Noord-Holland**, waarbij is gekeken naar de indicatoren die mobiliteitsarmoede bepalen, de drempels die mensen in het huidige systeem ervaren en hoe de mobiliteitstransitie kan bijdragen aan meer mobiliteitsrechtvaardigheid. In deze verkenning definiëren we mobiliteitsrechtvaardigheid als volgt: *'de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van mobiliteit waardoor ze de plekken kunnen bereiken die ze nodig hebben om volwaardig mee te doen aan de maatschappij'*.

1.2 HET ONDERZOEK

Onderzoeken naar mobiliteitsarmoede richten zich over het algemeen op 'risico-indicatoren' die aangeven dat bepaalde mensen meer kans hebben om mobiliteitsarmoede te ervaren dan andere mensen. Deze risico-indicatoren bieden waardevolle inzichten, maar gaan voorbij aan de kern van het probleem. Het feit dat iemand oud is of een laag inkomen heeft, is niet de oorzaak van mobiliteitsarmoede. Het wijst juist op **onderliggende drempels die mensen ervaren in het mobiliteitssysteem**. Dit onderzoek richt zich op deze drempels, omdat die aanknopingspunten voor beleid bieden.

Met behulp van een representatieve enquête onderzochten we de huidige ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid, waarmee we in staat waren om **te achterhalen welke belemmeringen het meeste samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede en door welke bewoners die belemmeringen ervaren worden**. Dit geeft inzicht in de **omvang** van de ervaren mobiliteitsarmoede. Ervaringen van mensen alleen vangen in cijfers is niet voldoende om ons een voorstelling te kunnen maken van de ernst en impact van deze ervaringen. Daarom is er in dit onderzoek ook uitvoerig gezocht naar het **verhaal achter de cijfers**. Door groepsgesprekken en interviews te houden met bewoners en organisaties in Noord-Holland die de belemmeringen ervaren, hebben we ervaringen opgehaald die richting geven aan de mogelijke oplossingen.

1.3 ZEVEN POPULATIEGROEPEN IN NOORD-HOLLAND

De enquête wees uit dat bijna de helft van de inwoners van Noord-Holland geen belemmeringen ondervindt in hun verplaatsingen. Dit noemen we de **'ongeremde reiziger'**. Ze kunnen wanneer nodig altijd naar werk en/of school reizen. Ongereemde reizigers zitten vaker in de hogere inkomensklassen en SCP-klassen¹. Het auto- en rijbewijsbezit is hoger onder de ongereemde reizigers en er wordt door ongereemde reizigers vaker gefietst.

¹ Wanneer we spreken over SCP-klassen verwijzen we de SCP-rapportage uit 2023 'Eigentijdse ongelijkheid'. De postindustriële klassenstructuur op basis van vier typen kapitaal. Zij onderscheiden zeven sociale klassen in Nederland die ieder verschillend scoren op economisch kapitaal, sociaal kapitaal, cultureel kapitaal en persoonskapitaal. De zeven klassen zijn: werkende bovenlaag, jongere kansrijken, rentenierende bovenlaag, werkende middengroep, laagopgeleide gepensioneerden, onzekere werkenden en het precariaat.

Aan het andere eind van het spectrum zien we dat ongeveer 10% van de inwoners mobiliteitsarmoede ervaart. Dit is vergelijkbaar met landelijke onderzoeken. Deze groep kan belangrijke bestemmingen niet bereiken en kan daardoor niet volwaardig deelnemen aan de samenleving. Personen met een laag inkomen hebben een grotere kans om in deze groep te zitten. Ook vrouwen zitten twee keer vaker in deze groep dan mannen.

De overige 42% valt in een of meerdere van zes populatiegroepen die mobiliteitsbeperkingen ervaren, maar nog wel mee kunnen doen aan de maatschappij. De zes groepen (hieronder uitgelegd) overlappen sterk: veel mensen vallen in meerdere groepen tegelijk. Het risico op mobiliteitsarmoede neemt hierbij fors toe - van 8% bij één groep, naar 18% bij twee groepen, tot 36% bij bewoners die in drie groepen vallen. Dit toont aan dat extra drempels, zoals baanverlies of fysieke beperkingen, het risico op mobiliteitsarmoede sterk vergroten. Om mobiliteitsarmoede te voorkomen, kunnen we ons dus richten op deze risicogroep van 42% van de bewoners.

Er zijn **zes onderliggende drempels** geïdentificeerd in de enquête die het sterkst samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede. Deze zes drempels zijn gebruikt om zes populatiegroepen te vormen: welk deel van de bevolking ervaart die drempel?



Van de **fysiek beperkte reiziger** groep geeft 97% aan dat fietsen lastig is vanwege de lichamelijke gezondheid en geeft 91% aan dat lopen ook lastig is. De doelgroep is veel **autoafhankelijker** dan de rest van de respondenten: 37% geeft aan geen alternatief te hebben voor de auto. Personen die in de SCP-klasse 'precariaat' (de laagste klasse) vallen, zitten bijna drie maal vaker in deze groep. Ook bevat deze doelgroep bovengemiddeld veel 65-plussers.

De **niet-fietsers** groep geeft aan fietsen niet leuk te vinden en zich onprettig te voelen in druk verkeer. **Binnen deze groep geeft 79% aan nooit te fietsen.** Dit in tegenstelling tot de respondenten die niet in deze groep vallen. Daarvan fietst 23% nooit. In deze groep zitten ook bovengemiddeld veel mensen in het precariaat en zijn er veel 65-plussers en er is een aanzienlijke overlap met de fysiek beperkte doelgroep.

De **ontoegankelijke leefomgeving** groep wordt niet gedefinieerd door persoonskenmerken, maar door de omgeving waarin ze wonen. Meer dan 95% van deze doelgroep geeft aan niet te kunnen lopen of fietsen naar bestemmingen in de buurt. Ze geven als belangrijke reden dat **de kwaliteit van fiets- en wandelpaden niet goed genoeg is in hun omgeving.** Mensen in deze groep hebben veel vaker een auto (9 van de 10) dan mensen in andere populatiegroepen. Deze groep is ook bovengemiddeld auto-afhankelijk; 34% heeft geen alternatief voor de auto. Vier op de tien geeft aan ook lichamelijke beperkingen te ervaren.

Van de groep **afhankelijke reizigers** geeft 90% aan geen alternatief te hebben voor hun huidige manier van reizen, en geeft 34% aan volledig afhankelijk te zijn van anderen voor hun vervoer. Tweederde geeft aan **nooit zelf de auto te gebruiken als bestuurder.** Jongeren onder de 18 hebben 2 maal zoveel kans om in deze populatiegroep te vallen.

In de **prijsgevoelige reiziger** groep geeft 89% aan dat de kosten van mobiliteit bepalen hoe vaak ze reizen en dat dit hen belemmert bij het actief deelnemen. Zo'n 60% geeft aan minder actief deel te nemen aan activiteiten of activiteiten helemaal niet te bezoeken. De populatiegroep **hangt sterk samen met de inkomensklasse**. Opvallend is dat vrouwen bovengemiddeld in deze groep vallen, en dat 1 op de 3 in alleenstaand is. Uit de analyses blijkt ook dat **met het stijgen van de leeftijd de kans afneemt dat je een prijsgevoelige reiziger bent**.

Van de groep **ongeruste reizigers** geeft 77% aan **reizen te vermijden omdat dit onrust of stress geeft**. 38% geeft aan dat **gevoelens van onveiligheid** ervoor zorgen dat ze minder of anders reizen. Mensen zonder auto zitten drie maal zo vaak in deze populatiegroep dan gemiddeld; vrouwen en mensen met een inkomen onder de 30.000 euro vallen twee maal zo vaak in deze groep.

Al met al blijkt dat mobiliteitsarmoede grotendeels niet te herleiden is tot persoonskenmerken zoals leeftijd. De doelgroepen 'Afhankelijke reiziger', 'Ongeruste reiziger' en 'Ontoegankelijke leefomgeving' zijn bijvoorbeeld niet gekoppeld aan individuele kenmerken, maar aan de relatie van bewoners met hun omgeving. Er zijn wel persoonskenmerken die samenhangen met ervaren mobiliteitsarmoede, maar deze samenhang (correlatie) bleek niet sterk genoeg om de populatiegroepen op te baseren.

1.4 SPREIDING VAN DE POPULATIEGROEPEN

We zien dat er in alle buurten in Noord-Holland mensen zullen zijn die te maken hebben met drempels om gebruik te maken van het mobiliteitssysteem. Op basis van **een inschatting van waar in de provincie, welke populatiegroep, in welke mate vertegenwoordigd is** zien we het volgende.

De **ongeremde reiziger** komen we relatief vaak tegen in buurten die aan de rand of in het buitengebied liggen van dorpen en steden. Juist in de steden en grote kernen is het aandeel ongeremde reiziger per buurt lager. Dit hangt samen met het hoge auto- en rijbewijsbezit onder deze groep en het relatief hoge fietsgebruik.

De **mobilitétsarme reiziger** is meer aanwezig in de stedelijke buurten. We vermoeden dat er in het landelijk gebied een zelfselectie plaatsvindt: als je je makkelijk kan verplaatsen, kan je makkelijker kiezen om in het landelijk gebied wonen. Door de afwezigheid van voorzieningen in dorpen is het wegnemen en voorkomen van mobiliteitsarmoede ook in het landelijk gebied een uitdaging. Verder zien we dat mobiliteitsarmoede niet één op één te maken heeft met het aanbod aan (openbaar) vervoer, maar dat er meerdere drempels meespelen die in de andere populatiegroepen gereflecteerd worden.

Bij de verdeling van de **fysiek beperkte reiziger** groep over de provincie vallen de sterke tegenstellingen tussen buurten op. Een belangrijke verklaring hiervoor is te vinden in het aandeel 65-plussers: in buurten met relatief weinig fysiek beperkte inwoners is deze leeftijdsgroep ondervertegenwoordigd en in wijken met veel fysiek beperkte inwoners ligt het aandeel 65-plussers veel hoger. Een andere verklaring kan de clustering van aangepaste woningen en zorgwoningen in bepaalde buurten zijn.

De populatiegroep **niet-fietsers** ligt in de hele provincie boven de vijf procent. Verder zien we in stedelijke gebieden en in een aantal kleinere kernen meer niet-fietsers vergeleken met gebieden met een lage stedelijkheidsgraad. De buurten die er in deze groep uit springen zijn Schooten-Centrum in Den Helder en meerdere buurten in Amsterdam Zuidoost, waar meer dan één op de vijf inwoners onder deze groep valt. Eén van de verklarende factoren is een hoog aandeel niet-westerse allochtone inwoners; een groep voor wie de gewoonte om te fietsen minder vanzelfsprekend is.

De **ontoegankelijke leefomgeving** komt in het gros van de provincie in dezelfde mate voor, zowel in laagstedelijke als hoogstedelijke buurten. Nabijheid van voorzieningen heeft een positief effect voor mensen die deze drempel ervaren. Aandacht besteden aan de toegankelijke openbare ruimte en de spreiding van voorzieningen is hiermee een opgave voor alle gemeenten.

Bij de **afhankelijke reiziger** springt de Gooi-Vechtstreek eruit, in die zin dat hier, in tegenstelling tot de rest van de provincie, veel minder afhankelijke reizigers te vinden zijn. Het autobezit ligt in dit gebied hoger dan gemiddeld.

De **prijsgevoelige reiziger** is in heel Noord-Holland te vinden. De buurten waarin deze populatiegroep oververtegenwoordigd is, zijn buurten waarvan we weten dat armoede er vaker een rol speelt in het dagelijkse leven. In Amsterdam is deze groep relatief groot, waarschijnlijk door het hogere aandeel studenten. In de Gooi-Vechtstreek is deze groep klein, mogelijk door een groeiend aantal ouderen in deze regio in combinatie met goed inkomen en vermogen.

Er zijn minder **ongeruste reizigers** in het buitengebied en de dorpen terwijl deze groep vooral in buurten in Amsterdam oververtegenwoordigd is. De inschatting is dat we hier te maken hebben met een optelsom van mensen die zich onveilig voelen, mensen die het onprettig vinden in het autoverkeer en mensen die sommige reizen mijden. Dit kan te maken hebben met de drukte in het verkeer in Amsterdam en/of het anoniemere bestaan in de stad waardoor je je eerder op sommige plekken onveilig voelt.

Samenvattend hangt de ervaren mobiliteitsarmoede slechts gedeeltelijk samen met stedelijkheid en weinig met bereikbaarheid. **Ervaren mobiliteitsarmoede lijkt een probleem te zijn dat overal voorkomt, met wat hogere concentraties in bepaalde stadswijken.** Opvallend genoeg hebben de best bereikbare buurten vaak ook een bovengemiddeld aandeel mobiliteitsarme bewoners.

1.5 ERVAREN MOBILITEITSARMOEDE

Ervaren mobiliteitsarmoede is complexer dan vaak wordt gedacht. Het **hangt minder direct samen met de risico indicatoren die gewoonlijk gebruikt worden om inzicht te krijgen in de ruimtelijke spreiding van dit fenomeen.** Dat het probleem genuanceerd bekeken moet worden komt goed terug in de ervaringen van inwoners. Er zijn in dit rapport veel voorbeelden te lezen, bijvoorbeeld van inwoners die geen mobiliteit kunnen regelen naar speciaal onderwijs, die niet kunnen of durven fietsen op drukke fietspaden, die aangewezen zijn op duur en stressvol openbaar vervoer, of die klem zitten omdat de partner de auto nodig heeft.

Inwoners van Noord Holland die mobiliteitsarmoede ervaren **kunnen niet op hun bestemming komen, of kunnen dit alleen door disproportioneel veel tijd, geld en moeite kwijt te zijn.** In de gesprekken die gevoerd zijn, zijn de langere reistijd en de onbetrouwbaarheid van de reistijd een terugkerend thema. Ook moeten mensen lastige keuzes maken in de ritten die zij wel en niet maken, omdat hun mogelijkheden beperkt zijn. Verder komt bij het gebruikmaken van het aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer (regel)stress kijken en heeft niet iedereen de mogelijkheid om een beroep te doen op hulp van anderen en kan er sprake zijn van uitsluiting.

De impact op deze inwoners is dat deze mensen **niet volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven, wat kan leiden tot sociale uitsluiting, wat kan resulteren in gezondheidsproblemen, sociaal isolement, werkloosheid, verminderde levenskwaliteit en welzijn.** Sommige bewoners komen daardoor amper de deur uit.

Het **bezitten van een passend (of aangepast) voertuig verkleint juist de kans op mobiliteitsarmoede en uitsluiting.** Dit gaat ook op voor het bezitten van een (elektrische) fiets. Het valt op dat er op verschillende plekken in de provincie verschillende mogelijkheden zijn om hulp te krijgen bij het bereiken van bestemmingen, als het reguliere mobiliteitssysteem niet voorziet in de behoefte. Denk bijvoorbeeld aan de 60+bus of fietslessen en de directe, persoonlijke hulp die professionals, vrijwilligers en familieleden bieden. Deze ondersteuning valt onder het sociale domein, de zorg, het onderwijs en sport. Er kan gesteld worden dat zij zo goed en zo kwaad als het gaat de 'gaten' in het mobiliteitssysteem repareren. **Het is afhankelijk van waar in de provincie Noord-Holland je woont, of je deze 'hulpbronnen' tot je beschikking kunt hebben.**

1.6 HET HANDELINGSPERSPECTIEF

Ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid is een complex verschijnsel waarvoor niet één oplossing bestaat. Daarom is er gezocht naar een **gevarieerd pakket aan oplossingen.** Het zijn **voorstellen** voor beleidsrichtingen waarvan wordt ingeschat dat deze een bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Verdere uitwerking en onderzoek is nodig om te bepalen welke oplossingen haalbaar, effectief en uitvoerbaar zijn.

1. Nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte

Nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen, winkels en scholen kan mobiliteitsarmoede verminderen. Voor de populatiegroepen de 'ontoegankelijke leefomgeving', de 'niet-fietsers' en de 'fysiek beperkte reiziger' is dit een belangrijke oplossingsrichting. Deze groepen ervaren beperkte loop- en fietsmogelijkheden, wat hen afhankelijk maakt van de auto of openbaar vervoer. We werken nauw samen met gemeentes, regio's en het Rijk wanneer er afspraken worden gemaakt over ruimtelijke ontwikkelingen. Samen kan er gezocht worden naar manieren waarop woningen, werk en voorzieningen dicht bij elkaar komen te liggen en er kan een afwegingskader worden ontwikkeld dat de belangen afweegt tussen het in stand houden van voorzieningen versus mobiliteits(on)rechtvaardigheid. Daarnaast zouden we een Handboek Toegankelijkheid kunnen ontwikkelen om gemeenten te stimuleren hun openbare ruimte toegankelijker te maken.

2. Versnelling in het realiseren van de visie op Publieke Mobiliteit

In 2024 hebben we de visie op Publieke Mobiliteit vastgesteld, met belangrijke aanknopingspunten om mobiliteitsarmoede te verminderen. De stappen die gezet kunnen worden om flexibel vervoer beter aan te sluiten op het ov, zijn waardevol voor meerdere doelgroepen. Verder zijn er diverse aandachtspunten voor het uitvoeren van de visie. Er is behoefte aan betrouwbaar, kleinschalig en flexibel vervoer. Vooral korte verplaatsingen in de buurt of naar de volgende kern zijn nu soms lastig met de bestaande vervoersopties. Voor prijsgevoelige reizigers vormen vooral de kosten van auto en ov een barrière. In gesprekken kwam naar voren dat vooral minima veel geholpen kunnen zijn met goedkoper of gratis ov. Met de tarievenvisie die in 2024 is vastgesteld, willen we het ov goedkoper maken voor gezinnen, minima en jongeren. Tot slot is toegankelijkheid van hubs een aandachtspunt. Met name de kleinere hubs, waar vandaan ook deelmobiliteit gebruikt kan worden, zijn niet vanzelfsprekend te gebruiken door iedereen.

3. Realiseren van een compleet fietssysteem

Het realiseren van een compleet fietssysteem houdt in dat het fietsen voor vrijwel iedereen in de provincie een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt om je te verplaatsen. In een compleet fietssysteem heeft iedereen de kans om te leren fietsen, heeft iedereen toegang tot een passende, werkende fiets. Ook zijn de wegen voor iedereen zowel verkeers- als sociaal veilig en kunnen alle soorten fietsen veilig en gemakkelijk geparkeerd worden. Op verschillende plekken in de provincie zijn al initiatieven te vinden die bijdragen aan het complete fietssysteem. Zo dragen we met het programma Doortrappen bij aan onder andere fietslessen en de aanschaf van fietsen voor wie dat niet kan betalen. Een compleet fietssysteem kunnen we echter alleen realiseren in samenwerking met andere partijen. Zo zouden we samen met gemeentes een ruimhartig fietsenplan kunnen opzetten om meer mensen toegang te geven tot de fiets.

INLEIDING

2.1 AANLEIDING VAN HET ONDERZOEK

Mobiliteit is essentieel om mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om te werken, te ontspannen, elkaar te ontmoeten en zichzelf te ontwikkelen.

Uit verschillende (landelijke) onderzoeken blijkt echter dat het mobiliteitssysteem er niet in slaagt om iedereen te laten deelnemen aan de maatschappij. Het Planbureau voor de Leefomgeving¹ liet zien dat de bereikbaarheid van bewoners naar bestemmingen zeer ongelijk is verdeeld en dat dit voornamelijk komt door beleidskeuzes die in het verleden zijn gemaakt. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur² (Rli) waarschuwde al in 2020 dat “de toegang tot wonen, vervoer en publieke voorzieningen voor veel mensen is verminderd”, en dat deze groep aan het toenemen is.

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de mobiliteit van haar bewoners. De landelijke onderzoeken bieden echter onvoldoende zicht op welke bewoners in Noord-Holland problemen ervaren die te herleiden zijn naar hun mobiliteit. Tegelijkertijd is de provincie bezig om haar mobiliteitsbeleid steeds meer te richten op de mobiliteitstransitie, waarbij het veranderen, verminderen en verduurzamen van mobiliteit centraal staat. Hierin zullen beleidskeuzes gemaakt moeten worden die de mobiliteit van bewoners direct raakt. We willen daarbij voorkomen dat deze beleidskeuzes de groepen, die nu al problemen ervaren, (te veel) geraakt worden.

Om de landelijke onderzoeken toepasbaar te maken op de beleidscontext van Noord-Holland en inzicht te bieden in de doelgroepen waar we rekening mee moeten houden in de mobiliteitstransitie, heeft adviesbureau Mobycon in opdracht van de provincie een verkenning uitgevoerd naar mobiliteitsrechtvaardigheid.

2.2 HUIDIGE BELEID VAN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

In deze paragraaf beschrijven we de meest relevante beleidsstukken van provincie Noord-Holland.

De Omgevingsvisie NH2050 is het overkoepelende beleid van provincie Noord-Holland. Hierin zijn principes geformuleerd die bepalend zijn geweest voor het opstellen van het Perspectief Mobiliteit. De meest relevante hiervan zijn:

- Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden zoveel mogelijk ruimtelijk geclusterd op locaties nabij ov-, weg-, energie- en dataknooppunten.
- Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd.
- Er moet in alle verkeersnetwerken worden geïnvesteerd om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden.
- Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij ov-, weg-, agri- en dataknooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vervoer op maat.

In 2021 is het Perspectief Mobiliteit vastgesteld. De drie pijlers van het perspectief Mobiliteit zijn verminderen, veranderen en verbeteren. Met **verminderen** wordt bedoeld dat (de groei van) mobiliteit voorkomen wordt. Een van de concrete maatregelen hierbij is het bekrijsen van mobiliteit. Het **veranderen** van mobiliteit gaat vooral over de verschuiving naar meer gebruik maken van duurzame opties zoals lopen, de fiets en ov. De inzet is dat de groei van mobiliteit in stedelijk gebied vooral opgevangen wordt door de fiets en het openbaar vervoer. Bij veranderen bedoelen we ook de transformatie naar autoluwe (binnen)steden waardoor we van mensen vragen om aan de rand van de stad over te stappen van de auto op het openbaar vervoer. Tegelijkertijd is het behouden van de autobereikbaarheid bij voorzieningen waar geen alternatief is een belangrijke voorwaarde.

Tot slot gaat **verbeteren** om het beter benutten van de beschikbare en bestaande infrastructuur. Dit betekent dat er volop wordt ingezet op elektrisch vervoer. Het andere aspect van verbeteren gaat om het verkeersveiliger maken van het verkeer.

Het Perspectief Mobiliteit is verder geconcretiseerd in een aantal thematisch beleidsstukken zoals:

- **Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022 – 2027:** in deze actieagenda staat hoe provincie Noord-Holland wil bereiken dat meer mensen gaan fietsen en lopen. De realisatie van doorfietsroutes is de belangrijkste actie. Doorfietsroutes zijn brede en comfortabele fietsroutes die verschillende woon-, werk-, ov- en recreatieve gebieden met elkaar verbinden. Daarnaast werkt de provincie Noord-Holland aan het verbeteren van loop- en fietsinfrastructuur binnen haar eigen beheer. In mindere mate werkt de provincie ook mee aan andere regionale en lokale loop- en fietsinfrastructuur, de verbinding tussen lopen en fietsen én openbaar vervoer, het stimuleren van lopen en fietsen.
- **De Focus Koers Smart Mobility 2022 – 2025:** hierin staat beschreven hoe digitale hulpmiddelen en oplossingen kunnen bijdragen aan het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. Provincie Noord-Holland zet actief in op het toepassen van deze digitale hulpmiddelen. Dit betekent aan de ene kant dat het voor de provincie makkelijker wordt om infrastructuur te beheren en verkeersstromen te beïnvloeden. Aan de andere kant wordt er van de reiziger vaker verwacht dat ze met behulp van digitale hulpmiddelen hun reis plannen, boeken of betalen.
- **Visie op Publieke Mobiliteit 2024 – 2034:** Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Het gaat daarbij niet om meer, maar vooral beter openbaar vervoer. Van deur tot deur. Denk aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen, deelauto's en ov-taxi's. Passend bij de wensen van de reiziger. De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit komen samen bij zogenaamde hubs, waar reizigers kunnen overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Door dit goed te organiseren is het mogelijk dat iemand met een kleine bus naar een treinstation wordt gebracht en vanaf daar verder kan reizen naar de plaats van bestemming.

2.3 ONDERZOEKSVRAGEN

Het onderzoek kent twee delen. In het eerste deel richten we ons op de wijze waarop we de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland kunnen meten en hoe het er op dit moment voor staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Dit leest u in hoofdstuk drie tot en met vijf.

A. Welke indicatoren zijn bepalend voor mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland?

1. Wat zegt de literatuur over indicatoren die mobiliteitsrechtvaardigheid beïnvloeden?
2. Hoe kan je deze indicatoren meten?
3. Wat zijn in dit kader relevante kenmerken van populatiegroepen in provincie Noord-Holland?
4. Waar wonen deze populatiegroepen in provincie Noord-Holland?

Het tweede deel gaat over de daadwerkelijke ervaringen die Noord-Hollanders meemaken en wat dit betekent voor het mobiliteitsbeleid van provincie Noord-Holland. Hier gaan we op in, in hoofdstuk zes en zeven. De onderzoeksvragen zijn als volgt:

B. Hoe kan de mobiliteitstransitie ingezet worden om meer mobiliteitsrechtvaardigheid te bereiken?

5. Op welke manier ervaren de verschillende populatiegroepen hinder door (beperkte) mobiliteit in hun dagelijks leven?
6. Wat kan provincie Noord-Holland doen om te werken aan een meer rechtvaardige mobiliteitstransitie?

II Onder provincie Noord-Holland verstaan we bij deze vragen provincie Noord-Holland én de Metropoolregio Amsterdam, die buiten provincie Noord-Holland ook de gemeente Lelystad en gemeente Almere bevat.

2.4 LEESWIJZER

Voordat we de verschillende onderzoeksvragen beantwoorden, beschrijven we in hoofdstuk drie wat we bedoelen met mobiliteitsrechtvaardigheid. Vervolgens gaat hoofdstuk vier in op de literatuur over indicatoren van mobiliteitsrechtvaardigheid en de aanpak van dit onderzoek. In hoofdstuk vijf worden de populatiegroepen toegelicht die het resultaat zijn van een grootschalig enquêteonderzoek. Hier geven we ook inzicht in waar we verwachten dat deze populatiegroepen vooral wonen. In hoofdstuk zes verdiepen we de dagelijkse levens van deze populatiegroepen door ervaringen te delen. In het laatste hoofdstuk zetten we uiteen hoe provincie Noord-Holland verder kan met de resultaten uit het onderzoek.

Het onderzoeksgebied beslaat ook de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Provincie Noord-Holland is sinds 2024 bestuurlijk trekker van het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid in de MRA. Dit betekent dat we in dit hoofdstuk 5 ook uitspraken doen over de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid in Lelystad en Almere. De andere hoofdstukken in het rapport gaan enkel over provincie Noord-Holland. Binnen de MRA wordt op een later moment stappen gezet.

3

MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

In dit hoofdstuk zetten we uiteen wat we verstaan onder mobiliteitsrechtvaardigheid. In paragraaf 3.1 staan we stil bij de betekenis van het begrip rechtvaardigheid op basis van relevante literatuur. Van daaruit schetsen we in paragraaf 3.2 het kader waarmee we mobiliteitsrechtvaardigheid in provincie Noord-Holland onderzoeken.

3.1 RECHTVAARDIGHEID

Om het gesprek te kunnen voeren over mobiliteitsrechtvaardigheid helpt het ons om inzicht te hebben in de betekenis van rechtvaardigheid. De KiM notitie 'Rechtvaardig Mobiliteitsbeleid' beschrijft de drie meest gangbare rechtvaardigheidsbegrippen binnen de context van ethische discussies over de spreiding van beleidseffecten: utilitarisme, egalitarisme en suffiëntarisme. Ieder van deze begrippen legt rechtvaardigheid op een andere manier uit en elke uitleg zorgt voor een andere uitkomst van wat het meest rechtvaardig is. Een rechtvaardigheidsbegrip dat we hier aan toevoegen is limitarisme.

Lang is de **utilitaristische** stroming leidend geweest in het bepalen van wat het meest rechtvaardig is. Hiermee zeggen we dat beleid rechtvaardig is als het grootst mogelijke algemene nut voor alle mensen samen bereikt wordt. Een utilitaristisch doel is bijvoorbeeld om zo veel mogelijk bestemmingen bereikbaar te maken binnen een acceptabele reistijd. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende groepen mensen. Dat de bestemmingen voor een deel van de gehele groep niet bereikbaar zijn binnen een acceptabele tijd wordt in deze stroming niet als een probleem gezien.

Een tweede stroming is het **egalitarisme**. Egalitaristisch beleid streeft naar het verminderen van kansen-ongelijkheid. Dit betekent dat je de verschillen tussen groepen probeert te verkleinen zodat ze beide een zo gelijk mogelijke kans hebben om een bestemming te bereiken en daarmee deel te nemen aan de maatschappij. Een voorbeeld hiervan is de wetgeving rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Deze wetgeving zorgt ervoor dat ook mensen met een visuele of fysieke beperking het openbaar vervoer moeten kunnen gebruiken. Zo worden verschillen tussen mensen met en zonder visuele of fysieke beperking verkleind.

Het stellen van een bovengrens, zoals **limitarisme** nastreeft, kan ook worden gezien als vorm van egalitarisme. De Utrechtse filosofe Ingrid Robeyns legt uit "Limitarisme betekent dat je ongelijkheid inperkt, terwijl je ook een bepaalde mate van ongelijkheid accepteert"⁴. Robeyns focust zich in haar werk op extreme economische rijkdom en geeft geen mening of voorbeelden die direct te relateren zijn aan mobiliteit. Verder geeft zij aan dat het bepalen van de grens niet alleen een politiek vraagstuk is (waar beleid aan gekoppeld kan worden), maar ook een morele kwestie. Zij zegt: "Superrijken zouden ook deels zelf de morele beslissing moeten maken om een deel van hun vermogen weg te geven". Vanuit limitarisme gezien is mobiliteitsbeleid rechtvaardig als een bepaalde grens niet wordt overschreden. Een voorbeeld kan zijn dat iedereen een mobiliteitsbudget krijgt op basis van een maximale CO₂ uitstoot. Het KiM rapport schrijft hierover: "In theorie kunnen verschillen worden geminimaliseerd door mensen die het goed hebben slechter af te laten zijn" en voegt daar dan aan toe "maar in de meeste gevallen is dat niet iets om na te streven."

De derde bekende stroming is **suffiëntarisme**. Deze stroming stelt dat beleid rechtvaardig is als er een basiskwaliteit is van bepaalde diensten en producten, die voor iedereen beschikbaar is. Een voorbeeld hiervan kan zijn: 'iedereen heeft de beschikking over zodanige mobiliteit vanuit zijn/haar woning, dat hij/zij binnen 15 minuten een (streek)ziekenhuis kan bereiken.' Er wordt gegarandeerd dat alle mensen binnen de maximum-standaard van 15 minuten toegang hebben tot een ziekenhuisvoorziening. Een ander voorbeeld is het garanderen van een maximaal acceptabel risiconiveau op verkeersongevallen, of het garanderen van een maximaal aanvaardbaar niveau van fijnstofemissies waar mensen aan worden blootgesteld.

De keuze voor welke van bovenstaande rechtvaardigheidsbegrippen je hanteert, kan verschillen per mobiliteitsonderwerp. Welke het beste gekozen kan worden hangt af van de beleidsdoelen. Dit betekent dat we niet voor alle doelstellingen hetzelfde rechtvaardigheidsbegrip toe moeten passen. Van sommige beleidsdoelen wil je dat iedereen over een bepaald minimum kan beschikken, terwijl je bij andere beleidsdoelen de kansengelijkheid of het grootst mogelijke algemene nut voor alle mensen samen wilt verbeteren.

3.2 MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

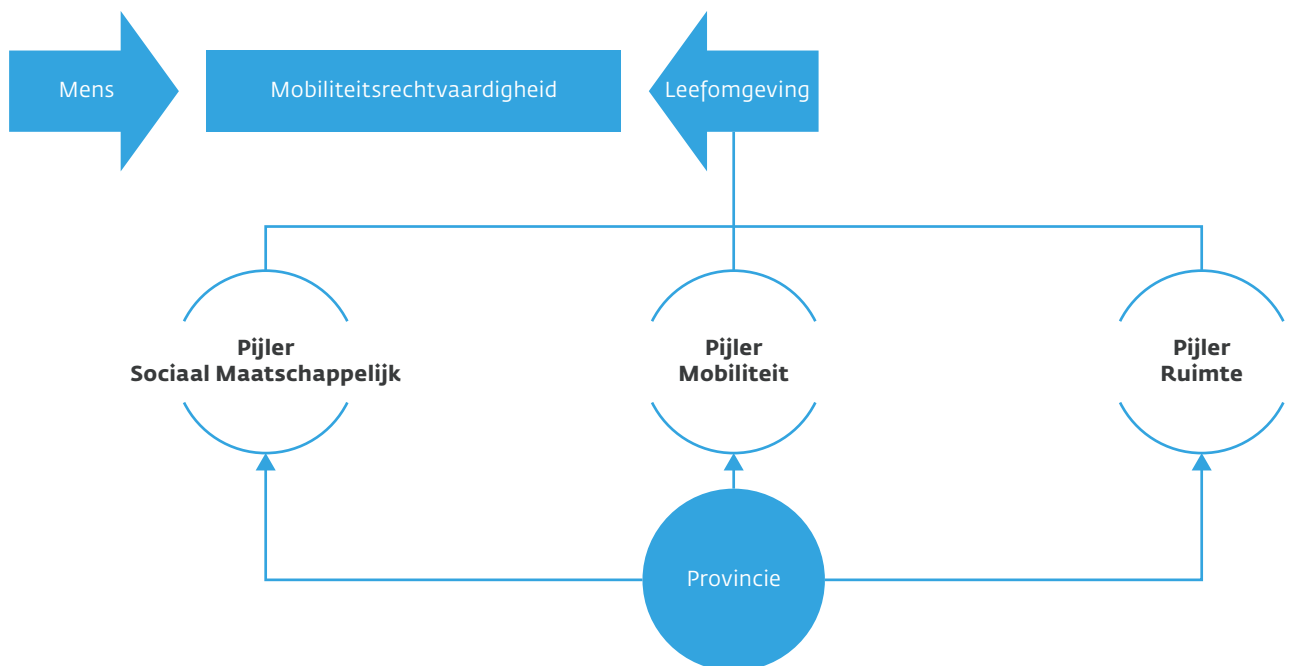
In deze verkenning definiëren we mobiliteitsrechtvaardigheid als volgt:

‘de mate waarin mensen gebruik kunnen maken van mobiliteit waardoor ze de plekken kunnen bereiken die ze nodig hebben om volwaardig mee te doen aan de maatschappij’

Met deze definitie kiezen we niet één rechtvaardigheidsprincipe maar richten we ons op een basiskwaliteit voor iedereen (sufficiëntarisme) in combinatie met het vergroten van de kansengelijkheid tussen (groepen) mensen (egalitarisme). Dit betekent dat we het utilitaristische principe, waarbij de verschillen tussen groepen mensen niet relevant zijn, op de achtergrond plaatsen.

In de kern gaat mobiliteitsrechtvaardigheid dan over de wisselwerking tussen mensen en hun leefomgeving. Aan de ene kant is er de mate waarin de leefomgeving mensen in staat stelt om ergens te komen. Aan de andere kant bepalen de persoonlijke omstandigheden en capaciteiten of en hoe mensen gebruik kunnen maken van het mobiliteitssysteem.

Met beleid en maatregelen kan de provincie vooral de leefomgeving beïnvloeden. In het geval van mobiliteitsrechtvaardigheid kan dat langs drie pijlers: mobiliteit, ruimte en sociaal-maatschappelijk beleid. Deze pijlers kunnen bijdragen aan het zorgdragen voor een basiskwaliteit voor iedereen én het vergroten van kansengelijkheid. Keuzes in de mobiliteit -, ruimtelijke - en sociale pijler beïnvloeden dus de mate van en manier waarop mobiliteitsrechtvaardigheid zich uit.



Figuur 1: De wisselwerking tussen mensen en hun leefomgeving in de context van de pijlers mobiliteit, ruimte en sociaal-maatschappelijk.

In de **mobilitateijler** wordt de infrastructuur gepland, gerealiseerd en onderhouden. De overheid maakt beleidskeuzes over waar er geïnvesteerd wordt in doorfietsroutes, hoe de ov-concessie wordt ingericht. Ze zorgt ervoor dat er loop-, fiets-, ov- en autoverbindingen zijn tussen plekken in Noord-Holland en daarbuiten. Hier horen ook de (fiets) parkeerplekken en mobiliteitshubs bij. Het is daarbij essentieel dat dit allemaal toegankelijk en veilig is voor iedereen. Een te smalle stoep of een heel onoverzichtelijk kruispunt belemmert de toegankelijkheid waardoor mensen hun reis vermijden of aanpassen.

Verschillende overheidslagen werken samen in deze pijler. Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het provinciale wegennet en het openbaar vervoer. De provincie werkt samen met gemeenten voor de aansluiting op het lokale wegennet. Het ministerie van IenW bepaalt de ontwikkeling rondom het Rijkswegennet en het spoorwegennet.

In de **ruimtelijke pijler** gaat het om de planning en realisatie van (woning)bouw, voorzieningen en bestemmingen. Hier worden de keuzes gemaakt over waar welke typen woningen worden gebouwd en welke werklocaties waar worden ontwikkeld. Het gaat ook over de mate waarin voorzieningen worden geclusterd. Sportverenigingen, supermarkten, eerstelijns zorg, basisscholen en tal van andere voorzieningen clusteren we vaak vanuit economische overwegingen zodat een voorziening in stand kan worden gehouden. De afstanden tussen woningen en alle soorten bestemmingen beïnvloedt de mobiliteitspatronen van Noord-Hollanders. Hoe verder een bestemming is, hoe groter de afhankelijkheid van de auto, het openbaar vervoer, regiotaxi en (deel)auto.

Als provincie kunnen we in onze Omgevingsvisie sturen op waar welke voorzieningen worden gebouwd. Dit is een belangrijk kader voor gemeenten in de provincie. De samenwerking tussen gemeenten en projectontwikkelaars en de voorzieningen is ook belangrijk in deze pijler. Denk bijvoorbeeld aan het overleg dat plaatsvindt tussen een bestuur van een scholengroep, sportverenigingen, zorginstellingen en de betreffende gemeente. De keuzes die zij maken beïnvloeden het mobiliteitspatroon van de toekomstige gebruikers sterk.

Tot **slot is de sociaal-maatschappelijke pijler** belangrijk in de wijze waarop mobiliteitsrechtvaardigheid zich uit. In sommige dorpen of wijken zien we dat het sociale vangnet zo sterk is, dat mensen mobiel blijven door hulp uit hun gemeenschap. Er wordt al veel georganiseerd zoals samen rijden naar de supermarkt, helpen met een reparatie aan de fiets of een buurt- of dorpsauto delen. Tegelijkertijd wordt er ook binnen het sociaal domein het een en ander georganiseerd om eventuele beperkte toegang tot mobiliteit te compenseren. Voorbeelden hiervan zijn hulp bij de aanschaf van een aangepaste fiets vanuit een WMO-indicatie of taxivervoer vanuit een WMO-indicatie als het ov op te grote afstand is.

De gemeenten zijn sinds 2015 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. Dit vervoer zorgt ervoor dat inwoners hun bestemming toch kunnen bereiken als zij dat, om verschillende redenen, niet zelf kunnen. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid voor het organiseren van het openbaar vervoer, werken we veel samen met gemeenten op het snijvlak tussen doelgroepenvervoer en flexibel openbaar vervoer. In deze pijler zijn ook tal van organisaties actief om inwoners op weg te helpen. Denk bijvoorbeeld aan lokale afdelingen van Automaatje, initiatieven vanuit inwoners om fietsles te geven of een welzijnsorganisatie die ervoor zorgt dat mensen samen met een maatje het ov (opnieuw) leren te gebruiken.

Kortom, we werken als provincie Noord-Holland samen met andere overheden en maatschappelijke partners aan mobiliteitsrechtvaardigheid vanuit verschillende domeinen. In het uiteindelijke handelingsperspectief, in hoofdstuk zeven, gaan we in op wat provincie Noord-Holland zou kunnen doen om in de toekomst mobiliteitsrechtvaardigheid te voorkomen dan wel te verbeteren.

INDICATOREN VAN ERVAREN MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Om gevoel te krijgen bij de wijze waarop we ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid kunnen meten, inschatten of de omvang bepalen van het probleem, verdiepen we ons in dit hoofdstuk in de literatuur over vervoersarmoede en mobiliteitsarmoede.

4.1 EEN INDICATOR OF EEN BELEMMERING

De literatuur rondom mobiliteitsarmoede en aanverwante begrippen richt zich vaak op 'risico-indicatoren'. In bijlage 1 staat een gedetailleerd overzicht van de indicatoren die we in de literatuur tegenkomen. Met een risico-indicator bedoelen we bepaalde kenmerken van mensen waar we ons met behulp van data makkelijk een beeld over kunnen vormen. Deze risico-indicatoren geven aan dat bepaalde mensen meer kans hebben om mobiliteitsarmoede te ervaren dan andere mensen. Risico-indicatoren per buurt in kaart brengen, kan antwoord geven op de vragen 'wie ervaren mobiliteitsarmoede?' of 'waar komt mobiliteitsarmoede voor?' Dit is een vraag die beantwoord moet worden om een gevoel te geven bij de omvang van het verschijnsel en waar interventies nodig zijn.

Hoewel risico-indicatoren waardevolle inzichten bieden, gaan ze voorbij aan de kern van het probleem. Het feit dat iemand oud is of een laag inkomen heeft, is niet de hoofdoorzaak van mobiliteitsarmoede. Deze kenmerken wijzen vooral op onderliggende uitdagingen die mensen ervaren in het mobiliteitsstelsel. Ouderen kunnen bijvoorbeeld hindernissen ondervinden omdat het mobiliteitsstelsel niet goed is afgestemd op hun behoeften en beperkingen. Mensen met een kleiner budget kunnen worden uitgesloten van (bepaalde manieren van) reizen vanwege de kosten.

Door ons te concentreren op risico-indicatoren, ontstaat het gevaar dat we de rol van het mobiliteitsstelsel zelf over het hoofd zien. Als we ons richten op de drempels die het mobiliteitsstelsel opwerpt voor bepaalde groepen mensen, kunnen we effectiever aan de slag. Bovendien toont dit onderzoek aan dat mobiliteitsarmoede niet uitsluitend wordt ervaren door ouderen of mensen met een laag inkomen. Omgekeerd ervaren niet alle ouderen of mensen met een laag inkomen mobiliteitsarmoede. Wat mensen bindt, is de belemmering die ze allemaal ervaren, ongeacht hun specifieke kenmerken.

Tot slot geven risico-indicatoren onvoldoende beeld van de samenhang tussen deze indicatoren. De risico-indicator inkomen geeft een indicatie dat iemand mogelijk betaalbaarheid van mobiliteit als drempel ervaart. Maar in veel gevallen leidt het pas tot mobiliteitsarmoede wanneer er ook nog andere dingen spelen in het leven van die persoon. Door de individuele indicatoren te beschouwen, hebben we onvoldoende begrip voor wat de consequentie is van het 'voldoen' aan meerdere indicatoren.

Als we niet goed weten welke belemmeringen mensen ervaren dan hebben we ook minder aanknopingspunten om iets te veranderen. In de literatuur komen we wel kwalitatieve studies tegen die een of meerdere bekende belemmeringen beschrijven. Er wordt bijvoorbeeld regelmatig onderzoek gedaan naar de digitalisering in het openbaar vervoer, de kosten van mobiliteit of de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In dergelijke studies wordt ook benoemd wat de consequenties zijn van het ervaren van deze belemmeringen.

4.2 EEN MOBILITEITSPATROON HERKENNEN

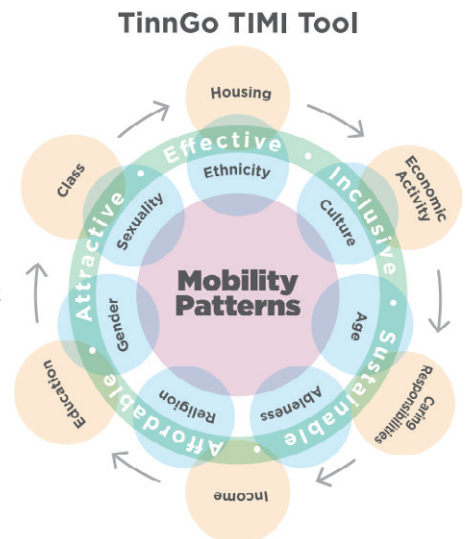
In dit onderzoek zijn we dus op zoek naar de belemmeringen die Noord-Hollanders ervaren om in beeld te brengen hoe het staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid van Noord-Hollanders. Dit gaat verder dan benoemen welke vervoersmiddelen iemand wel of niet gebruikt. Verschillende onderzoekers leggen uit dat de manier waarop iemand reist een *optelsom* is van aspecten. Het gaat niet alleen over of er een fietspad, bus of voetpad is tussen een huis en de bestemming, maar ook over iemands mogelijkheden en motivatie om daar gebruik van te maken. De uitkomst van die aspecten vormt het mobiliteitspatroon.

Het eerste voorbeeld van hoe zo'n mobiliteitspatroon wordt beschreven is het TinnGo Intersectional Mobility Indicators (TIMI) model⁵. Het TIMI-model laat een set van intersectionele mobiliteitsindicatoren zien. Het doel ervan is om de overlappende aard van individuele kenmerken en structurele aspecten van vervoersarmoede te visualiseren, en hoe deze zich verhouden tot mobiliteitspatronen. Het idee erachter is dat mobiliteit de verbindende factor is die verschillende facetten van het dagelijks leven verbindt. Waar je woont, werkt, naar school gaat, winkelt of sociale activiteiten onderneemt, wordt beïnvloed door mobiliteit. Ongelijke toegang tot vervoersopties draagt in grote mate bij aan sociale uitsluiting.

Het figuur hiernaast laat het model zien. De oranje buitenring symboliseert structurele en politieke indicatoren van vervoersarmoede, zoals huisvesting en economische activiteit. De blauwe ring toont individuele. De groene ring toont indicatoren om te evalueren hoe goed het mobiliteitssysteem inspeelt op de werkelijke behoeften en mobiliteitspatronen van verschillende groepen.

Kaufmann⁶ introduceert het begrip motiliteit. Hij legt dit uit als de factoren die de potentiële mobiliteit van een persoon bepalen. Deze factoren zijn volgens hem:

- **Toegankelijkheid:** de omstandigheden waaronder de beschikbare opties kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld de prijs, beschikbaarheid van mobiliteit en dienstregeling.
- **Competenties:** de benodigde vaardigheden om gebruik te maken van de mobiliteitsopties. Onder meer het kunnen fietsen en kunnen autorijden (rijbewijsbezit) vallen hieronder.
- **Toe-eigening:** dat wat wordt gedaan met de toegankelijkheid en competenties. Vaak afhankelijk van normen, waarden, gewoonten en het beeld wat men heeft gevormd van de beschikbare opties. Dit is een sociale component.



Figuur 2: TIMI-model (Bridgman, Gut & Saunders, 2012).

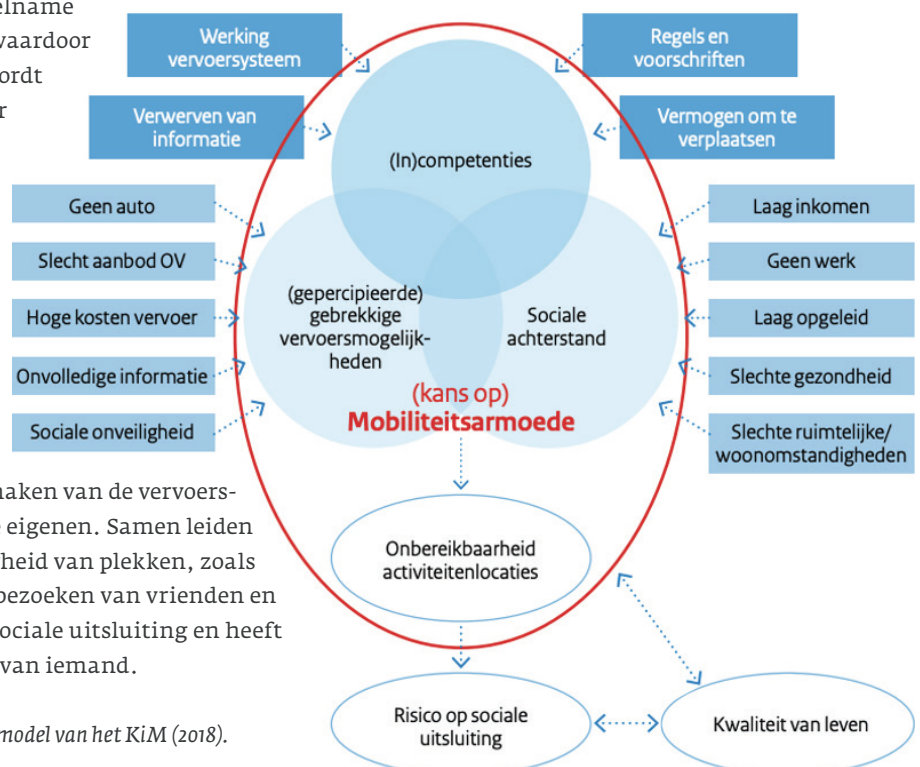


Figuur 3: Motiliteit (Kaufmann, 2004).

Belemmeringen in mobiliteit bevinden zich volgens het onderzoek van Kaufmann in een van deze drie categorieën.

Tot slot halen we een model aan van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) dat de kans op mobiliteitsarmoede duidt. Het KiM definieert mobiliteitsarmoede als "het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaaleconomische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed". Onderstaande figuur 4 toont het model.

In het figuur staat de (kans op) mobiliteitsarmoede centraal. Dit ontstaat door gepercipieerde en/of objectieve gebrekkige vervoersmogelijkheden, de sociaaleconomische en ruimtelijke omgeving waarin iemand verkeert en de (on)vaardigheden die iemand heeft om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en zich deze toe te eigenen. Samen leiden deze factoren tot de onbereikbaarheid van plekken, zoals zorg, boodschappen doen en het bezoeken van vrienden en familie. Dit vergroot de kans op sociale uitsluiting en heeft invloed op de kwaliteit van leven van iemand.



Figuur 4: (kans op) Mobiliteitsarmoede-model van het KiM (2018).

4.3 ONDERZOEKEN VAN DE ERVAREN MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Met behulp van een enquêteonderzoek onderzochten we hoe het er op dit moment voor staat met de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid. Om inzicht te krijgen in de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid moeten we verder kijken dan de risico-indicatoren. Deze risico-indicatoren zeggen wel iets over wie het ervaart en hoeveel mensen het ervaren maar zeggen niet wat deze mensen ervaren. De vragenlijst moet zich richten op het achterhalen van de ervaring met mobiliteit.

Op basis van de bevindingen in de verschillende modellen die we toelichtten in de vorige paragraaf, ontwikkelden we een enquête aan de hand van vijf blokken:

- **Vragen over identiteit van personen:** met behulp van stellingen hebben we gevraagd naar de vaardigheden van mensen, wanneer ze zich prettig voelen onderweg en welke manieren van reizen ze leuk vinden.
- **Vragen over het mobiliteitssysteem:** de vragen in dit blok zijn gericht op de ervaren toegankelijkheid van mobiliteit, de beschikbaarheid van het openbaar vervoer enzovoort.
- **Vragen over het mobiliteitspatroon van personen:** hierbij hebben we gevraagd naar hoe mensen reizen, hoe vaak ze reizen en naar welke bestemmingen ze reizen.
- **Vragen over de impact van ergens wel of niet kunnen komen:** met behulp van vijf stellingen hebben we geïnventariseerd of mensen altijd overal kunnen komen waar ze willen en wat dit betekent.
- **Vragen over kenmerken van personen:** deze hebben we gebruikt om de uiteindelijke populatiegroepen te omschrijven.

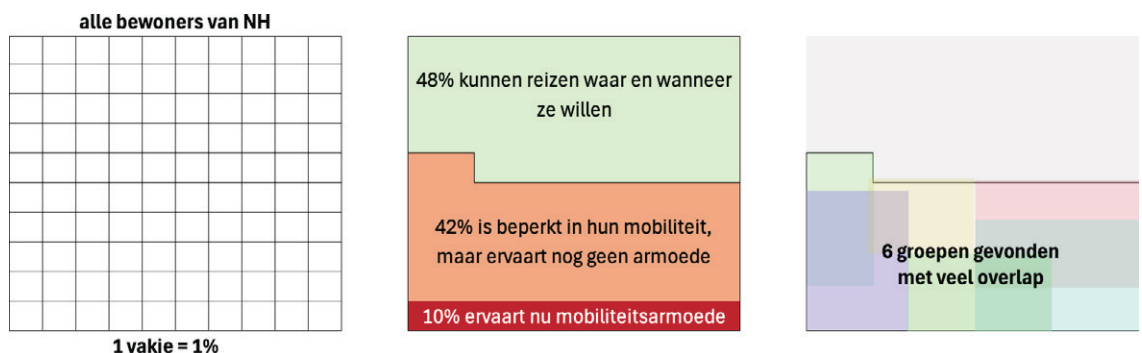
Op deze manier kunnen we onderzoeken welke belemmeringen het sterkste samenhangen met het ervaren van het mobiliteitsonrechtvaardigheid. In bijlage 2 vindt u de uitgebreide verantwoording van het enquêteonderzoek. Hieronder valt ook een toelichting van onze onderzoeksaanpak met daarbij de werkwijze die we hebben toegepast voor het tot stand komen van de populatiegroepen.

POPULATIEGROEPEN IN NOORD-HOLLAND

In het voorjaar van 2024 hebben we een representatief enquête-onderzoek uitgevoerd in Noord-Holland en de MRA. Er zijn 1998 respondenten die de enquête volledig hebben ingevuld. Op basis van de uitkomsten van deze enquête kunnen er in Noord-Holland populatiegroepen worden onderscheiden als het gaat om mobiliteitsrechtvaardigheid. Dit onderscheid maken we door te toetsen welke aspecten het meest samenhangen met het ervaren van mobiliteitsarmoede. Uit de analyses blijkt dat stellingen rondom vaardigheden en motivatie van personen en de ervaringen van het mobiliteitssysteem het sterkste samenhangen met het al dan niet ervaren van mobiliteitsarmoede. Kenmerken van personen zoals leeftijd of inkomen laten juist een minder sterk verband zien.

Allereerst zien we twee uitersten groepen:

- De ongeremde reiziger groep. Dit is de groep mensen die vrijwel overal en altijd kan komen waar zij willen komen. Zij ervaren geen belemmeringen. Dit is op dit moment 48% van de mensen in Noord-Holland en de MRA.
- De mobiliteitsarme groep. Dit is de groep mensen die op dit moment niet volwaardig kan deelnemen aan de samenleving omdat zij belangrijke bestemmingen niet kunnen bereiken. Zij kunnen niet altijd een passende werkplek of school bereiken. Ook geven mensen aan dat zij hun familie en vrienden minder vaak zien dan ze zouden willen en zich soms of vaak eenzaam voelen. Dit komt doordat zij een of meerdere belemmeringen ervaren. Dit omvat 10% van de mensen in Noord-Holland en de MRA.



Figuur 5: Schematisch overzicht van de populatiegroepen.

Daarnaast bevinden zich tussen de twee uitersten zes populatiegroepen:

- De fysiek beperkte reiziger;
- De niet-fietser;
- De ontoegankelijke leefomgeving;
- De afhankelijke reiziger;
- De prijsgevoelige reiziger;
- De ongeruste reiziger.

Mensen in deze groepen ervaren bepaalde belemmeringen bij het bereiken van hun bestemmingen. De belemmeringen hebben nu al invloed op het mobiliteitspatroon van deze mensen. Daardoor is er het risico dat deze mensen mobiliteitsarmoede gaan ervaren of zelfs al ervaren. In figuur 5 staat het overzicht van de populatiegroepen schematisch weergegeven.

De mensen in de ongeremde reiziger groep behoren alleen tot deze groep. Voor alle andere groepen geldt dat mensen in meerdere groepen kunnen zitten, omdat zij meerdere risico's, of belemmeringen kunnen ervaren. Iemand die bij de niet-fietser groep hoort, kan bijvoorbeeld ook bij de ongeruste reiziger groep horen. Mensen in de mobiliteitsarme groep behoren altijd tot minstens één van de zes populatiegroepen.

In de volgende paragrafen lichten we de acht populatiegroepen achtereenvolgens toe. We schetsen eerst de twee uitersten: de ongeremde reiziger groep en de mobiliteitsarme groep. Daarna bespreken we van de andere zes populatiegroepen steeds de omvang van de betreffende groep, geven een beeld van de karakteristieken van de groep en geven verdieping op de belemmering die door deze groep wordt ervaren. Met behulp van kaarten delen we ook waar we verwachten dat deze groep vooral woont.

In bijlage 3 lichten we in detail toe hoe de populatiegroepen tot stand zijn gekomen en hoe we hebben ingeschat waar deze populatiegroepen wonen in provincie Noord-Holland.

5.1 DE ONGEREMDE REIZIGER

Bijna de helft van de deelnemers aan ons onderzoek zit in geen enkele populatiegroep die een belemmering ervaart en is een zogeheten “ongeredemde reiziger”. Mensen in deze groep ervaren geen belemmeringen in hun reizen. Ze kunnen wanneer nodig altijd naar werk en/of school reizen. 1 op de 10 mensen in deze groep kan weliswaar niet altijd overal komen waar en wanneer ze dat willen, maar in tegenstelling tot de mensen die een belemmering ervaren in hun mobiliteit, ervaren zij hierdoor geen negatieve impact in hun dagelijkse leven.



Figuur 6: De ongeremde reiziger

Uit de resultaten van het enquêteonderzoek blijkt dat ongeremde reizigers verschillen van alle populatiegroepen die een belemmering ervaren door het feit dat ze vaker in de hogere inkomensklassen en SCP-klassen^{III} zitten. Huis-houdens met een gezamenlijk netto-inkomen van meer dan 30.000 euro per jaar zitten 1,6 keer vaker in de groep ongeremde reizigers. Het auto- en rijbewijsbezit is hoger onder de ongeremde reizigers (85% heeft een rijbewijs t.o.v. 76% in de groep die een belemmering ervaart). De ongeremde reizigers fietsen vaak vergeleken met de mensen in de populatiegroepen die een belemmering ervaren.

Op basis van de resultaten van het enquête-onderzoek, maakten we een inschatting van de populatiegroepen op buurtniveau. Met behulp van data-expert Whooz konden we de resultaten als het ware uitsmeren over alle buurten in provincie Noord-Holland en de MRA. Zij schatten op basis van een aantal relevante kenmerken per groep in, in hoeverre die groep aanwezig is in een buurt. De kaarten die hier het resultaat van zijn, zijn beschikbaar via provincie Noord-Holland.

Volgens de inschatting van het aantal ongeremde reizigers per buurt komen we de ongeremde reiziger relatief vaker in buurten tegen die aan de rand of in het buitengebied liggen van dorpen en steden. Juist in de steden en grote kernen is het aandeel ongeremde reiziger per buurt lager. De studies van het KiM naar het wijdverbreide autobezit in Nederland (2022 en 2024) bevestigen dit beeld^{8 9}. Zij stellen dat wonen in stedelijk gebied het autobezit verlaagt voor met name mensen met een laag inkomen, jongvolwassenen en mensen die een levensstijl hebben waarbij de auto een bijrol vervult. Enerzijds leent de stad zich beter voor een autovrij bestaan door de nabijheid van voorzieningen en mobiliteitsdiensten. Anderzijds is het hebben van een auto in de stad ook duurder dan in de landelijke gebieden¹⁰. In dezelfde studie van het KiM wordt gezegd dat het landelijk gebied kwetsbaar is voor een toenemende autoafhankelijkheid. Hierdoor is het niet voor iedereen een keuze om een auto aan te schaffen maar is het een noodzaak. Het KiM schat in 2022 in dat bijna zes procent van de Nederlanders te maken heeft met gedwongen autobezit.

De ongeremde reiziger in ons onderzoek fietst ook meer dan de populatiegroepen die een belemmering ervaren. Dit zou onder andere verklaard kunnen worden doordat de ongeremde reiziger niet gehinderd wordt door een fysieke beperking. Daarnaast weten we ook uit onderzoek van het RIVM¹¹ dat het elektrisch fietsgebruik het laagste is bij mensen met een laag inkomen en die zijn minder vertegenwoordigd in de groep ongeremde reizigers. Bovendien weten we uit onderzoek van het KiM¹² dat het aantal werkgevers met een aanschafvergoeding voor de fiets of een leasefietsregeling tussen 2020 en 2023 is toegenomen.

III Wanneer we spreken over SCP-klassen verwijzen we de SCP-rapportage uit 2023 'Eigentijdse ongelijkheid. De postindustriële klassenstructuur op basis van vier typen kapitaal'. Zij onderscheiden zeven sociale klassen in Nederland die ieder verschillend scoren op economisch kapitaal, sociaal kapitaal, cultureel kapitaal en persoonskapitaal. De zeven klassen zijn: werkende bovenlaag, jongere kansrijken, rentenierende bovenlaag, werkende middengroep, laagopgeleide gepensioneerden, onzekere werkenden en het precariaat.

5.2 DE MOBILITEITSARME REIZIGER

Van alle deelnemers aan het onderzoek geeft tien procent aan op dit moment mobiliteitsarmoede te ervaren. Zij geven aan dat een gebrek aan mobiliteit hun leven direct beïnvloedt. Ze kunnen bijvoorbeeld hun familie of vrienden niet zien (74%), voelen zich eenzaam doordat ze niet op bepaald plekken kunnen komen (45%), of kunnen geen passende school of werkplek bereiken (17%). Ze kunnen niet op essentiële plekken komen waar ze willen, wanneer ze dat willen, of ervaren op een andere manier zonder beperkingen.

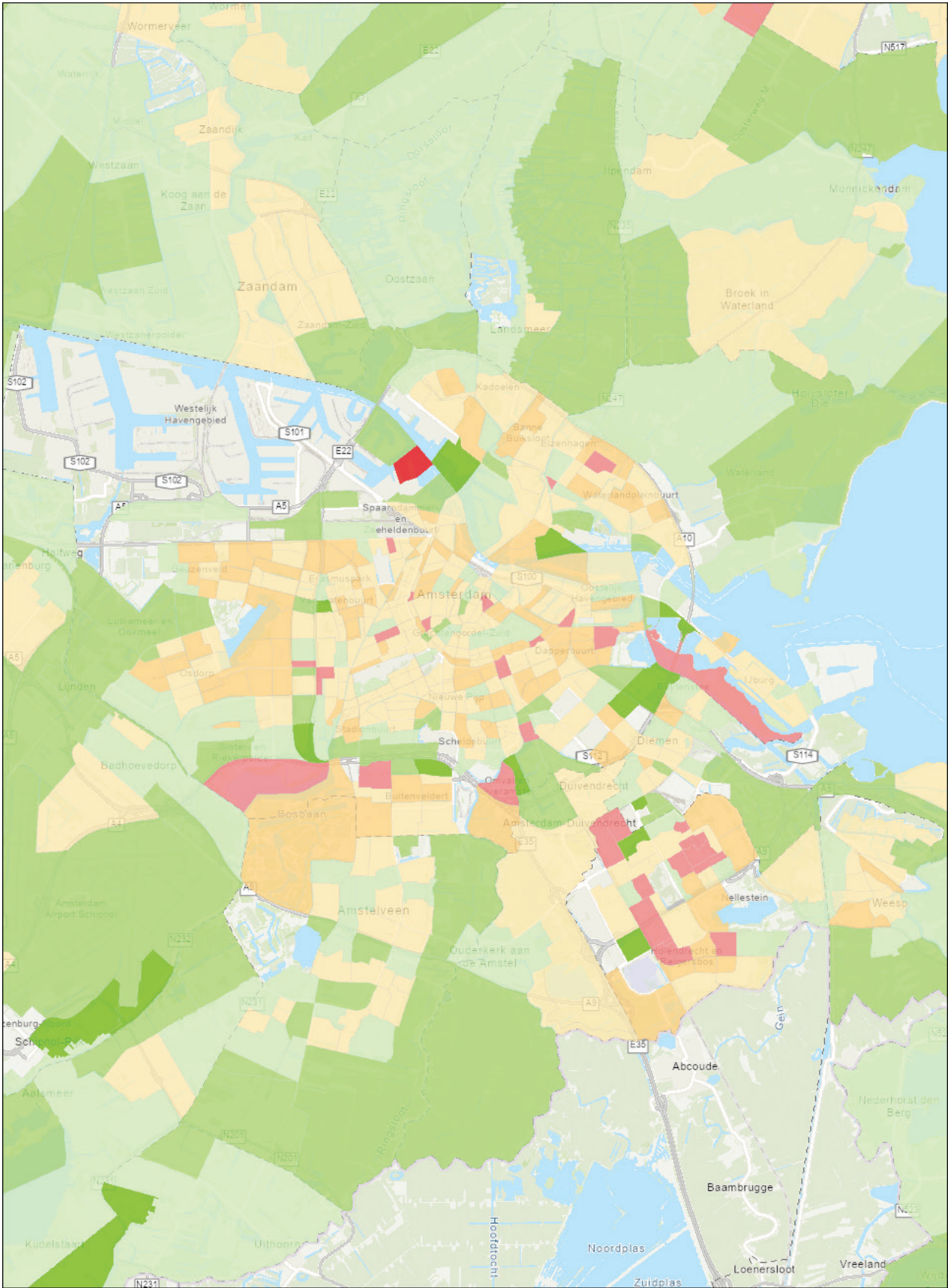
Als we de enquêteresultaten bekijken zien we dat personen met een laag inkomen (minder dan € 30.000 per jaar^{IV}) drie keer zoveel kans hebben om in deze groep te zitten, vergeleken met mensen met een hoger inkomen. Verder zitten vrouwen twee keer zo vaak in deze groep als mannen. Daarnaast valt het op dat de mobiliteitsarme reiziger vaker niet werkt, vergeleken met mensen in andere populatiegroepen; 23% van de mobiliteitsarme reizigers heeft een betaalde baan voor meer dan twaalf uur in de week. Dit betekent overigens niet dat de anderen in deze groep werkeloos zijn. In deze groep zitten ook mensen die met pensioen zijn, studeren of op de middelbare school zitten. Zoals onderstaand citaat goed laat zien, gaat het niet alleen om het bereiken van werk of sociale contacten. Ergens niet kunnen komen heeft ook impact op welke hulp je kan krijgen.

"In de gemeente Schagen is er hulp voor mensen die beter willen leren omgaan met internet of de telefoon. Er is iedere middag iemand in de bibliotheek die je kan helpen daarbij. Maar, de gemeente bestaat uit 20 dorpen en deze hulp is er alleen in de bibliotheek in het dorp Schagen. Dus als je een probleem hebt met digitaal zaken regelen voor je vervoer, dan moet je op de een of andere manier eerst naar Schagen zien te komen om daar hulp bij te krijgen."

In de literatuur zien we de invloed van de hoogte van het inkomen, van gender en van mate van arbeidsparticipatie op een verminderde bereikbaarheid ook terug. De verminderde bereikbaarheid wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren. Mensen met een laag inkomen hebben minder vervoersmogelijkheden, verplaatsen zich langzamer en hebben een kleiner bereik¹³. De hoge kosten van vervoer maken het voor doelgroepen met een lager inkomen moeilijker om het vervoer naar bepaalde plekken, waaronder werklocaties, te betalen¹⁴. Dit kan leiden tot een vicieuze cirkel omdat veel werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk kunnen krijgen vanwege vervoersbeperkingen¹⁵. Ook ouderen hebben vaker een lager gemiddeld inkomen, mede doordat pensionering kan leiden tot een verminderde financiële draagkracht¹⁶. Mensen met fysieke beperkingen hebben doorgaans ook een gemiddeld lager inkomen¹⁷. Bovendien heeft niet iedereen in de samenleving de mogelijkheid om te wonen op een plek met goede openbaar vervoersverbindingen. De nabijheid van ov-haltes is een belangrijke factor voor mobiliteitsarmoede¹⁸. Met name in rurale gebieden is het openbaar vervoeraanbod gebrekiger¹⁹. Daarnaast is niet iedereen in het bezit van een eigen voertuig²⁰.

IV Het gaat hier om gezamenlijk netto-inkomen van het huishouden.

Index mobiliteitsarme reiziger, uitsnede Amsterdam



4-10-2024, 09:48:11

- Index Ervaart mobiliteitsarmoede
- | | |
|-------------|-------------|
| > 100 – 125 | > 125 – 150 |
| 28 – 50 | > 150 – 200 |
| > 50 – 75 | > 200 – 268 |
| > 75 – 100 | |

1:144,448

0 0.75 1.5 3 mi
0 1.5 3 6 km

Esri, EsriNL, Rijkswaterstaat, Intermap, NASA, NGA, USGS
Kadaster, Esri, TomTom, Garmin, Foursquare, GeoTechnologies, Inc, METI/NASA, USGS

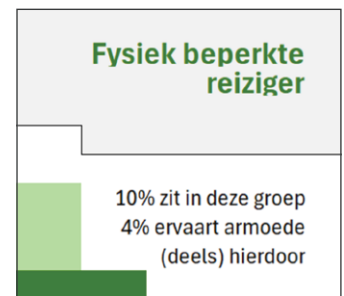
Figuur 7: De mobiliteitsarme reiziger.

Uit de kaartbeelden met inschattingen op buurtniveau blijkt dat we het aandeel mensen dat mobiliteitsarmoede ervaart hoger is in hoogstedelijke buurten (12%) dan in de laagst stedelijke buurten (9%). We vermoeden dat er in het landelijk gebied een zelfselectie plaatsvindt. Als je je makkelijk kan verplaatsen, kan je makkelijker kiezen om in het landelijk gebied wonen. Het aandeel mobiliteitsarmoede is hier dan lager maar dit betekent niet dat het probleem makkelijker is op te lossen. Door de afwezigheid van voorzieningen in dorpen is ook in het landelijk gebied een uitdaging.

Het verschil tussen de stad en landelijk gebied laat ook zien dat mobiliteitsarmoede niet één op één te maken heeft met het aanbod aan (openbaar) vervoer, maar dat er meerdere factoren mee spelen. Dit zien we ook terug in de verschillende populatiegroepen die we in de volgende paragrafen bespreken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit beschrijft een vergelijkbaar beeld in het Mobiliteitsbeeld van 2023. Zij constateren dat de bereikbaarheid van banen relatief hoog is op de as Amsterdam – Eindhoven terwijl ze mensen die wonen in hoogstedelijk gebied juist iets meer barrières ervaren in het bereiken van banen, onderwijs en supermarkten.

5.3 DE FYSIEK-BEPERKTE REIZIGER

Een aantal inwoners van Noord-Holland kan vanwege hun lichamelijke gezondheid niet zelfstandig met het ov, per fiets of te voet verplaatsingen maken. Dit is ongeveer tien procent van de deelnemers aan ons onderzoek. De mensen in deze groep zitten vaak (87%) ook in minstens één andere populatiegroep die een belemmering ervaart. Van deze tien procent deelnemers aan ons onderzoek ervaart 39% op dit moment al mobiliteitsarmoede. In deze groep heeft 37% geen alternatief voor de eigen auto terwijl dit buiten deze groep gemiddeld dertien procent is.



Figuur 8: De fysiek-beperkte reiziger.

Als we kijken naar de kenmerken van deze groep volgens de enquêteresultaten komt de fysiek beperkte reiziger twee keer vaker uit de SCP-klassen precariaat of laagopgeleide gepensioneerden dan de niet fysiek beperkte reiziger. Mensen met een netto huishoudinkomen lager dan €30.000 zitten twee keer vaker in deze groep. De groep bestaat voor een groot deel uit ouderen; 65-plussers hebben twee keer zoveel kans om in deze groep te zitten.

We weten dat de groep mensen met fysieke beperkingen^v een diverse groep is; een of meerdere lichaamsdelen belemmeren deze personen in bepaalde handelingen en het onderweg zijn kost veel moeite. Het afleggen van relatief korte afstanden is lastig, net als het overbruggen van kleine hoogten. Hulpmiddelen als een stok, een rollator of scootmobiel kunnen in deze gevallen een deel van de belemmeringen wegnemen, maar in veel gevallen is dit onvoldoende en ervaart men mobiliteitsarmoede. Onderstaande citaten laten die diversiteit in ervaringen goed zien.

"Ik heb al een keer meegemaakt dat ik niet mee kon in de trein. De conducteur krijgt al ruim van tevoren door dat er iemand mee gaat met beperking. En toen kreeg ik te horen dat de coupé vol stond. Dan moet ik opnieuw reisassistentie aanvragen en ter plekke aanwezig blijven tot de volgende trein er is. Dat kan lang duren en als de trein daarna weer vol is heb je hetzelfde probleem."

"Tegenwoordig hoor je de fietsen niet meer omdat ze elektrisch zijn. Cliënten [mensen met een visuele beperking] hebben meer een hekel aan de fietsen dan aan de auto's. Auto's hoor je. Die zijn ook meer toegespitst om rekening te houden met weggebruikers. Fietsers niet, fietsers kijken niet goed om of rond."

Mensen zetten vaak hun bagage op de geleidelijn. Dan vraag ik me af "wie is er nu slechtziend". Ze kijken gewoon niet."

"Ik heb ook een cliënt die nu een scootmobiel heeft maar geen idee heeft wat hij/zij ermee moet. Je krijgt geen instructie van de gemeente met hoe je hem gebruikt en welke routes fijn zijn om te nemen."

Het CBS²¹ beschrijft in hun onderzoek naar het risico op vervoersarmoede onder meer dat, naast de nabijheid van een ov-halte, ook de fysieke toegankelijkheid van ov-haltes en ov-voertuigen bepalend zijn of mensen gebruik maken van het ov. Het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid concludeert dat mensen met een handicap zich meer zouden willen verplaatsen als dat kon, maar zowel vanwege hun handicap als ook drempels onderweg (hoge/oneffen stoepen, ontoegankelijke ov-haltes of ov-voertuigen) zijn ze vaker genoodzaakt thuis te blijven²².

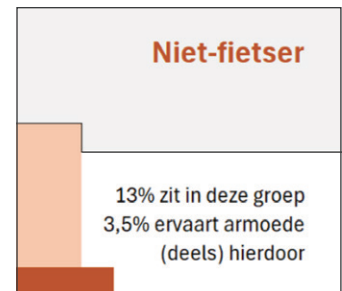
V Kijk voor uitleg over soorten handicaps op: <https://handicap.nl/wat-is-een-handicap-en-welke-zijn-er-dan-allemaal/>.

Mensen met een fysieke beperking kunnen in veel gevallen niet voor de kortste route kiezen, omdat zich hier barrières bevinden. Mensen die afhankelijk zijn van de rolstoel bijvoorbeeld moeten een significant langere route afleggen dan mensen zonder rolstoel.²³

Wanneer we kijken naar de verdeling van deze doelgroep over de provincie, valt op dat er veel sterkere tegenstellingen tussen buurten zichtbaar zijn dan bij de andere doelgroepen. In onderstaande tabel zijn enkele van de negatief opvallende buurten genoemd. Een belangrijke verklaring voor de verschillen zit tussen de wijken zit in het aandeel 65-plussers. In buurten met een zeer lage index (relatief weinig fysiek beperkte bewoners) is deze leeftijdsgroep veel minder vertegenwoordigd. In wijken met een hele hoge index zien we dat het aandeel 65-plussers veel hoger is. Een andere verklaring zou gevonden kunnen worden in de clustering van aangepaste woningen en zorgwoningen in bepaalde buurten.

5.4 DE NIET-FIETSER

Van de deelnemers aan het onderzoek valt dertien procent in de groep ‘niet-fietsters’. Bijna alle mensen in deze groep geven aan fietsen niet leuk te vinden en niet veilig door druk verkeer te kunnen fietsen. Dit zie je terug in het verplaatsingsgedrag van deze groep: bijna 80% van de mensen in deze groep fietst nooit. Buiten deze groep geeft slechts 23% aan nooit te fietsen. De 20% mensen in deze groep die wel fietst, geeft aan dat zij dat niet graag doen. Er is een grote kans dat zij een andere vervoerswijze zouden kiezen als zij andere opties zouden hebben.



Figuur 9: De niet-fietser

Uit de enquêteresultaten blijkt dat 65-plussers bijna twee keer vaker in deze groep zitten dan Noord-Hollanders onder de 65. Iets minder dan de helft van de niet-fietsters, geeft aan lichamelijk niet in staat te zijn om te fietsen. Van de niet-fietsters ervaart ongeveer één op de drie op dit moment al mobiliteitsarmoede.

Uit de literatuur leren we dat er drie voorwaarden zijn waaraan voldaan moet worden voordat mensen gaan fietsen. Mensen moeten de competenties hebben om te fietsen en ze moeten toegang hebben tot ‘het fietssysteem’²⁴. Ook moeten ze zich het fietsen eigen gemaakt hebben, met andere woorden: het fietsen moet passen bij wie zij zijn. Er is een veelheid aan belemmeringen die ertoe leiden dat mensen niet fietsen. Op het oog gaat het vaak om kleine zaken, maar in de praktijk zijn die dan net de drempel om niet te fietsen.

“Mensen hebben vaak geen fiets of de fiets is kapot. Zij willen met de fiets boodschappen doen of naar taalonderwijs gaan of kinderen naar school brengen. Als je in Haarlem Noord woont en je moet naar Zuid voor je taalonderwijs, dat doe je niet makkelijk lopend.”

Veel niet-fietsters worden door hun fysieke gezondheid in hun mobiliteit beperkt, laten de enquêteresultaten zien. Hoewel de groep ouderen in Nederland als geheel veel fietst, zijn er ook veel niet-fietsters onder ouderen, weten we uit onderzoek^{VI}. Hierbij merken we op dat het feit dat mensen aangeven dat hun lichamelijke gezondheid het niet meer toelaat om te fietsen niet wil zeggen dat het fietsen ook echt niet meer kan. Veel mensen zijn niet bekend met aangepaste fietsen die hen in staat zouden stellen om te blijven fietsen. Ook is er een groep die op zich wel weet dat er aangepaste fietsen, zoals driewielers, bestaan maar zij willen geen gebruik maken van zo’n fiets omdat zij er een negatief beeld over hebben^{VII}.

Naast de groep niet-fietsters die niet kunnen fietsen vanwege hun lichamelijke gezondheid, zitten er ook mensen in deze groep die wel kunnen fietsen maar het om andere redenen niet willen doen. Deze mensen zitten vaker in de werkende middengroep en werkende bovenlaag. Voor deze groep kunnen de belemmeringen in de sfeer zitten van het zich niet veilig voelen op de fiets in het verkeer, of dat zij zich het fietsen niet eigen gemaakt hebben en dat zij vinden dat het fietsen niet bij hen past.

“Ik heb geen fiets, want die moet ik kopen en dat wil ik niet. Ook is het ingewikkeld, want er zijn 1000 soorten fietsen (elektrisch, fatbike etc.) dus het is te moeilijk om te kiezen. Ook wil ik niet in de regen fietsen.”

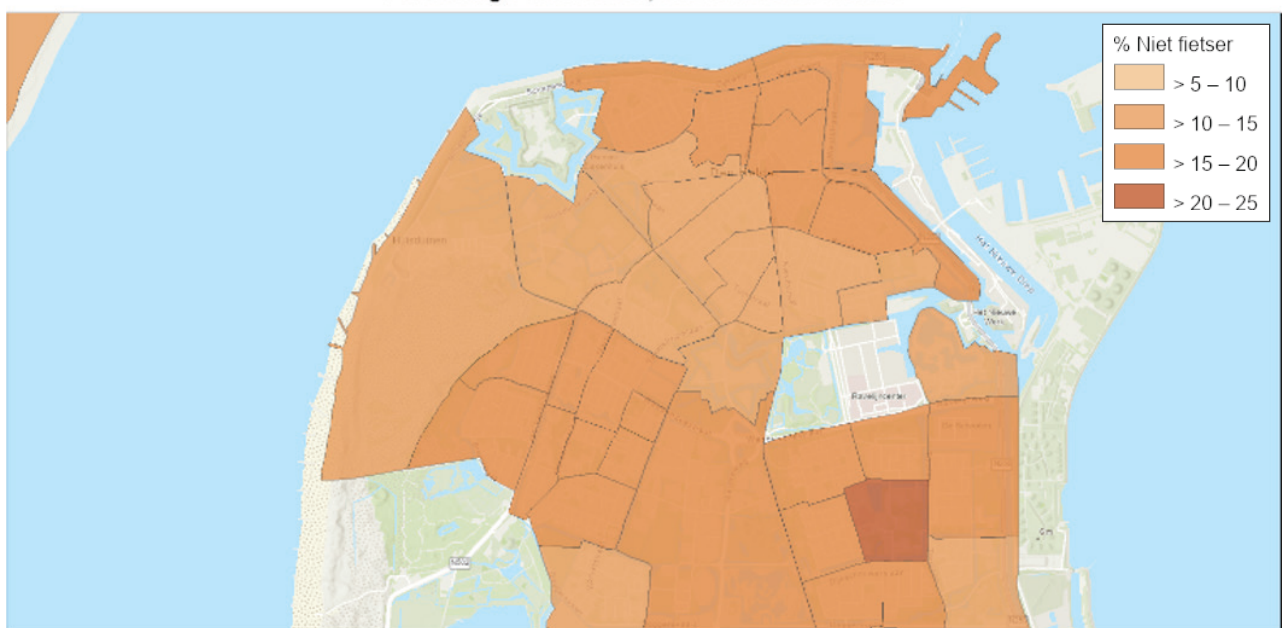
VI Vooral vergeleken met vorige generaties en met ouderen in andere landen.

VII Zie bijvoorbeeld <https://fryslan.fietstersbond.nl/bloeizone-fryslan-harma-82-mijn-wereld-is-groter-geworden-en-ik-geniet%E2%80%8B/>.

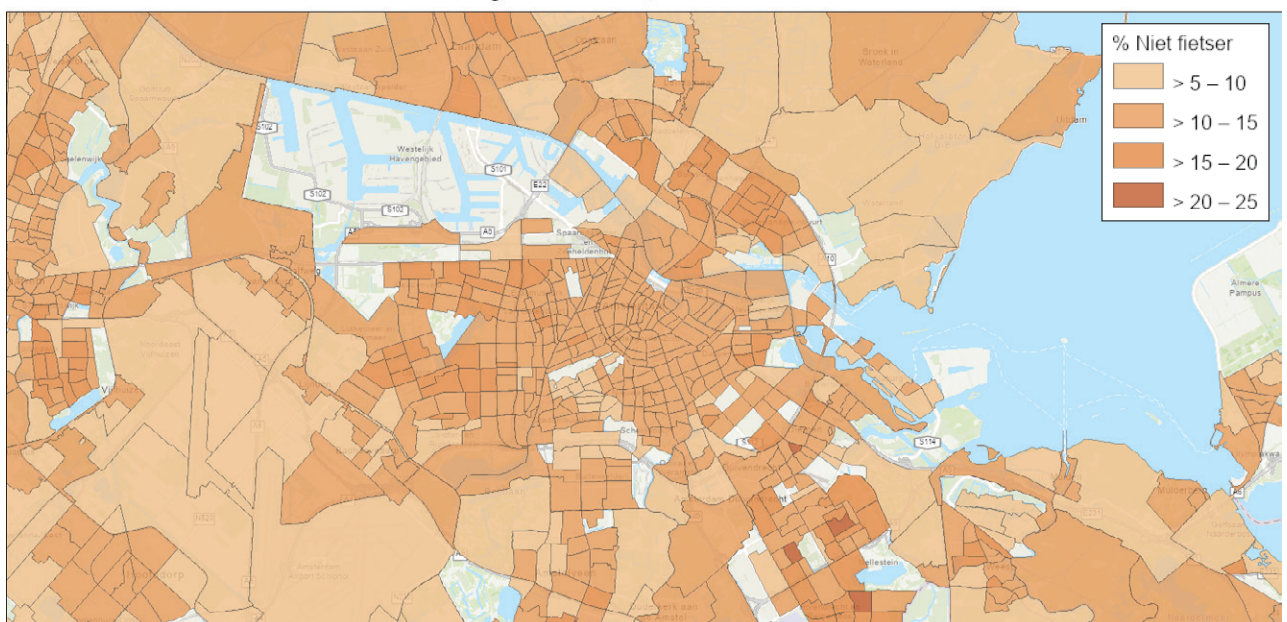
Hoewel het niet voor iedereen haalbaar is om te fietsen is er ook een groep die niet fietst en dat wel zou willen omdat zij er baat bij zouden hebben om dat wel te doen. Zij beschikken bijvoorbeeld niet over een passende, werkende fiets. Onderzoek van Mobycon in de gemeente Utrecht liet zien dat het goedkoop ter beschikking stellen van een fiets aan mensen met een laag inkomen ertoe leidde dat deze mensen konden gaan fietsen. Het aantal bestemmingen dat zij vanaf hun huis konden bereiken werd vergroot. Ook is er een groep die nooit heeft leren fietsen en dit wel wil leren. Vaak gaat het om vrouwen met een migratieachtergrond²⁵, maar het kan ook gaan om kinderen en jongeren die, al dan niet met hun ouders, vanuit het buitenland in Nederland zijn komen wonen.

Op de kaartbeelden zien we dat dat het aandeel niet-fietser in provincie Noord-Holland overal boven de vijf procent ligt. In het MRA-gebied is slechts één buurt met tenminste 50 inwoners waar het percentage niet-fietsters onder de vijf procent (3,95%) is. Dit is Randstad Zuid in Almere. Ook zien we in stedelijke gebieden meer niet-fietsters vergeleken met gebieden met een lage stedelijkheidsgraad. Dit geldt vooral voor de grotere stedelijke gebieden, maar zien we ook in een aantal kleinere kernen.

Percentage niet-fietser, uitsnede Den Helder



Percentage niet-fietser, uitsnede Amsterdam



Figuur 10: Percentage niet-fietser, uitsnede Den Helder boven, uitsnede Amsterdam onder.

In een groot aantal buurten in Den Helder valt meer dan vijftien procent van de inwoners onder de niet-fietser groep, met een uitschieter naar 23,5% in Schooten-Centrum. Deze is in de figuur te onderscheiden aan de donkerbruine plek, rechtsonder in de uitsnede van Den Helder. Dat is bijna één op de vier inwoners van deze buurt. In dit onderzoek is dit de buurt met het hoogste percentage niet-fietzers. In heel Noord-Holland en MRA zijn 247 buurten met minimaal vijftien procent niet-fietzers. In tabel drie is een overzicht te vinden van de buurten in Noord-Holland met een percentage niet-fietzers van meer dan 20%. Deze buurten hebben een ruime oververtegenwoordiging van niet-fietzers ten opzichte van de hele groep waar het percentage dertien procent is.

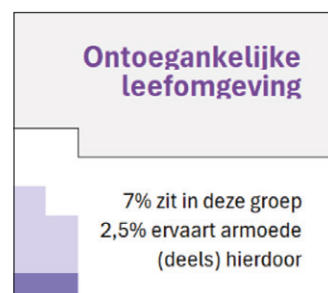
Gemeente	Buurt	Percentage niet-fietzers
Den Helder	Schooten-Centrum	23,5
Hoorn	Kersenboogerd-Zuid - Buurt 33 01	21,4
Alkmaar	Muiderwaard	20,5
Amsterdam	Bijlmermuseum-Zuid	20,5
Amsterdam	Rechte H-buurt	20,7
Amsterdam	Gein 1	20,8
Diemen	Beukenhorst	20,6

Tabel 3: Percentage niet-fietzers, gesorteerd naar buurt.

De meeste buurten in tabel drie zijn te vinden in Amsterdam Zuidoost. Eén van de verklarende factoren is dat dit deel van Amsterdam een hoog aandeel niet-westerse allochtone inwoners heeft^{VIII}. Ondanks dat we in onze enquête migratieachtergrond niet als factor hebben meegenomen, komen deze buurten naar boven in de inschattingen die we maken.

5.5 DE ONTOEGANKELIJKE LEEFOMGEVING

Van de deelnemers aan het onderzoek ervaart zeven procent een gebrek aan prettige fiets en/of looproutes naar bestemmingen dicht bij huis. Deze groep noemen we daarom de 'ontoegankelijke leefomgeving groep'. Zij beoordelen hun leefomgeving als minder toegankelijk en ervaren daardoor een belemmering om bepaalde plekken te bereiken. Op dit moment ervaart 37% van de mensen in deze groep al mobiliteitsarmoede. Ook vallen zeer veel mensen uit deze groep (82%) in minstens één andere populatiegroep die een belemmering ervaart.



Figuur 11: De ontoegankelijke leefomgeving.

Een belangrijk onderscheidend kenmerk van deze groep volgens de enquête-resultaten is dat mensen in deze groep veel vaker een auto (negen van de tien) bezitten dan mensen in de andere populatiegroepen die een belemmering ervaren. Dit vertaalt zich ook in het mobiliteitspatroon van deze groep: niet-fietzers en niet-lopers zijn oververtegenwoordigd in deze groep. De afhankelijkheid van de auto is voor deze groep groot.

De omgeving direct bij huis voldoet voor deze groep onvoldoende om gemakkelijk lopend of met de fiets op pad te gaan. Uit de literatuur leren we dat drie typen belemmeringen^{IX} hier een rol spelen: beschikbaarheid, bruikbaarheid en beleving. Zijn er voorzieningen voor lopen en fietsen in de directe omgeving **beschikbaar**? Zijn er trottoirs en fietspaden, is er ruimte om de fiets op de bestemming te parkeren? Zijn de beschikbare loop- en fietsvoorzieningen ook **bruikbaar**? Zijn de trottoirs toegankelijk of staan er reclameborden en geparkeerde auto's? Zijn de fietspaden bruikbaar of staan er bijvoorbeeld bestelbusjes op geparkeerd? Is er 's avonds verlichting? En hoe is de **beleving** van de beschikbare en bruikbare voorzieningen voor fietsers en voetgangers? Voelt het veilig, toegankelijk en betrouwbaar? Voelen de oversteekplekken veilig? Staan de gestalde fietsen veilig?

VIII Jorritsma et al. (2018) en Kampert et al. (2019) constateren dat mensen met een niet-westerse migratieachtergrond minder vaak een fiets hebben en minder fietsen dan autochtone Nederlanders. Kortgezegd fietsen zij minder vaak, mede omdat zij bepaalde situaties eerder als onveilig ervaren dan mensen zonder migratieachtergrond. Daarnaast spelen regen en wind, fietsdiefstal en een gebrek aan rolmodellen in de naaste omgeving een rol (KiM, 2023).

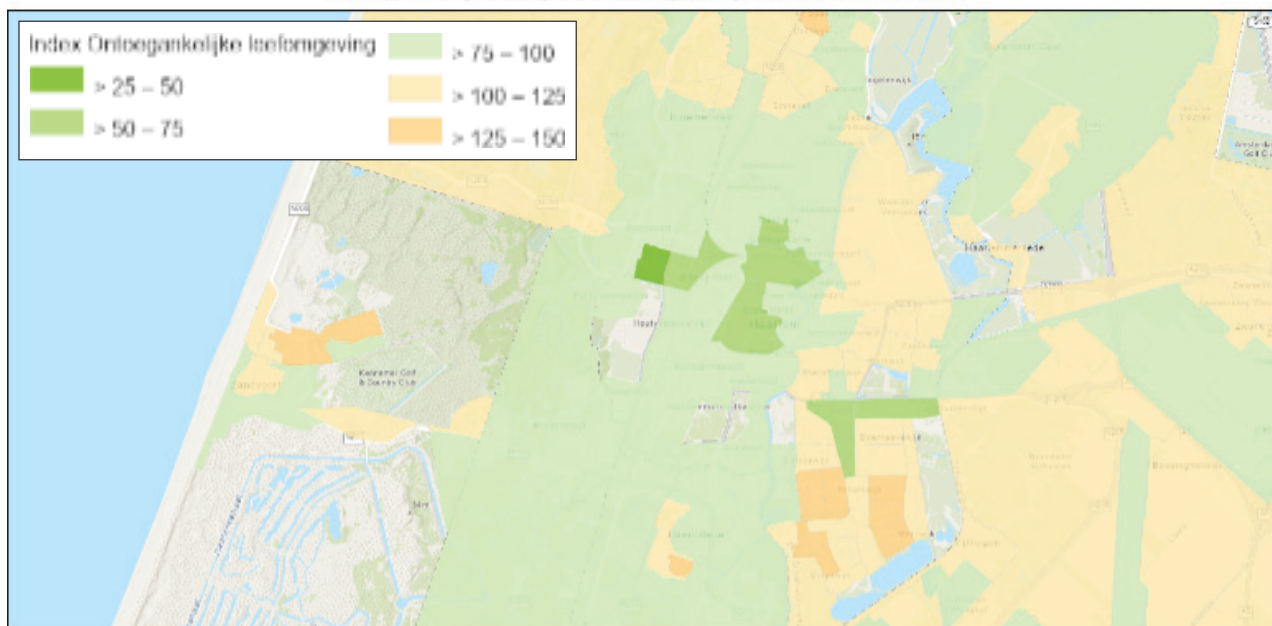
IX Gebaseerd op het 5B-model dat vijf redenen beschrijft waarom mensen onvoldoende mobiel zijn: beschikbaarheid, bruikbaarheid, betaalbaarheid, begrijpelijkheid en beleving. Zie: Uitvoeringsprogramma Vervoersongelijkheid Uitwerking van de Visie Vervoer voor Iedereen, <https://www.utrechtomarmt.nl/media/1942/uitvoeringsprogramma-vervoersongelijkheid.pdf>.

Onderstaande citaten uit de interviews vertellen dat de beschikbaarheid, bruikbaarheid en beleving belangrijke aspecten zijn voor een toegankelijke leefomgeving.

"De voorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn in het buitengebied niet veilig genoeg met de nog steeds groter wordende landbouwvoertuigen."

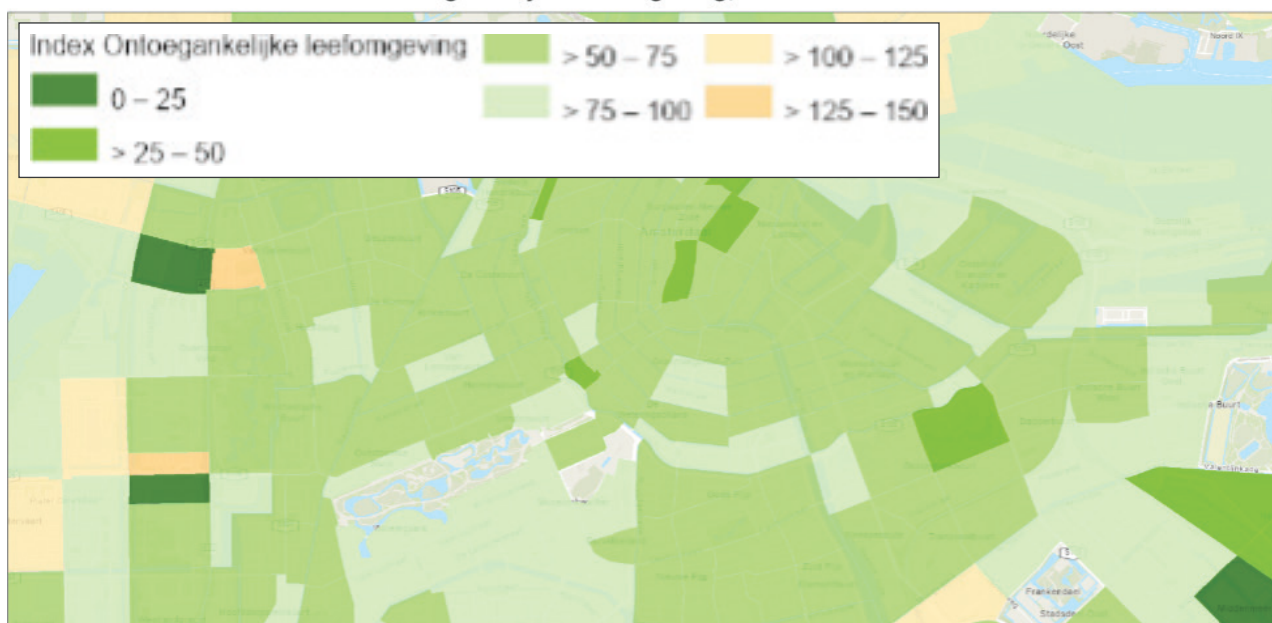
Door de provincie heen zijn er nauwelijks verschillen tussen de ervaren ontoegankelijke leefomgeving in buurten die hoog stedelijk en laagstedelijk zijn. Dit laat zien dat het niet alleen een stedelijke opgave is om aandacht te besteden aan de toegankelijke openbare ruimte maar ook geldt voor meer landelijke gemeenten.

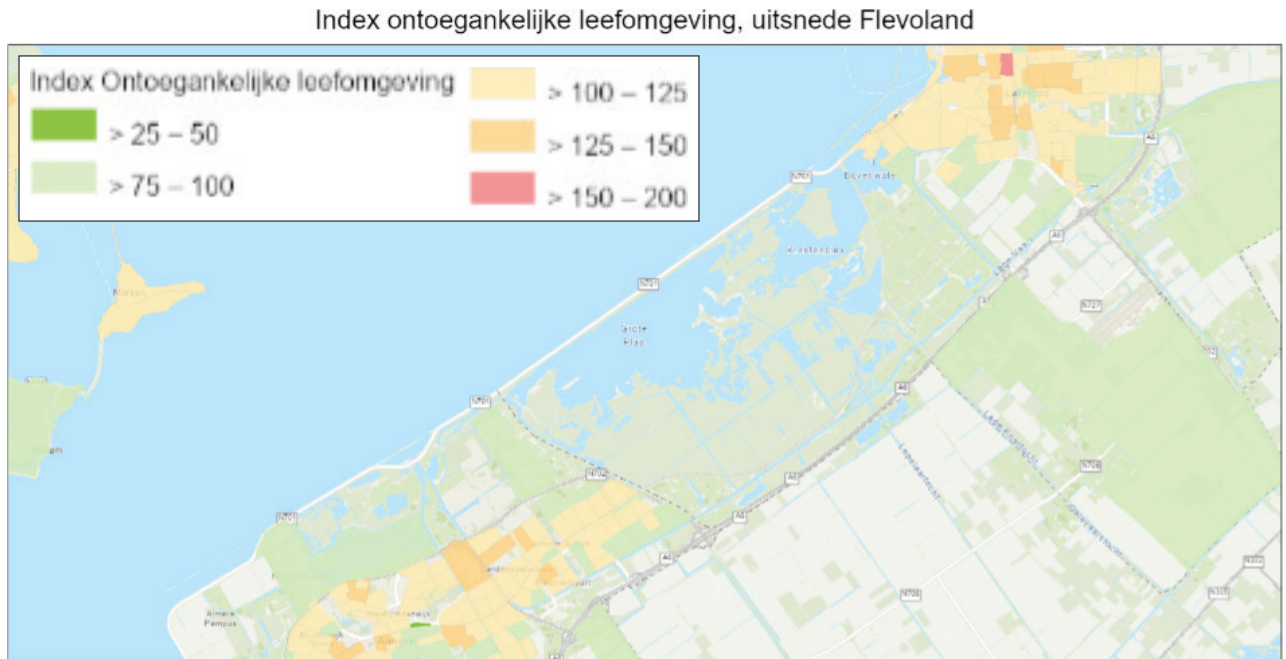
Index ontoegankelijke leefomgeving, uitsnede Haarlem



"Wat het lastig maakt is de drukte, de ongeduldigheid in het verkeer, de fatbikegeneratie, de elektrische fietsen. De wereld wordt steeds sneller. Tijd om na te denken en geduld van mensen te vragen is een uitdaging als je op de fiets bent. Al kun je fietsen, en je maakt een fout, dan krijg je meteen getoeter van auto's. Het is dus niet alleen de angst om weer op de fiets te stappen. Als ze deze angst hebben overwonnen, gaat het erover dat ze geen controle hebben op de snelheid van de wereld om ze heen."

Index ontoegankelijke leefomgeving, uitsnede Amsterdam

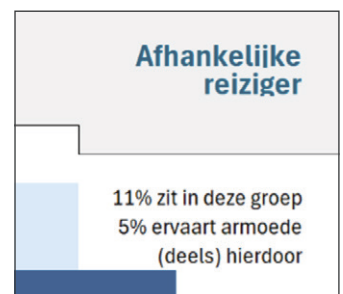




Het valt op dat Amsterdam en het hart van Haarlem veel groener kleurt dan Almere en Lelystad. Dit kan verklaard worden doordat het voorzieningenniveau in Amsterdam veel hoger is en veel vaker op korte afstand is dan in Almere en Lelystad. Deze steden zijn in de jaren 50 en 60 ontwikkeld. Hier zijn de auto, fiets en loopinfrastructuur vaker van elkaar gescheiden. Er is wel een goed fietsnetwerk maar de auto infrastructuur zorgt toch voor barrières en de opbouw van de stad zorgt voor langere afstanden.

5.6 DE AFHANKELIJKE REIZIGER

De afhankelijke reizigers groep omvat elf procent van de deelnemers aan het onderzoek. Zij zijn afhankelijk omdat ze weinig of geen alternatieven hebben wanneer hun vaste vervoermiddel wegvalt en zijn vaak afhankelijk van anderen voor vervoer. In deze groep ervaart 43% op dit moment al mobiliteitsarmoede. Dit aandeel van ervaren mobiliteitsarmoede is het hoogste van alle groepen die een belemmering ervaren.



De enquêteresultaten laten zien dat mensen uit het precariaat, onzekere werkenden en laagopgeleide gepensioneerden twee keer zoveel kans hebben om in deze groep te zitten dan andere SCP-klassen. Verder is een opvallend verschil tussen deze en de andere populatiegroepen die een belemmering ervaren: in deze groep komen ook vaker jongeren onder de 18 jaar voor. Omdat jongeren nog niet (zelfstandig) mogen autorijden en nog schoolgaand zijn en dus geen (vol) inkomen hebben is het logisch dat zij afhankelijk van anderen zijn. Dit is zowel een financiële afhankelijkheid als afhankelijkheid voor gebruik van vervoermiddelen, zoals de auto. Wat ook opvalt aan deze groep is dat de helft van de mensen in deze groep geen rijbewijs heeft en ook 1 op de 3 geen auto hebben binnen hun huishouden. In de interviews hoorden we ook terug over jongeren en de onzekere werkenden.

Figuur 12: De afhankelijke reiziger

"Een deel van de leerlingen [van het leerlingenvervoer] zou prima zelfstandig met ov kunnen mits er een goede verbinding is. Een deel van de leerlingen zou ook prima met de fiets kunnen maar voor sommige ouders is hun kind loslaten op de fiets in een stedelijke omgeving zoals Hoorn heel spannend."

"De banen met laagste salaris en slechtste voorzieningen zijn de banen waar je de meeste flexibiliteit voor op moet brengen. Als je in de nachtdiensten werkt is er geen buurtbus, geen ov. Dan heb je een auto nodig. Die mensen worden als eerst geraakt."

In de literatuur lezen we ook terug over afhankelijke reizigers en specifiek de afhankelijk van de auto. Sommige activiteiten in de moderne samenleving zijn niet of nauwelijks mogelijk zonder auto²⁶. Dit betekent dat degenen die geen rijbewijs en auto bezitten (en geen beschikking hebben over een auto) afhankelijk kunnen zijn van anderen voor (een deel van) hun mobiliteit. Ouderen, mensen met een fysieke beperking en allochtonen hebben minder vaak een rijbewijs en auto. Bovendien speelt bij ouderen en mensen met een fysieke beperking een rol dat zij vaker alleenstaand

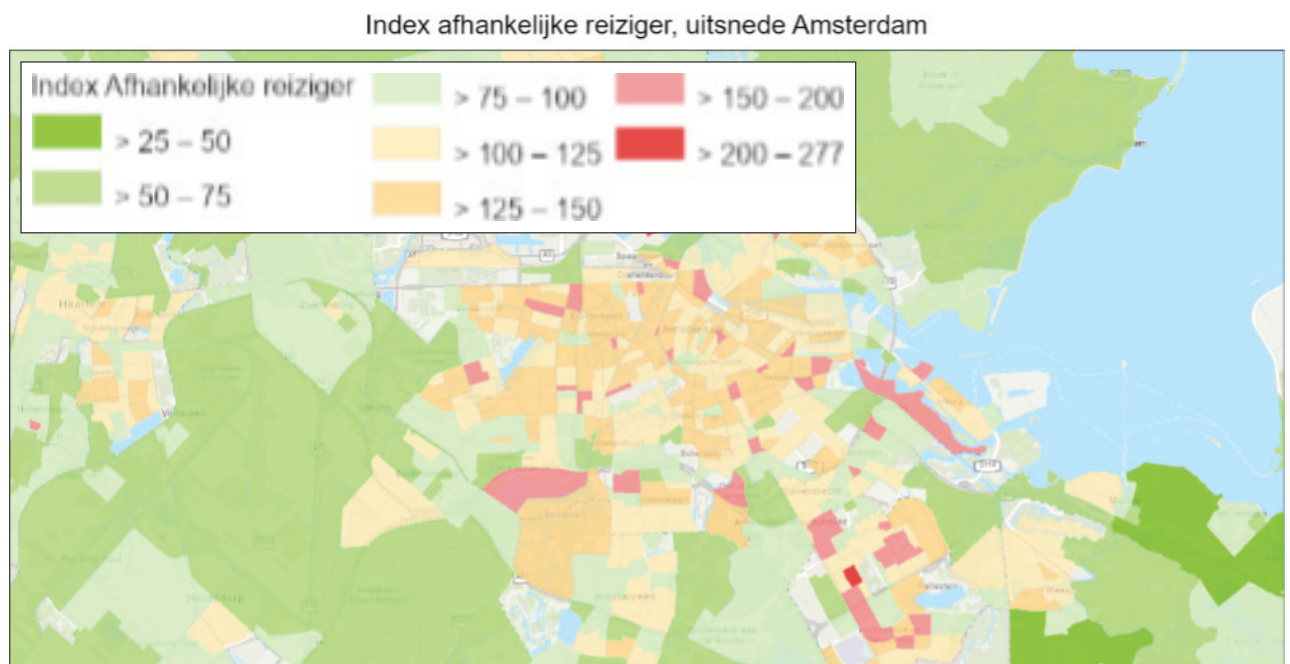
zijn²⁷. Met name oudere vrouwen zijn, doordat zij geen rijbewijs bezitten, vaker aangewezen op andere vormen van vervoer of op hun partner²⁸. Ook de laagste inkomensgroepen kunnen zich geen auto veroorloven. Bovendien kunnen jongeren in rurale gebieden door het gebrekkige aanbod van openbaar vervoer (naar tijd en plaats) een mate van afhankelijkheid ervaren²⁹.

Een ander aspect dat meespeelt in de afhankelijkheid zijn de hoogte van de kosten van onderhoud en reparatie aan de vervoermiddelen. Het NIBUD^x berekent dat de vaste onderhoudskosten van een miniklasse auto per maand €25 zijn. Daar bovenop komen € 43,50 aan variabele kosten voor onderhoud en reparatie bij gemiddeld 8.000 kilometer per jaar. Voor een middenklasse auto komen de variabele kosten voor onderhoud en reparatie bij gemiddeld 11.000 kilometer per jaar op € 79,50. Deze bedragen zijn niet voor ieder huishouden op te brengen.

Ook de kennis en financiële middelen om onderhoud en reparatie van de eigen fiets uit te voeren en bekostigen speelt hier een rol. Het is niet langer vanzelfsprekend dat mensen hun eigen band kunnen plakken^{xi} en met de komst van de elektrische fiets zijn de kosten voor onderhoud hoger geworden en is het minder toegankelijk geworden om zelfvoorzienend te zijn in fietsonderhoud.

Een maatschappelijke trend die ook meespeelt in de afhankelijkheid is dat het voorzieningenniveau in dorpen verschaalt, waardoor dorpsbewoners aangewezen zijn op hun automobilititeit en het openbaar vervoer om voorzieningen te bereiken. Niet iedereen beschikt over een auto en ook het openbaar vervoeraanbod (zowel in tijd als plaats) is in sommige gebieden schaars³⁰.

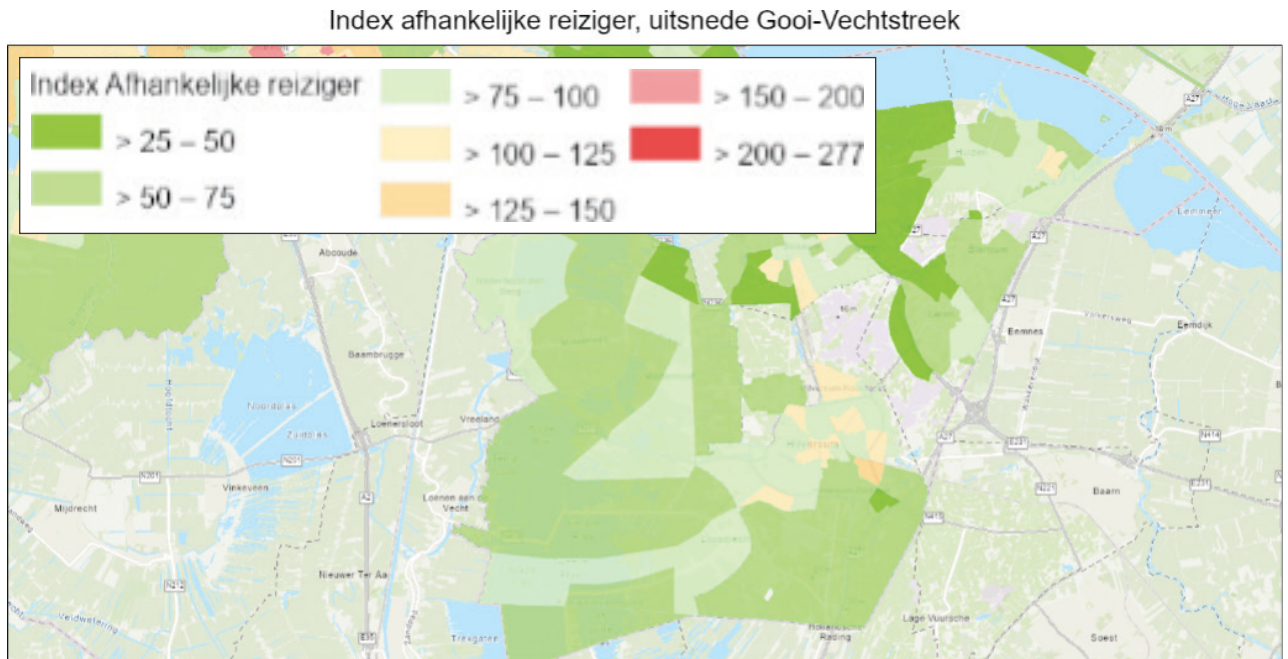
Als we kijken naar de inschatting van de afhankelijke reiziger in de Noord-Hollandse buurten valt het op dat de Gooi-Vechtstreek bijna helemaal groen is. Dit is te zien in figuur 13B. Dit klopt ook met het feit dat de ongeremde reiziger in Gooi-Vechtstreek aanzienlijk hoger is; de kans om in de afhankelijke reiziger groep te vallen is aanzienlijk lager als het autobezit hoger is.



Figuur 13A: Uitsnede van de afhankelijke reiziger, Amsterdam.

X Zie: <https://www.nibud.nl/onderwerpen/uitgaven/autokosten/>.

XI Hierom werd in Amsterdam bijvoorbeeld de Bike Kitchen opgezet: <https://bikecity.amsterdam.nl/zelf-je-fiets-leren-repareren-in-de-bike-kitchen/>.

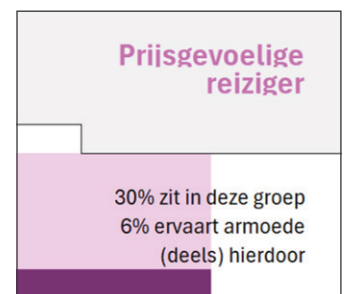


Figuur 13B: Uitsnede van de afhankelijke reiziger, Gooi-Vechtstreek.

Aan de randen van Amsterdam is de inschatting dat de afhankelijke reiziger ook relatief meer aanwezig is. Dit zou mogelijk verklaard kunnen worden door het hoge aantal studenten in deze buurten waar het autobezit en mogelijk ook rijbewijsbezit laag is. De donkerrode buurten op de kaart met de index van afhankelijke reizigers zijn buurten waar het autobezit vaker lager is. Dit biedt aanknopingspunten voor ov, fiets of loop interventies.

5.7 DE PRIJSGEVOELIGE REIZIGER

Bijna een derde van de mensen valt in de prijsgevoelige reizigers groep. Mensen in deze groep reizen minder of anders vanwege de kosten van reizen. Opvallend is dat de prijsgevoelige reiziger groep de grootste groep is. Deze belemmering wordt in Noord-Holland en de MRA het meeste ervaren. Toch is er een relatief klein deel, vergeleken met de andere ervaren belemmeringen, die aangeven dat ze mobiliteitsarmoede ervaren (19% ten opzichte van minimaal 33% bij de andere groepen).



Figuur 14: De prijsgevoelige reiziger

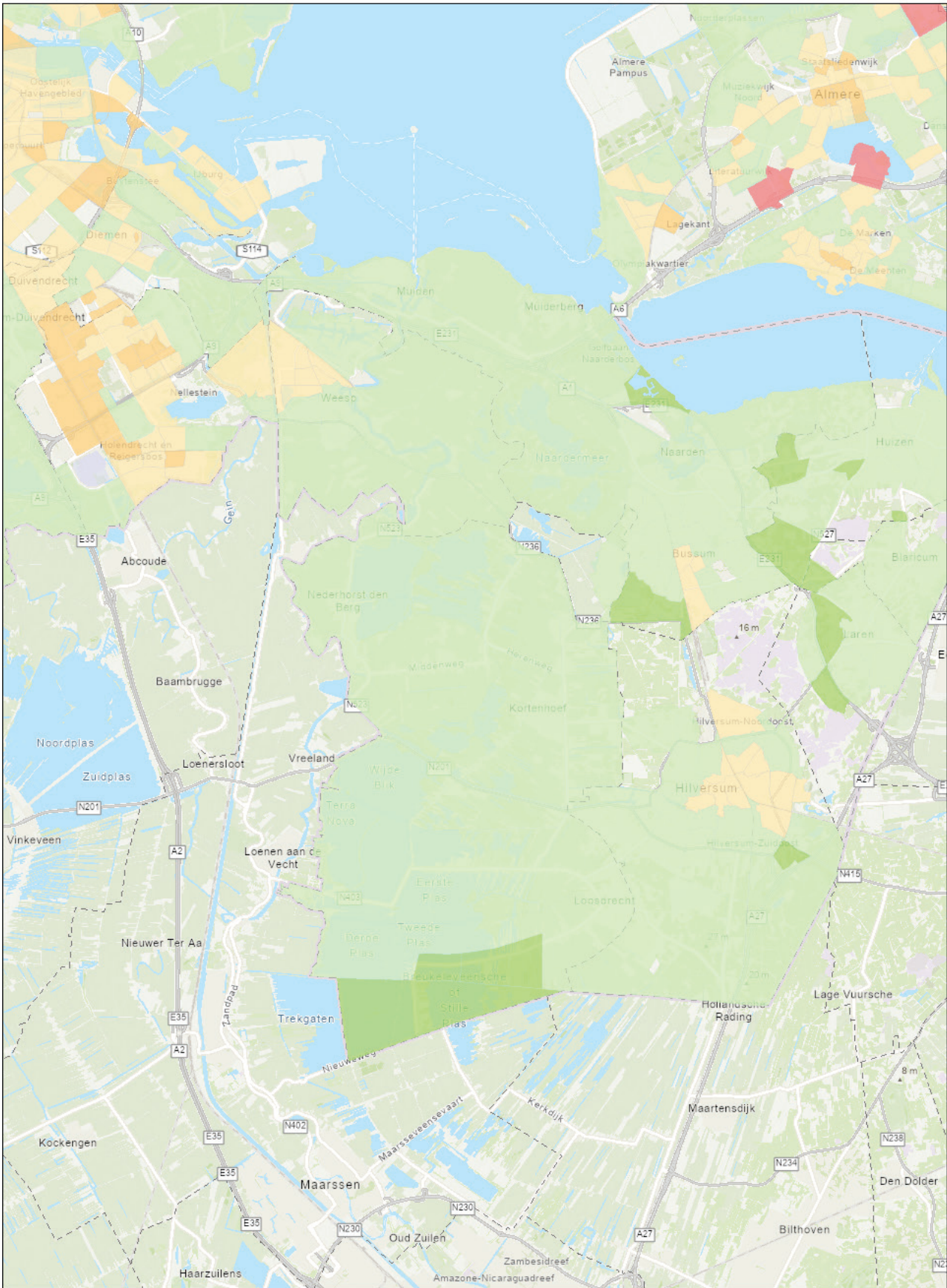
Volgens de onderzoeksresultaten zijn mensen die deze belemmering het meest ervaren mensen met een laag gezamenlijk netto-inkomen van het huishouden (< €30.000,00) en vaker vrouwen. Het KiM geeft een vergelijkbare beschrijving in hun onderzoek naar de ervaren betaalbaarheidsproblemen: het zijn vaak mensen met een laag inkomen, eenoudergezinnen, en werklozen.³¹

De omvang van de totale groep prijsgevoelige reiziger is vergelijkbaar met de groep Nederlandse huishoudens die moeite heeft met rondkomen. Volgens het Nibud (2024) zijn dit 32% van de huishoudens. 80% van deze groep heeft wel eens moeite met het betalen van boodschappen, laat staan de auto repareren als dit nodig mocht zijn.³²

Volgens inschattingen van het KiM (2022)³³ heeft bijna 6% van de Nederlandse autobezitters te maken met 'gedwongen autobezit'. Om de kosten van de auto te kunnen betalen, bezuinigen zij elders. Het KiM stelt ook dat de auto, naast de woning, de grootste kostenpost is voor een huishouden. Het KiM beschrijft in ditzelfde onderzoek ook een prijsverschil tussen stad en platteland: dezelfde auto met hetzelfde aantal afgelegde kilometers kost in de stad vaak meer dan in landelijke gebieden. Dit komt bijvoorbeeld doordat parkeerkosten in de stad hoger zijn.

Volgens het KiM geeft 1 op de 10 Nederlanders aan moeite te hebben met het betalen van hun mobiliteit³⁴. In dit onderzoek komt naar voren dat 1 tot 5,5% van de inwoners van Nederland niet of minder deelnemen aan activiteiten zoals familie- of ziekenhuisbezoek omdat ze het vervoer ernaartoe niet kunnen betalen. Dit lijkt minder dan de zes procent Noord-Hollanders uit dit enquêteonderzoek die, deels door de kosten van mobiliteit, mobiliteitsarmoede ervaart. Volgens het KiM worden betaalbaarheidsproblemen ervaren als mensen op andere uitgaves moeten bezuinigen, meer geld uitgeven aan mobiliteit dan ze zich eigenlijk kunnen veroorloven of moeite hebben om al hun verplaatsingen te betalen.

Index prijsgevoelige reiziger, uitsnede Gooi-Vechtstreek

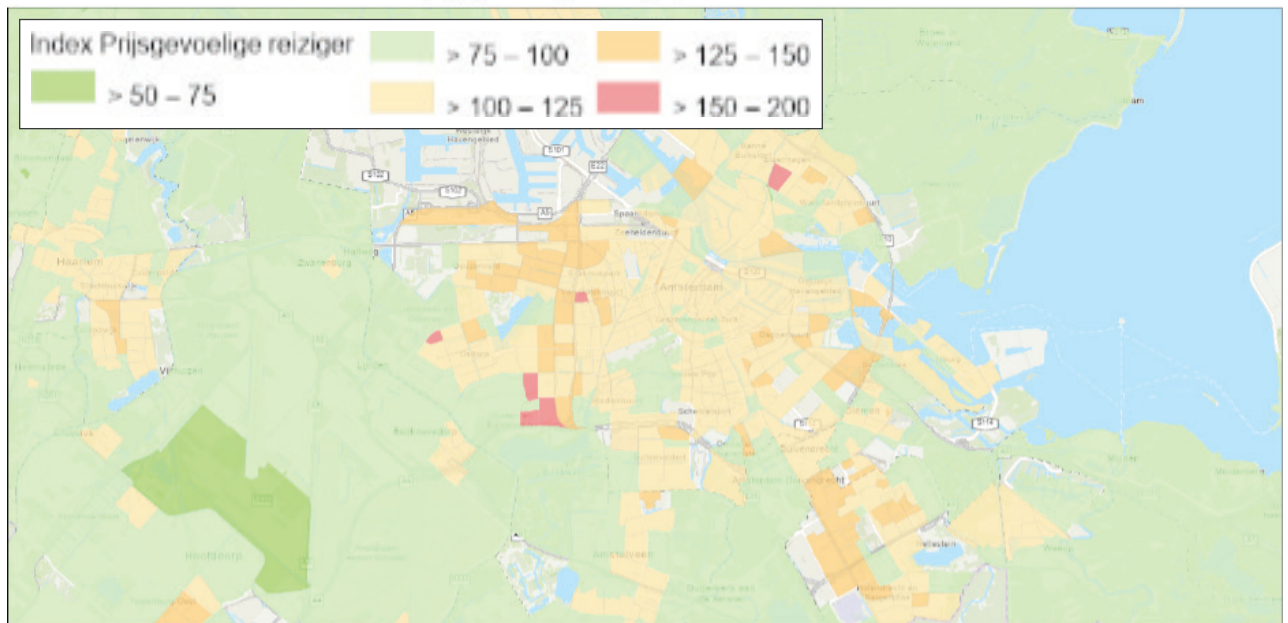


1-10-2024, 13:34:55

- Index Prijsgevoelige reiziger
- | | |
|---|---|
| > 50 – 75 | > 100 – 125 |
| > 75 – 100 | > 125 – 150 |
| > 150 – 200 | |

Figuur 15A: Uitsnede van de prijsgevoelige reiziger, Gooi-Vechtstreek.

Index prijsgevoelige reiziger, uitsnede Amsterdam



Figuur 15B: Uitsnede van de prijsgevoelige reiziger, Amsterdam.

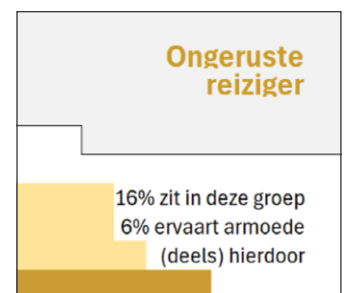
Als we kijken naar de inschatting waar de groep prijsgevoelige reizigers woont, zien we weinig uitschieters op de kaart. Dit laat zien dat het een verspreid fenomeen is onder alle Noord-Hollanders.

De buurten die donker kleuren, zijn buurten waarvan we weten dat armoede hier vaker een rol speelt in het dagelijkse leven. Denk bijvoorbeeld aan de Venserpolder in Amsterdam Zuidoost en de Riekerpolder in Amsterdam Nieuw-West. Daarnaast komen er enkele gebieden naar boven waar vooral bedrijven zitten zoals Bedrijvenscentrum Osdorp (Amsterdam), Bedrijventerrein de Rederij (Almere) en Gooisekant Oost (Almere).

Uit onze analyses blijkt dat de kans afneemt dat je een prijsgevoelige reiziger bent, naarmate de leeftijd hoger wordt. We zien dat Amsterdam relatief (donker)oranje kleurt. De inschatting is dat dit te maken heeft met het hogere aandeel studenten. Figuur 15B laat zien dat de Gooi-Vechtstreek juist erg groen kleurt. Dit is te zien in figuur 15. Dit zou verklaard kunnen worden door een groeiend aantal ouderen in deze regio in combinatie met goed inkomen en vermogen.

5.8 DE ONGERUSTE REIZIGER

Van de deelnemers aan het onderzoek behoort zestien procent tot de groep ongeruste reizigers. Dit zijn mensen die zich niet op hun gemak voelen tijdens het reizen, bijvoorbeeld omdat ze onrustig zijn of omdat ze autorijden oncomfortabel vinden. Ook reist een deel van de groep minder of anders omdat ze zich niet altijd veilig voelen. Dit kan gaan over sociale onveiligheid of verkeersveiligheid. Van deze groep ervaart momenteel al één op de drie mobiliteitsarmoede. 71% van de ongeruste reizigers zit ook minimaal in één andere populatiegroep die een belemmering ervaart.



Figuur 16: De ongeruste reiziger

Kenmerkend voor deze groep volgens de onderzoeksresultaten is dat mensen in het precariaat twee keer zoveel kans hebben om in deze groep te vallen. Hetzelfde geldt voor vrouwen en mensen met een netto huishoudinkomen onder 30.000 euro. Ook zitten mensen zonder auto drie keer vaker in deze groep.

"Als het [openbaar vervoer] er is, zou een groot deel wel bereid zijn gebruik te maken. Maar ze zijn wel bang dan vroeger want: 1) bang voor mensen die ze niet kennen en waar akelig over gepubliceerd wordt; 2) bang omdat de tramchauffeurs zich zo strak aan de schema's moeten houden dat ze erg hard rijden en hard remmen. Een vriendin is door de bus gevlogen en nooit meer helemaal hersteld. En 3) bang voor geweldsincidenten of dronken mensen in de bus – een onveilig gevoel. Zeker's winters als het donker is vinden ze het spannend van de bushalte naar huis te lopen."

Recent onderzoek van Pointer³⁵ naar onveilige plekken in Nederland laat zien dat 91% van de vrouwen zich onveilig voelt op trein-, metro-, en busstations. Daarnaast gaf 82% van de vrouwen aan zich onveilig te voelen in de trein, tram, metro en bus. Dit is in lijn met CBS-cijfers waaruit blijkt dat jonge vrouwen zich twee keer zo vaak onveilig voelen in de publieke ruimte als mannen van dezelfde leeftijd³⁶.

Onderzoek³⁷ toont aan dat bij ouderen vaak de angst voor persoonlijke veiligheid een rol speelt bij het reizen met het openbaar vervoer. Ook dorpsbewoners zonder auto voelen zich vaker onveilig, mogelijk omdat ze 's avonds gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets en dit tot een groter gevoel van onveiligheid leidt.

Mensen met een mentale kwetsbaarheid ervaren ook diverse belemmeringen bij het onderweg gaan en zijn³⁸. De belangrijkste redenen zijn angst en een gebrek aan zelfvertrouwen. Drukke in het openbaar vervoer kan een barrière zijn, net als de onvoorspelbaarheid van het gedrag van medepassagiers. Verder kan de interactie met personeel, zoals buschauffeurs, een probleem zijn. Een belangrijke voorwaarde voor deze groep om meer zelfvertrouwen te hebben, is dat er vooraf en tijdens de reis voldoende informatie beschikbaar moet zijn en dat deze reiziger de informatie goed kan verwerken om de juiste keuzes onderweg te maken. Daarbij kan het lastig zijn om de juiste balans te vinden omdat bijvoorbeeld voor mensen met autisme en dyslexie een grote stroom aan informatie juist verwarrend werkt. Bij het gebruik van het openbaar vervoer moeten de voorzieningen voor deze groep voetgangers van en naar de halte/station op orde zijn.

Een verkennend onderzoek naar ervaringen met het gebruik van de fiets door mensen met autisme³⁹ leverde inzichten op in voorkeuren voor deze groep fietsers. Zo zijn verkeerslichten populair bij mensen met autisme en mijden zij drukke oversteken. Wat betreft de interactie met mede-fietsers laat het onderzoek zien dat mensen met autisme opstelstroken voor verkeerslichten, waar je met veel mensen bij elkaar staat, niet waarderen en dat zij liever alleen fietsen.

In de groep ongeruste reizigers vallen ook mensen die rijangst hebben. Zij geven aan autorijden oncomfortabel te vinden. Dit kan veroorzaakt worden door een gebrek aan vertrouwen in de eigen rijvaardigheden, verkeersdrukke of negatieve ervaringen.

Volgens de inschattingen op buurtniveau zijn er relatief minder ongeruste reizigers in het buitengebied en de dorpen. Dit kan te maken hebben met de inschatting dat er meer auto wordt gereden in het buitengebied en deze mensen zich misschien minder zorgen maken over veiligheid, of minder vaak op sociaal onveilige plekken komen.

Vooraf in Amsterdam zijn er donkerrode vlekken te zien. De inschatting is dat mensen zich hier vaker onveilig voelen, onprettig in het autoverkeer en sommige reizen mijden. Dit kan te maken hebben met de drukke in het verkeer in Amsterdam en/of het anoniemere bestaan in de stad waardoor je je eerder op sommige plekken onveilig voelt.

6 ERVAREN MOBILITEITSARMOEDE

In het vorige hoofdstuk presenteerden we de uitkomsten van het enquête-onderzoek dat we in het voorjaar van 2024 hebben uitgevoerd in Noord-Holland en de MRA. In de analyse van de enquêtes keken we naar de problemen van groepen bewoners, en niet naar die van individuen. In dit hoofdstuk maken we een tegengestelde beweging: we zetten de ervaringen van personen die (risico op) mobiliteitsarmoede ervaren centraal. We maken hiervoor met name gebruik van de informatie en voorbeelden die we opgehaald hebben door het houden van interviews met sleutelfiguren voor de verschillende populatiegroepen uit hoofdstuk 5 en focusgroepen met inwoners van de provincie Noord-Holland.

In de eerste paragraaf laten we aan de hand van citaten voorbeelden zien van de impact van mobiliteitsarmoede. Hier passeren ook diverse regelingen en hulpbronnen de revue, die maken dat mensen in een aantal gevallen toch kunnen komen waar dat nodig is. In paragraaf twee zoeken we de confrontatie op tussen de gewenste toekomst van mobiliteit volgens de provincie en de verwachtingen hierbij van mensen met (een hoog risico op) mobiliteitsarmoede. Paragraaf drie sluit het hoofdstuk af met enkele inzichten die we uit deze gesprekken hebben gehaald.

6.1 DE IMPACT VAN MOBILITEITSARMOEDE

In het vorige hoofdstuk zagen we dat er een grote diversiteit is in de belemmeringen die mensen ervaren. Al deze ervaringen leiden tot (een verhoogd risico op) het ervaren van mobiliteitsarmoede. Ze kunnen niet op hun bestemming komen, of alleen door disproportioneel veel tijd, geld en moeite kwijt te zijn.

Literatuur beschrijft de impact van het hebben van onvoldoende vervoersmogelijkheden als volgt. Mobiliteitsarmoede kan resulteren in een verminderde bereikbaarheid van levens-ondersteunende goederen, diensten, activiteiten en plaatsen^{40 41}. Hierdoor kan iemand niet meer deelnemen aan het maatschappelijk leven, wat kan leiden tot sociale uitsluiting. Sociale uitsluiting betekent dat mensen het vermogen verliezen om zowel letterlijk als figuurlijk verbinding te maken met veel van de benodigde diensten, sociale kansen en voorzieningen om volwaardig deel te nemen aan de samenleving^{42 43 44}. Dit kan resulteren in gezondheidsproblemen, sociaal isolement, werkloosheid, verminderde levenskwaliteit en welzijn^{45 46 47 48}.

Met de interviews en focusgroepen hebben we ook een beeld gekregen van de impact van de ervaren mobiliteitsarmoede op het dagelijks leven. De voorbeelden hieronder verduidelijken hoe deze impact er in de praktijk uit ziet. Als eerste laten diverse citaten zien dat veel mensen hun belemmeringen compenseren met de factor tijd. Het kost hen veel meer tijd dan gemiddeld genomen om op weg te zijn.

"Als de bus komt dan moet je maar afwachten dat er een rolstoelbus aanwezig is. Zo niet, dan moet je op de volgende bus wachten. En iemand moet je kunnen helpen. Een rit die een half uur zou duren kan dan zomaar 3 uur duren. Er zijn veel mensen die dit niet doen want het is zo moeilijk om dit te reizen. Die blijven thuis."

"In de bus zit vaak een opklapplek, maar chauffeurs willen gewoon niet meehelpen. Ze rijden dan gewoon voorbij. Of ze vragen "waar is je begeleiding". Als je dan zegt "waarom moet ik een begeleiding hebben om op stap te gaan?", ze negeren het dan gewoon en rijden door. Als ik de bus pak dan heb ik altijd in mijn achterhoofd "de bus kan ook gewoon doorrijden zonder mij". Dit is een risico dat ik altijd neem. Dit gebeurt vaak, en dan moet ik gewoon weer wachten."

"Laatst zijn wij naar Den Haag geweest met de Flixbus. Dat is goedkoper dan de trein, maar je bent wel langer onderweg. Het scheelt 3 of 4 euro per keer, dus het is wel de moeite."

"Er zijn best wel ouders die zelfstandig hun kinderen naar de SBO-school willen begeleiden. Maar er zijn ook alleenstaande ouders, en er zijn ouders met meerdere kinderen, en dan lukt het niet allemaal. Als ouders meefietsen zijn ze al gauw 3 à 4 uur kwijt aan meefietsen."

Los van de langere reistijd, is de onbetrouwbaarheid van de reistijd een terugkerend thema.

"Ik moet mensen regelen om de brug aan te leggen vanaf de trein. Vaak zijn ze te laat of komen ze niet opdagen. Dan wordt mijn reis nog langer." "De overstap gaat soms ook niet goed. Want als ik in Amsterdam kom, dan vergeten ze me vaak, of ze hebben niet goed doorgegeven waar ik zit. Of ze geven het helemaal niet door, dat heb ik ook meegemaakt. Waardoor mijn reis nog langer duurt. Soms moet ik dan verder reizen met de trein totdat ik op een station kom waar NS wel mij kan helpen. Anders moet ik gewoon doorreizen totdat er een station komt waar iemand me wil helpen."

"Als wij ergens naartoe willen dan kunnen we nooit de exacte tijd doorgeven. Dit geldt ook met afspraken."

"Een mevrouw met rollator moest met de RMC [Aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam] naar een afspraak en was een uur te vroeg gedropt in de ijskou, want haar bestemming was nog niet open. Ze was enorm verkleumd."

"Het nadeel is dat als je ergens om 7:30 moet zijn op een kwartier rijden, ze [regiotaxi] je om 6:30 komen halen – want ze weten nooit of er meer mensen moeten worden opgepikt onderweg. Er zijn mensen die drie keer hun straat passeren omdat er overal nog mensen moeten worden opgepikt. Zeker als mensen wat ouder zijn en naar een verjaardag willen, dan komen ze aan en is iedereen al weg. Of je bent ergens een uur te vroeg."

De volgende voorbeelden laat zien dat mensen lastige keuzes moeten maken in de ritten die zij welen niet maken omdat hun mogelijkheden beperkt zijn.

"Soms hebben mensen [met een laag inkomen] een auto nodig voor werk. Ze houden dan zeer weinig geld over voor andere behoeftes. Eigenlijk moet de auto dan weg. Dan maar een boterham minder eten, want je moet toch werken."

"Een mevrouw 'spaart' het hele jaar haar toegekende vervoerbudget. Ze maakt dus allerlei verplaatsingen door het jaar heen niet met WMO-vervoer, omdat ze haar budget niet wil opmaken. Het opgespaarde budget gebruikt ze om met de Valys-taxi een week op vakantie te kunnen gaan binnen Nederland."

"Als je afhankelijk bent van de rolstoelbus, en -taxi dan zit daar ook een prijskaartje aan. Bv. van Schagen naar Alkmaar reizen kost met een rolstoeltaxi, enkele reis, 40 euro. Met de Valys-taxi kan het wel goedkoper, maar dat gaat dus vanuit je budget. Als dat op is, dan moet je het zelf betalen."

Bij het gebruikmaken van het aanbod van (kleinschalig) openbaar vervoer komt ook (regel)stress kijken.

"Voor veel ouderen is dat in het algemeen al lastig, maar met een handicap al helemaal. Je bent afhankelijk van de buurtbus, of 60+ bus. Dat moet je altijd van tevoren aanvragen, en kijken of er plaats is."

"Chauffeurs luisteren niet en nemen me niet serieus. (...) Maar ik laat me niet weerhouden. Je moet toch iets doen, je moet je huis uit. Ik ben wel een bijzonder geval hoor. Veel mensen in mijn omgeving komen hun huis niet uit."

"Het kost heel veel concentratie om als slechtiende te lopen. Slechtienden maken echt afwegingen in hoe men waar naartoe reist, dit kost zoveel energie."

"We horen veel van vrijwilligers en deelnemers over de angst in het ov. Soms komen ze niet naar activiteiten en soms vragen ze om ondersteuning bij het reizen in het ov. Het is niet duidelijk of het een sociale angst is of een regelangst (hoe werkt het met de ov-kaart, hoe zorg je dat je op tijd komt)."

Niet iedereen kan het opbrengen om de drempels te slechten, of heeft geen mogelijkheid om een beroep te doen op hulp van anderen. Zij raken gevangen in een sociaal isolement en komen amper de deur uit.

"Partners in de gemeente die informeren bij ons naar de mogelijkheden. Via die weg horen we veel dat mensen niet onderweg kunnen. Dat ze een bepaalde afstand niet kunnen overbruggen. De afstand en kosten van mobiliteit weerhoudt mensen om mee te doen."

"We hebben een mevrouw in de auto gehad die ontzettend enthousiast was over de bloesem. Die was al 6 jaar de deur niet uit geweest."

"Je loopt achter de feiten aan als je geen fiets hebt. Je kan niet overal naartoe lopen, het ov is duur en de auto is al helemaal niet te betalen."

"Als de bus komt dan moet je maar afwachten dat er een rolstoelbus aanwezig is. Zo niet, dan moet je op de volgende bus wachten. En iemand moet je kunnen helpen. Een rit die een half uur zou duren kan dan zomaar 3 uur duren. Er zijn veel mensen die dit niet doen want het is zo moeilijk om dit te reizen. Die blijven thuis."

"Je moet steeds langer zelfstandig wonen en gebruik maken van medische hulpvoorzieningen. Het ziekenhuis in Den Helder ligt in het Noorden. Als je daar met de bus naar toe moet vanuit Den Helder Zuid is dat 30 minuten - 45 minuten, maar ov is duur. Met een scootmobiel is die afstand echter heel moeilijk te doen. Mensen zijn dan afhankelijk van familie of taxibonnen. En als laatste optie ov."

De volgende situaties, die in een interviews gedeeld zijn, laat zien dat er ook sprake kan zijn van uitsluiting.

Het oudste kind in het gezin (9 jaar) heeft een syndroom en een aangepaste rolstoel. Hij kan niet op de fiets. Het openbaar vervoer gebruiken kan ook niet, omdat deze jongen dan hard gilt. Het gezin verplaatst zich daarom lopend of met de auto. De auto is echter ook niet ideaal, want hij past niet met de rolstoel in de auto. De ouders moeten hun zoon eerst achter in de auto tillen, daarna moeten ze de rolstoel in de auto tillen (35 kilo). Op de lange termijn kunnen ze hem niet meer vervoeren, want het kind en de rolstoel worden zwaarder.

Het gezin heeft een aanvraag gedaan voor een aangepaste auto, via de WMO in hun gemeente. Deze is van plan de aanvraag af te wijzen. Zij vinden de regiorijder (collectief vervoer) een goede oplossing. De ouders zijn het hier niet mee eens, omdat de jongen ook in dit vervoer hard gilt (net als in het openbaar vervoer). De WMO-contactpersoon vindt dat een van de ouders dan samen met het kind in het collectief vervoer moet reizen.

Dit vervoer moet je reserveren, je moet lang wachten en de wachttijd is onbetrouwbaar. De ouder moet dan lang klaarstaan met de zoon die onrustig is. En als gezin moet je ook apart van elkaar reizen. Zo zet je de zoon letterlijk buiten het gezin: "Jij kan niet mee, want jij hebt een beperking".

"In de bus zit vaak een opklapplek, maar chauffeurs willen gewoon niet meehelpen. Ze rijden dan gewoon voorbij. Of ze vragen "waar is je begeleiding". Als je dan zegt "waarom moet ik een begeleiding hebben om op stap te gaan?", ze negeren het dan gewoon en rijden door. Als ik de bus pak dan heb ik altijd in mijn achterhoofd "de bus kan ook gewoon doorrijden zonder mij". Dit is een risico dat ik altijd neem. Dit gebeurt vaak, en dan moet ik gewoon weer wachten."

"In de buitengebieden komen bussen vaak eens in de drie uur. Je kunt het [gebruik van openbaar vervoer] wel graag willen en het voelt zelfstandig, maar je wordt dan toch gedwongen om gebruik te maken van taxivervoer. Dit is een uitspraak onder onze cliënten 'in het busje gezet worden' omdat je niet volwaardig kan mee-participeren zoals 'normale' mensen."

"Er is een speciale basisschool in Bovenkarspel (SBO 't Palet). Als je leerlingen (en hun begeleiders) daar met het openbaar vervoer naartoe wilt laten reizen vanuit Wervershoof, dan moet je met de bus via Hoorn en dan de trein naar Bovenkarspel nemen. En dan nog 15 of 20 minuten lopen. Ook de aansluiting op de lestijden is niet goed. Dus zijn er lange wachttijden. Dat is gewoon geen optie voor leerlingen."

Mensen zijn vaak ook bang, dat merk je. Ze gaan met Heenenweer vaker weer ergens naartoe. Er zijn mensen die al maanden een kaart hebben maar er nog geen gebruik van hebben gemaakt. Zij hebben koudwatervrees. Ze durven er niet aan te beginnen, want straks valt het tegen. Of ze denken dat ze te dik zijn om in het voertuig te passen. Na een keer proberen zien ze vaak dat het effectief is. Die mogelijkheid om te experimenteren is er bij RMC [Aanvullend openbaar vervoer in Amsterdam] niet.

Het bezitten van een passend voertuig verkleint de kans op mobiliteitsarmoede en uitsluiting, zoals we in de bovenstaande situatie zagen. Dit gaat ook op voor het bezitten van een (elektrische) fiets. In Noord-Holland zijn verschillende organisaties actief die fietsen verstrekken aan mensen die deze niet zelf kunnen bekostigen. Zo zorgen zij ervoor dat niet-fietsers, fietsers worden.

"Het grootste gedeelte van de aanvragen die met mobiliteit te maken hebben, gaat om een aanvraag voor een fiets. Sinds afgelopen jaar komen er aanvragen voor e-bikes. Elektrische fietsen kennen we vaak toe aan mensen met een medische aandoening en voor wie het fietsen te vermoeiend is. Dan geeft de elektrische fiets nog wel de vrijheid om zelf dingen te doen. Bakfietsen kennen we niet toe. Dat zien we als niet urgent. Wel kan het gaan om een fiets met kinderzitjes."

"We hebben laatst een elektrische fiets aan iemand toegekend om zijn/haar werk als schoonmaker/maakster te blijven doen. Hij/zij moest 30 kilometer per dag fietsen tussen verschillende plaatsen in verschillende gemeenten. Met een gewone fiets kon hij/zij dan niet op tijd komen en dreigde zijn/haar baan te verliezen. Wij hebben daarvoor een tweedehands elektrische fiets toegekend."

"We krijgen steeds meer aanvragen voor e-bikes. Mensen zijn vaak te goed voor een scootmobiel maar gemeenten vergoeden geen elektrische fietsen. En dat is doodzonde."

Er worden ook lokaal activiteiten aangeboden om mensen die nog niet kunnen fietsen op weg te helpen. Of om mensen die niet meer fietsen weer in het zadel te helpen.

"Er is bijvoorbeeld een Somalisch gezin en zij kunnen nog niet fietsen. Dan geven wij een makkelijke fiets, geen moeilijke fiets. Dan worden ze ondersteund door een buddy om te leren fietsen. Dit bieden wij zelf niet aan, maar we kijken wel of er dan een buddy is."

"De mensen die aangeven dat zij zich onveilig voelen in het verkeer, dat zijn de mensen die zijn gevallen of iets engs hebben meegemaakt. Zij hebben verkeerservaring en komen bij de fietslessen terecht om fietstechnieken te oefenen en samen in het verkeer te fietsen. Over het algemeen hebben deze mensen wel een fiets thuis, maar ze durven hier niet meer op te stappen. Ze komen over de angst heen tijdens de fietsles. De fietsdocent probeert deze mensen altijd aan elkaar te verbinden, die dicht bij elkaar wonen en motiveert ze om samen te gaan fietsen. Soms maken ze dan afspraken met elkaar, of de man of dochter is erbij en fietst mee. Het is mooi als een aantal deelnemers daardoor blijven fietsen, omdat ze samen met iemand anders de angst blijven overwinnen."

"In gemeente Amsterdam is het mogelijk om donatiefietsen aan fietscursisten te geven. Dat maakt de stap van niet-fietser naar wel-fietser makkelijker. Vaak is het zo dat de kinderen kunnen fietsen, de man ofwel kan fietsen of met de auto gaat, en de moeder gaat van 'nooit fietsen' naar 'ik kan nu fietsen'. Dan kan ze de kinderen naar school brengen, naar het Twiske fietsen – dat is fantastisch. Vaak zijn het ook mensen die beweegarmoede hebben. Leren fietsen is voor hen vaak de eerste vorm van bewegen."

6.2 REACTIES OP DE MOBILITEITSTRANSITIE PLANNEN

Gedurende de interviews en focusgroepen hebben wij respondenten stellingen voorgelegd over de mogelijke manieren hoe mobiliteit er in de toekomst uit ziet. De stellingen stelden we op aan de hand van de belangrijkste beleidsdocumenten die we in hoofdstuk 2 beschreven. In deze paragraaf zetten wij enkele reacties op de stellingen uiteen. Bijlage 5 toont de stellingen die zijn voorgelegd.

Digitalisering

In de Focus Koers Smart Mobility staat de rol van digitalisering in het mobiliteitssysteem centraal. Met behulp van digitale hulpmiddelen kan de provincie Noord-Holland reizigers beter op weg helpen, leren hoe reizigers reizen en kunnen reizigers hun reis plannen, betalen en bijhouden. Een belangrijk doel hiervan is om het voor reizigers aangenamer te maken verschillende vervoersmiddelen aan elkaar te knopen en om verkeersmanagement slimmer uit te voeren.

De stellingen rondom digitalisering riepen verschillende soorten reacties op. Mensen zien het als een onontkoombare ontwikkeling maar maken zich zorgen of dit daadwerkelijk een belemmering wegneemt of juist een belemmering opwerpt.

"Ik vind het voor de jongerengeneratie heel fijn [als de ov-chipkaart is ingebouwd in een mobiele app], maar ik weet ook dat we veel mensen uitsluiten. De mensen die geen mobiel hebben; mensen die geen smartphone willen of kunnen gebruiken. En die zich daar niet senang bij voelen. Door al het hacken en phishing mails, die willen het niet gebruiken. Ik denk dat dit er zo uit gaat zien, maar er moeten ook alternatieven zijn om geen mensen buiten te sluiten."

"Ik ben een digibeet, dus ik zou er [tegen je telefoon praten om reisadvies te krijgen] geen raad mee weten. Ik ben dan al helemaal in paniek. NS Reisplanner lukt nog wel, maar de rest niet."

"Als je geen smartphone hebt dan wordt het heel moeilijk om deel te nemen aan de maatschappij vandaag de dag."

Deelmobiliteit

Onder andere in de visie op Publieke Mobiliteit wordt er ingegaan op deelmobiliteit. Provincie Noord-Holland ziet deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van het Publieke Mobiliteitssysteem. De bedoeling is dat deelmobiliteit op steeds meer plekken beschikbaar komt, bijvoorbeeld op hubs. Op een hub, een verzamelplek in de straat of op een plein, worden verschillende vervoersmiddelen aangeboden. Zo kunnen mensen een auto, bakfiets, e-bike of scooter lenen in plaats van dat ze er zelf een moeten aanschaffen.

In de gesprekken werden vooral zorgen geuit rondom de wijze hoe je een vervoersmiddel moet huren. Vaak heb je hier een app voor nodig. Dit is niet voor iedereen toegankelijk. Daarnaast is het nog geen gewoonte dat er bijvoorbeeld driewielers aangeboden worden voor minder mobiele mensen. Tot slot zijn er vragen over de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het aanbod. Is er wel altijd een deelauto voor handen als je er een nodig hebt?

"Dat [een deelmobiliteit hub] is voor veel mensen te ingewikkeld. Je moet digitaal reserveren, je moet digitaal vaardig zijn. De mensen met geldzorgen hebben geen ruimte in hun hoofd daarvoor en/of er geen budget voor. Ouderen vinden het een crime dat alles maar digitaal is. Dat zie ik voor veel mensen niet gebeuren. Digitale oplossingen zijn geen oplossingen. Pas als de boomer generatie er niet meer is dan gaan dit soort dingen kunnen."

"Hubs zijn niet toegankelijk, ze zijn alleen gericht op de mobiele persoon. Dat is een gemiste kans vanuit de provincie. In Schagen kun je wel twee- en driewielers huren, waarom kan de provincie dit niet met aanbieders regelen."

"Wij (Belbus) gebruiken nog een ouderwets bonnenboekje: 25 bonnen voor 18 euro. We hebben wel eens aan pasjes gedacht maar dat gaat hem voor ons niet worden. Mensen kunnen bij ons pas sinds april pinnen voor de bonnenboekjes en dat wordt nauwelijks gedaan." *[Als reactie op de stelling: in 2030 is het normaal dat je verschillende soorten deelmobiliteit met een en dezelfde app en betalingssysteem, in plaats van met verschillende apps, gebruikt].*

"Wij werken met heel veel mensen op gezette tijden. Heb je dan beschikking over een auto als je hem echt nodig hebt? Gaat het [gebruik van een deelauto in plaats van zelf een auto hebben] impact hebben op wat je kan bereiken?"

Kleinschalig en flexibel openbaar vervoer

In de gesprekken is kleinschalig en flexibel openbaar vervoer vaak ter sprake gekomen. Meerdere keren werd dit aangedragen als een mogelijke oplossing voor verschillende ervaren belemmeringen. Zo zou kleinschalig openbaar vervoer binnen de gemeente kunnen helpen om plekken te bereiken die met de rollator of scootmobiel echt te ver zijn.

Hoe denk je dat de mensen die jij tegenkomt zich graag zou willen verplaatsen, als zij een voorkeur kunnen geven?

'Kleinere busjes waar je je rollator of hulpmiddel in mee kan nemen. Mensen zijn gebaat bij kleinschalig vervoer tegen een redelijke prijs. Een auto is in het algemeen veel te duur. De meeste mensen zijn redelijk beperkt in hun reisbewegingen en blijven vaak binnen gemeente. Soms willen ze naar hun kinderen toe maar de meeste kinderen wonen op behoorlijke afstand. Eenzaamheid is echt een groot probleem.

Ook zou het helpen om kinderen die nu in een taxibusje naar school gaan, makkelijker zelfstandig met het ov laten reizen is de inschatting. Als een klein busje vanuit het dorp vertrekt dan is dat laagdrempeliger dan fietsen of lopen naar een halte verder weg.

"Kosten zijn in principe geen probleem want dat wordt tijdens het schooljaar vergoed [vanuit het leerlingenvervoer]. Het zou wel helpen als er meer buurtbussen of kleinere bussen zijn. Dat voelt vertrouwd voor ouders en dan zullen ze hun kind sneller zelfstandig laten reizen."

Toch lost het niet alles op, want volledige vrijheid krijgen mensen er niet mee terug doordat ze wel moeten bellen en reserveren.

"De drempel voor het bellen en reserveren blijft wel bestaan. En je kan zo'n belbus niet vijf dagen in de week op dezelfde plek laten komen."

Vaker op de fiets

Met de Actieagenda Actieve Mobiliteit zet provincie Noord-Holland in op lopen en fietsen. We hebben getoetst wat de sleutelfiguren vinden van voorrang verlenen aan fietsers bij verkeerslichten. Dit zou kunnen bijdragen aan een ontspannen fietsgevoel en een betere ervaren toegankelijkheid.

"Als je de niet-fietsers wil stimuleren om na het leren fietsen te blijven fietsen, dan moet dat vertrouwen bij het verplaatsen gewoon blijven. Dus als je de ruimte zo kunt indelen dat fietsers zich ontspannen kunnen verplaatsen [doordat fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen bij verkeerslichten], dan is dat alleen maar goed."

"Daar [voetgangers en fietsers zo veel mogelijk voorrang bij verkeerslichten] zou ik een voorstander van zijn. Mensen voelen zich dan veiliger in het verkeer. Slechtzieners ook veel; veel mensen weten niet dat je verplicht bent te stoppen als zij hun stok recht vooruit omhooghouden."

Een helm daarentegen zou weer een nieuwe barrière kunnen opwerpen voor niet-fietsers.

"Een helm maakt het fietsen misschien minder aantrekkelijk [om te fietsen]. En je hebt al de kosten van de fiets, dan nog meer kosten voor een goede helm."

We hebben ook gevraagd naar de ontwikkeling dat werkgevers een hogere vergoeding geven aan werknemers die fietsen dan aan werknemers die met de auto komen. Onderstaand citaat laat zien dat niet alleen een vergoeding voor kilometers zin heeft. Ook het bekostigen van fietslessen of een fiets voor werknemers zou meegenomen moeten worden.

"Een helm maakt het fietsen misschien minder aantrekkelijk [om te fietsen]. En je hebt al de kosten van de fiets, dan nog meer kosten voor een goede helm."

Parkeren aan de rand van de stad

Met het oog op de ontwikkeling naar autoluwe binnensteden, is de kans groot dat het in de toekomst moeilijker is om met een auto in een stadscentrum te komen. Dit betekent dat mensen vaker hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren en vanaf daar met het ov of een deelfiets verder moeten reizen. Ook dit kan voor- en nadelen hebben volgens de mensen die we gesproken hebben.

"Ik zie daar twee kanten aan. Wij zitten al met een parkeerprobleem in de stad, dus misschien kan het een oplossing zijn waar je verder kan met een bus als je dichtbij genoeg kan komen. Hangt altijd af van wat het gaat kosten. Als parkeerkosten en buskosten beperkt blijven kan het helpen. Maar het geeft weer extra planningsuitdagingen. Het maakt je minder vrij en flexibel."

6.3 INZICHTEN

We ronden dit hoofdstuk af met enkele inzichten die de gesprekken met sleutelfiguren en Noord-Hollanders zelf hebben opgeleverd.

De impact van ergens niet kunnen komen reikt verder dan we overzien

De vorige paragrafen laten zien wat de impact van mobiliteitsarmoede is op individueel en huishouden niveau. Het is goed om ons te realiseren dat de totale impact uiteindelijk verder gaat dan dat. Zo is het niet alleen lastig voor mensen zelf als zij niet bij een georganiseerde activiteit in hun gemeente kunnen komen, het is ook een nadeel voor die organisaties. Zij steken tijd, geld en moeite in het aanbieden van ondersteunende activiteiten. Vervolgens kunnen de mensen die deze ondersteuning hard nodig hebben er geen gebruik van maken en komen er minder deelnemers aan de activiteit.

In een interview in Verkeerskunde trekt Kris Peeters de impact nog breder met een voorbeeld van de Antwerpse haven:

“... mobiliteitsarmoede is een ernstig probleem, in die zin dat het raakt aan het diepste wezen van mensen. Dat gaat over je centen kunnen verdienen, in je levensbehoeften kunnen voorzien. Neem de Antwerpse haven, daar is volop werkgelegenheid, vacatures die on vervuld blijven omdat mensen daar niet kunnen komen. Dan moeten ze zo veel tijd, geld en energie in de reis naar het werk steken, dat het de moeite niet meer waard is. Zo creëer je een economisch en sociaal deficit. Mensen die werkzoekende blijven komen soms in precare situaties terecht en werkgevers hebben gebrek aan personeel.”

Kortom: de gevolgen van het niet kunnen bereiken van belangrijke bestemmingen heeft effecten die veel verder reiken dan alleen de personen die het treft.

De impact van (het risico op) mobiliteitsarmoede wordt beperkt dankzij het sociaal domein, maatschappelijke organisaties en initiatieven uit de samenleving

Er zijn op verschillende plekken in de provincie en de MRA verschillende mogelijkheden om hulp te krijgen bij het bereiken van zogeheten activiteitenlocaties, als het reguliere mobiliteitssysteem niet voorziet in de behoeften van de populatiegroepen die we beschreven hebben. Hiermee bedoelen we de hulp in de zin van bijvoorbeeld de 60+bus, de WMO-taxi, personen op stations die mensen met een fysieke beperking ondersteunen, initiatieven als Heenenweer, fietslessen, een Fietsenbank. Daarnaast gaat het om de directe, persoonlijke hulp die professionals, vrijwilligers en familieleden bieden bij het plannen en maken van reizen. Het opzetten, onderhouden en aan nieuwe situaties aanpassen van deze gefragmenteerde hulpbronnen kost tijd, geld en moeite. Over het algemeen worden deze kosten niet betaald uit mobiliteitsbudgetten. Ze vallen onder het sociale domein, de zorg, het onderwijs en sport. Zij repareren zo goed en zo kwaad als het gaat de ‘gaten’ in het mobiliteitssysteem.

Dit is een waardevol aspect van het Noord-Hollandse mobiliteitssysteem. De keerzijde hiervan is echter dat het afhangt van waar in de provincie Noord-Holland welke ‘hulpbronnen’ je tot je beschikking kunt hebben. In de ene gemeente kan je wel een elektrische fiets vergoed krijgen, in de andere niet. In de ene gemeente zijn fietslessen, in de andere niet. In de ene gemeente rijden vrijwilligers met hun eigen auto of een auto van een stichting om je ergens heen te brengen, in de andere gemeente niet.

De impact van de beleidskeuzes op de ongeremde reiziger hebben we niet meegenomen

In de gesprekken met de sleutelfiguren is het vooral gegaan over de zes soorten belemmeringen die een deel van de Noord-Hollanders nu ervaart. Daarnaast hebben we reacties opgehaald op de plannen van de mobiliteitstransitie. De huidige ervaringen en de impact van de mobiliteitstransitie op de ongeremde reiziger is nauwelijks besproken. Dit is logisch gezien de focus van dit onderdeel van het onderzoek, maar het betekent niet dat deze groep in de toekomst geen belemmeringen zal ervaren.

Uit ons onderzoek weten we dat de ongeremde reiziger vaker autorijdt en fietst dan mensen die een belemmering ervaren. Uit landelijk onderzoeken leren we dat sommige mensen dit ervaren als gedwongen autobezit of moeite hebben met de bijkomende kosten van het hebben van een auto. De beleidskeuzes die gemaakt zijn over de mobiliteitstransitie zouden voor dit deel van de groep ongeremde reizigers de autoafhankelijkheid kunnen verminderen.

Daarnaast is er in de ongeremde reiziger groep een groot aandeel dat graag met de auto reist en dit ook wil blijven doen. Voor hen kan het toekomstbeeld van provincie Noord-Holland botsen met wat ze graag zouden willen. Zij gaan mogelijk belemmeringen ervaren als ze niet meer met de auto dicht bij de plaats van bestemming kunnen komen. Hoe ingewikkeld het ook kan zijn, het is van belang om deze groep op een positieve manier mee te nemen in de ontwikkelingen. Hierbij is het goed om in te zetten op een systematische werkwijze die zich tegelijkertijd en consistent richt op het niveau van het individu, de directe sociale omgeving én de bredere samenleving^{xii}.

xii Denk hiervoor bijvoorbeeld aan het gedragsmodel Behaviour Change Wheel (BHW) dat al door veel overheden gebruikt wordt (www.behaviourchangewheel.com)

HANDELINGSPERSPECTIEF

VERSIE JAN 2025

Op basis van alle inzichten in de ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid van onze geïnterviewde bewoners zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen geformuleerd.

7.1 DRIE VOORSTELLEN VOOR MEER MOBILITEITSRECHTVAARDIGHEID

Ervaren mobiliteitsrechtvaardigheid is een complex verschijnsel waarvoor niet één oplossing bestaat. Daarom is er gezocht naar een gevarieerd pakket aan mogelijke oplossingen, door voor elke doelgroep te kijken wat de ervaren belemmeringen zou kunnen verminderen. De oplossingen zijn vervolgens samengevat in drie voorstellen voor meer mobiliteitsrechtvaardigheid. Zoals in hoofdstuk drie staat, beïnvloeden we mobiliteitsrechtvaardigheid vanuit drie pijlers. Naast mobiliteit zijn de ruimtelijke ordening en de sociaal-maatschappelijke pijler ook van belang. De voorstellen die we hieronder doen raken voor een belangrijk deel ook aan die andere pijlers.

De voorstellen die worden beschreven zijn verkenningen en geen beleid. Het zijn voorstellen voor beleidsrichtingen waarvan wordt ingeschat dat deze een bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van ervaren mobiliteitsarmoede. Op dit moment is echter nog niet bekend hoe effectief deze voorstellen kunnen zijn om de belemmeringen van de verschillende doelgroepen daadwerkelijk te helpen. De voorgestelde oplossingen zijn daarom vooral gekozen op basis van literatuur, enquêteresultaten en de gesprekken met bewoners in dit onderzoek. Verdere uitwerking is dus nodig om te bepalen welke oplossingen haalbaar, effectief en uitvoerbaar zijn.

7.1.1 Nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte

Nabijheid en toegankelijkheid zijn volgens de resultaten van dit onderzoek belangrijke factoren voor de populatiegroepen die (een hoog risico op) mobiliteitsarmoede ervaren. Dit is allereerst terug te zien in de populatiegroep **ontoegankelijke leefomgeving** die zeven procent van de Noord-Hollanders beslaat. Deze mensen wijzen heel direct naar de minder goede beloopbaarheid en fietsbaarheid van hun omgeving waardoor ze zich belemmerd voelen. Zij reizen daarom bovengemiddeld veel met de auto.

Nabijheid en toegankelijkheid zijn ook belangrijk voor de **niet-fietsers**. Een deel van deze groep wil wel fietsen, maar durft het niet meer door bijvoorbeeld te drukke of gevaarlijke fietspaden. Een ander deel van de niet-fietsers groep kan nog niet fietsen maar wil het wel leren, maar heeft hiervoor wel goede en veilige fietspaden nodig. In de gesprekken met sleutelpersonen kwam naar voren dat voorzieningen vaak op te grote afstand zijn voor **fysiek beperkte reizigers** en **afhankelijke reizigers**. Vooral zorg en (speciaal) onderwijs verdienen hierbij aandacht. Dit komt voor een deel door de (toenemende centralisatie van) de locatie van voorzieningen, maar voor een deel ook door keuzes die we maken over de ligging van busroutes (o.a. uit oogpunt van verkeersveiligheid). Voor de meerderheid van de reizigers kan dat een goede keuze zijn, maar deze doelgroepen kunnen daar de nadelen van ondervinden.

Voor deze vier doelgroepen is het dus niet alleen van belang dat bepaalde cruciale voorzieningen in de buurt zijn, maar ook dat de manier om daar te komen toegankelijk is. Het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van de fiets- en looppaden naar voorzieningen is vooral belangrijk.

Door ruimtelijke keuzes te maken over woningbouw, vervoer en voorzieningen kunnen we ons inzetten om nabijheid te borgen. Om voorzieningenbeleid aan te vullen, zou er een afwegingskader kunnen worden ontwikkeld dat de belangen afweegt tussen de te maken ruimtelijke keuzes en mobiliteits(on) rechtvaardigheid. Dit kan helpen om het gesprek tussen mobiliteit en ruimte te voeren en daar betere, bewustere keuzes in te maken. Ook is het belangrijk om een goed beeld te hebben van de ontwikkeling van voorzieningen in de provincie. Onderzoek loopt op dit moment naar de bereikbaarheid van voorzieningen in Noord-Holland en de toename/afname daarvan.

Naast het inzetten op nabijheid, is dus ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte cruciaal. Met ons beleid op het ontwikkelen van doorfietsroutes voorzien we voor een belangrijk deel aan deze behoefte. Er is echter meer te behalen buiten doorfietsroutes om. Enkele stedelijke gemeenten zoals Zwolle en Nijmegen, maar ook landelijke gemeenten zoals Drimmelen, zetten in op het hanteren van een handboek toegankelijkheid. Ten opzichte van een ‘standaard’ CROW handboek openbare ruimte is een handboek toegankelijkheid nadrukkelijk gericht op het bedienen van mensen met een fysieke, visuele of auditieve beperking. Hierdoor wordt de openbare ruimte in de basis voor iedereen toegankelijker.

7.1.2 Toewerken naar Publieke Mobiliteit

Het belang van betrouwbaar, toegankelijk en betaalbaar (flexibel) ov is op meerdere plekken in het onderzoek naar voren gekomen. De stappen die voor de verschillende doelgroepen wenselijk zijn, vallen voor een belangrijk deel al onder de inzet op het Basisnet en Flexnet uit de Visie Publieke Mobiliteit die in 2024 is vastgesteld. De **afhankelijke reiziger** en ook een deel van de **ongeruste reiziger** zijn erg gebaat bij betrouwbare ov-mogelijkheden. De helft van hen heeft geen rijbewijs en 1 op de 3 heeft geen auto binnen het huishouden. Flexibel (openbaar) vervoer kan voor hen de schakel vormen tussen hun woonplek en de dichtstbijzijnde ov-hub. Betrouwbaarheid en gebruiksgemak zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Ook voor de **fysiek-beperkte reiziger** geldt dat kleinschalig en toegankelijk openbaar vervoer een behoefte kan vervullen in gebieden waar de reguliere buslijnen onvoldoende dekking bieden. De doelgroep geeft aan dat de toegankelijkheid van hubs en haltes in middelgrote en kleinere kernen soms niet toereikend is. We zetten ons al in voor het toegankelijk maken van bushaltes, onder andere door subsidies te verlenen en door bij groot onderhoud van onze eigen haltes toegankelijkheid te verbeteren.

De doelgroepen geven aan dat korte verplaatsing in de buurt of naar de volgende kern als lastig worden ervaren. Omdat dit niet altijd een reis is die met het ov kan, ligt de verantwoordelijkheid voor deze ritten vaak bij gemeentes en hun doelgroepenvervoer. Een systeem van Publieke Mobiliteit heeft als ambitie om doelgroepenvervoer, flexibel vervoer en regulier openbaar vervoer beter op elkaar aan te laten sluiten. Daarnaast bieden vrijwilligersinitiatieven op dit aspect ook een belangrijke bijdrage aan de mobiliteit van Noord-Hollanders. Buurtbussen, belbussen, AutoMaatje, HeenenWeer in Amsterdam zijn allemaal voorbeelden hiervan.

Voor de **prijsgevoelige reiziger** vormen kosten van mobiliteit een belemmering. Voor een groot deel gaat dit over de kosten van automobilititeit, maar een belangrijk deel gaat ook over de kosten van ov. In de gesprekken kwam de wens en het nut van het uitgeven van busabonnementen aan mensen met een laag inkomen naar voren. Een lopende pilot in de provincie Utrecht laat zien dat gratis ov voor minima ervoor kan zorgen dat ze zich meer kunnen verplaatsen en minder eenzaam voelen. Het liefste ook binnen de spits, om mensen op hun werkplek te laten komen. Met de tarievenvisie die in 2024 is vastgesteld, wordt van de vervoerder gevraagd het reizen voor gezinnen, minima en jongeren goedkoper te maken. Sinds 2024 kunnen kinderen t/m 11 jaar gratis mee in de bussen van Noord-Hollandse concessies en een deel van de VRA concessies. Op termijn moet ook de jeugd van 12 tot 18 jaar met korting kunnen reizen.

Voor mensen met een laag inkomen zijn er verschillende plannen om tot goedkoper of gratis ov te komen. Als dit een landelijk product wordt, is er voor deze mensen een groter bereik en duidelijkheid over het gebruik. Op landelijk niveau wordt onderzocht of het mogelijk is om een goedkoop maandticket voor openbaar vervoer te realiseren. Wanneer dit niet lukt, zullen er aparte afspraken tussen onze vervoerder en de gemeenten moeten komen. De financiering van dit soort oplossingen ligt echter bij gemeentes of bij het Rijk, omdat die verantwoordelijk zijn voor armoedebeleid.

7.1.3 Realiseren van een compleet fietssysteem

Het realiseren van een compleet fietssysteem houdt in dat het fietsen voor vrijwel iedereen in de provincie een reële en aantrekkelijke mogelijkheid wordt om je te verplaatsen. Dit gaat verder dan het beschikbaar hebben van veilige fietsinfrastructuur: in een compleet fietssysteem heeft iedereen de kans om te leren fietsen en toegang tot een passende en werkende fiets.

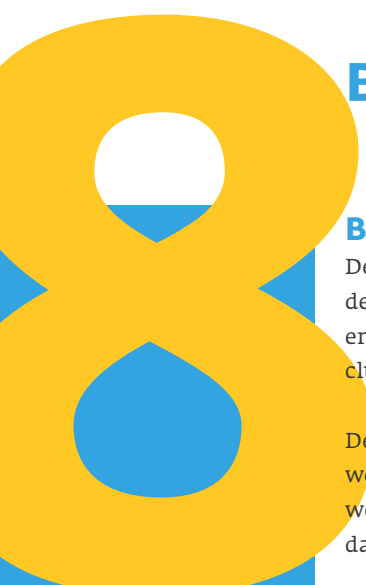
Vrijwel alle populatiegroepen zijn gebaat bij een compleet fietssysteem. Vanzelfsprekend is de **niet-fietser** erbij gebaat als het fietssysteem zo ingericht wordt dat de belemmeringen die zij ervaren weggenomen worden. Maar ook de groepen **fysiek beperkte reizigers**, **ontoegankelijke leefomgeving** en de **prijsgevoelige reizigers** zijn gebaat bij een compleet systeem omdat ze veel hebben aan een betaalbare en toegankelijke vorm van vervoer. De **ongeruste reiziger** is vooral geholpen met veilige, goed verlichte fietspaden. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid op de fiets zijn voor hen belangrijke belemmeringen. Binnen de populatiegroep **ongeremde reizigers** zijn waarschijnlijk ook

subgroepen aanwezig die nu nog geen belemmeringen in hun mobiliteit ervaren, maar die dat bijvoorbeeld bij veranderend parkeerbeleid wel zullen gaan ervaren. Voor hen kan het complete fietssysteem er ook voor zorgen dat zij een goed alternatief hebben.

Op diverse plekken in Noord-Holland zijn al voorbeelden te vinden van onderdelen van het complete fietssysteem. Zo zijn we met diverse gemeenten al aangesloten bij het landelijke programma Doortrappen, dat erop gericht is ervoor te zorgen dat ouderen zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Fietslessen worden aangeboden aan volwassenen die dat als kind niet geleerd hebben. Andere initiatieven verstrekken fietsen aan volwassenen en kinderen die dat zelf niet kunnen veroorloven. Verder kunnen mensen in verschillende gemeenten via de Wmo aanspraak maken op de vergoeding van een aangepaste fiets. Het organiseren van het parkeren van deze fietsen krijgt inmiddels aandacht van CROW. Tot slot is er plaatselijk aandacht voor het verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers, bijvoorbeeld in Amsterdam Noord en, buiten de provincie, het realiseren van een zogeheten Nachtnet Fiets dat ook tijdens de donkere uren prettigere routes met voldoende toezicht en verlichting biedt.

Met de Agenda Actieve Mobiliteit werken we aan een regionale basis voor veilige infrastructuur voor fietsers. Een compleet fietssysteem ontwikkelen kunnen we echter alleen realiseren in samenwerking met andere partijen. Manieren om hier invulling aan te geven zijn:

- Samen met gemeenten en bestaande initiatieven een ruimhartig fietsenplan opzetten voor huishoudens met een laag inkomen en mensen die afhankelijk zijn van een aangepaste fiets, zodat zoveel mogelijk mensen toegang krijgen tot een passende, werkende fiets.
- Organiseer in samenwerking met lokale aanbieders van fietslessen (of met de OV-coach van de Vervoerregio) een provinciale wervingscampagne om meer mensen te interesseren in het geven en nemen van fietslessen.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1: OVERZICHT VAN DE RISICOINDICATOREN

De mobiliteit van een individu wordt door meer aspecten beïnvloed dan alleen het gebruikte vervoermiddel. Dit impliceert dat de kans op het ervaren van mobiliteits(on)rechtvaardigheid afhangt van meer dan enkel de beschikbare vervoeropties. In deze paragraaf beschrijven we deze aspecten per cluster. Bij de clusters geven we ook aan hoe dit gemeten kan worden met objectieve data.

De onderstaande clusters van indicatoren illustreren de **kans** op mobiliteitsarmoede, maar niet de daadwerkelijke **ervaring** ervan, aangezien deze vaak ontbreekt in de huidige literatuur. In ons onderzoek bieden we meer context aan de aspecten van mobiliteitsarmoede door, middels kwantitatieve en kwalitatieve dataverzameling, ervaringen op te halen.

Infrastructuur

Het gebrek aan toegang tot vervoer is vaak verbonden aan een gebrek aan diensten of infrastructuur⁵⁵ (Jorritsma et al., 2018). Het vervoersaanbod en infrastructuurnetwerken beïnvloeden mobiliteitsrechtvaardigheid. In de literatuur zien we dat dit gemeten zou kunnen worden middels de volgende indicatoren: reistijd, afstand tot ov-haltes, frequentie openbaar vervoer, ontsluiting hoofdwegen, ontsluiting bedrijventerreinen, afstand tot treinstation en fietsfaciliteiten in de omgeving.

Inkomen en arbeid

De betaalbaarheid van vervoer beïnvloedt de kans op mobiliteitsarmoede. Naast de kosten van het vervoer speelt inkomen en arbeidssituatie een belangrijke rol⁵⁶ (Kampert, Nijenhuis, Nijland, Uitbeijerse & Verhoeven, 2019). Mensen met een laag huishoudinkomen zijn bovengemiddeld aangewezen op de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets of lopen⁵⁷ (PBL, 2022). In de literatuur zien we dat dit gemeten zou kunnen worden aan de hand van de volgende indicatoren: sociaaleconomische categorie, langdurige werkloosheid, huishoudinkomen, arme huishoudens, maatschappelijke occupatie en bijstand.

Persoonskenmerken

De persoonlijke omstandigheden van mensen kunnen hen belemmeren om de plekken te bereiken die ze zouden willen⁵⁸ (Kampert et al., 2019). Zo zijn eenoudergezinnen meer tijd kwijt om hetzelfde verzorgingsniveau te bereiken als tweeeoudergezinnen, zijn mensen met een migratieachtergrond vaker aangewezen op het openbaar vervoer en neemt de fysieke gesteldheid af naarmate leeftijd toeneemt^{59 60} (Jorritsma et al., 2018; Kampert et al., 2019). Uit de literatuur blijkt dat dit gemeten zou kunnen worden middels de indicatoren: cultureel kapitaal, migratieachtergrond, huishoudsamenstelling, leeftijd, geslacht en sociale achterstand.

Voorzieningen

De mate waarin een individu basisvoorzieningen kan bereiken (zoals werk, school, het ziekenhuis, een sportaccommodatie of een winkel) binnen een acceptabele tijdsduur en tijdsinspanning beïnvloedt mobiliteitsrechtvaardigheid⁶¹ (Kampert et al., 2019). Zo zorgt krimp voor een verscaling van het voorzieningenniveau⁶² (Kampert et al., 2019). In de literatuur zien we dat dit met de volgende indicatoren zou kunnen worden gemeten: ruimtelijke barrières, rurale gebieden, tevredenheid winkels, bereikbaarheid van banen, bereikbaarheid van voorzieningen, afstand ziekenhuis, tevredenheid woonomgeving, afstand voortgezet onderwijs, afstand basisschool, afstand dagelijkse voorzieningen, afstand openbaar groen, afstand huisarts, afstand tot supermarkt, afstand tot dichtstbijzijnde ouder of kind, afstand tot werk en woonlocatie.

Kennis en vaardigheden

De kennis en vaardigheden waar een individu over beschikt zijn bepalen of iemand zich kan verplaatsen⁶³ (Kampert et al., 2019). Zo kunnen laaggeletterden en mensen met minder ontwikkelde digitale vaardigheden moeite hebben met het vervoerssysteem⁶⁴ (Kampert et al., 2019). Ook beschikt niet iedereen over de vaardigheden die nodig zijn om te fietsen⁶⁵ (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat je kennis en vaardigheden middels de volgende indicatoren zou kunnen meten: opleidingsniveau, digitale vaardigheden, analfabetisme, rijbewijsbezit en fietsvaardigheden.

Sociaal netwerk

Het sociale netwerk van een individu is van invloed op de mate waarin hij of zij kan terugvallen op mensen die kunnen helpen met het vervoer zelf, of met de kennis over of toegang tot alternatieven⁶⁶ (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat het sociale netwerk in de provincie Noord-Holland gemeten zou kunnen worden aan de hand van de volgende indicatoren: aantal vrijwilligers, actief in vereniging, bereikbaarheid van sociale contacten, sociale cohesie, sociaal kapitaal, sociale contacten, gevoel van verbondenheid, eenzaamheid, vertrouwen en institutionele barrières.

Toegang tot modaliteiten

Een gebrek aan toegang tot vervoermiddelen heeft als resultaat dat het voor individuen moeilijk wordt om zich te verplaatsen. Zo zijn mensen zonder auto aangewezen op lopen, de fiets en/of het openbaar vervoer⁶⁷ (Kampert et al., 2019). We zien in de literatuur dat de toegang tot modaliteit aan de hand van de volgende indicatoren gemeten zou kunnen worden: brandstofkosten, ov-abonnement, motorvoertuigbezit, beschikking over fiets, autobezit, modal split auto, modal split fiets en modal split ov.

Gezondheid

Onderzoek toont dat mensen met gezondheidsproblemen gevoeliger zijn voor mobiliteitsarmoede en een grotere kans hebben op sociale uitsluiting⁶⁸ (Jorritsma et al., 2018). Iemands gezondheid beïnvloedt of hij/zij bepaalde vervoermiddelen kan gebruiken⁶⁹ (Kampert et al., 2019). Uit de literatuur blijkt dat je de gezondheid van een individu zou kunnen meten middels de indicatoren: fysiek kapitaal, mentaal kapitaal, lichaamsbeweging, gezondheid huishouden, functiebeperking en chronisch ziekten.

Perceptie

Wat individuen doen met de toegang tot verschillende vervoersmogelijkheden en hun vaardigheden om deze vervoersmogelijkheden te gebruiken is afhankelijk van hun perceptie op de beschikbare vervoersmogelijkheden. Dit is afhankelijk van normen, waarden en gewoonten⁷⁰ (Jorritsma et al., 2018). Er is altijd een kloof tussen de objectieve situatie en hoe mensen deze (subjectief) ervaren. Zo toont onderzoek dat de perceptie van autoreizigers de reistijd van het openbaar vervoer gemiddeld met 45% boven de daadwerkelijke tijd overtrof⁷¹ (Van Exel & Rietveld, 2009). Anderzijds sluit angst voor persoonlijke veiligheid het gebruik van openbare vervoersdiensten uit⁷² (Jorritsma et al., 2018). Uit de literatuur blijkt dat de perceptie op het gebruik van een vervoermiddel gemeten zou kunnen worden aan de hand van de indicatoren onveiligheidsgevoel en sociale veiligheid.

Negatieve effecten mobiliteit

Mobiliteitsonrechtvaardigheid heeft ook betrekking op de negatieve effecten van mobiliteit op de omgeving. Zo heeft mobiliteit nadelige effecten op de kwaliteit van natuur en milieu, onder andere door de productie van geluid en de uitstoot van schadelijke stoffen⁷³ (PBL, z.d.). We zien in de literatuur dat de negatieve effecten gemeten zouden kunnen worden met de indicatoren milieuvervuiling, klimaatverandering, ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersslachtoffers, schadelijke emissies en geluidsoverlast.

8.1.1 Van literatuur naar enquête

Aan de hand van literatuuronderzoek hebben wij een reeks indicatoren verzameld die de kans dat iemand mobiliteitsarmoede ervaart weergeven. De modellen zoals beschreven in paragraaf 4.2 hebben hierin een belangrijke rol gespeeld. Aan de hand van het TIMI-model en KiM model hebben wij de clusters indicatoren gestructureerd en verwerkt in een vragenlijst. Bovendien is gekeken naar de beschikbare data van Whooz, om ervoor te zorgen dat de manier waarop de vragen over persoonskenmerken zijn gesteld aansluit bij de beschikbare data. Zo zijn bijvoorbeeld dezelfde inkomenscategorieën gebruikt.

Een belangrijk uitgangspunt voor het opstellen van de vragenlijst was de constatering dat de impact en de ervaring van mobiliteitsarmoede ontbreekt in de literatuur. In de vragenlijst is daarom met name op de ervaring en impact ingespeeld. Wat iemand doet met de toegang tot vervoersmogelijkheden en zijn of haar vaardigheden om deze vervoersmogelijkheden te gebruiken is namelijk afhankelijk van toe-eigening. Toe-eigening heeft betrekking op de

interpretatie van beschikbare vervoersmogelijkheden aan de hand van waarden, normen en gewoonten. Twee individuen kunnen dezelfde potentiële mobiliteit hebben, maar vanwege verschillende ambities, levensstijlen en activiteiten een verschil in daadwerkelijke mobiliteit ervaren^{74 75} (Flamm & Kaufman, 2006; Jorritsma, Berveling, de Haas, Bakker & Harms, 2018). Dit maakt onderzoek naar ervaring relevant.

De vragenlijst bevat onder andere vragen over het verplaatsingsgedrag en beschikbare vervoermiddelen die Noord-Hollanders hebben. Daarnaast bestaat de vragenlijst uit blokken met stellingen om te meten in hoeverre Noord-Hollanders belemmeringen in hun mobiliteit of overlast van mobiliteit ervaren.

BIJLAGE 2: TOELICHTING OP ONDERZOEKSMETHODEN

Het doel van dit onderzoek is om een compleet beeld te krijgen van mobiliteitsrechtvaardigheid in de provincie Noord-Holland. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Enerzijds vraagt de complexiteit van mobiliteitsrechtvaardigheid om kwantitatieve indicatoren om het tastbaar te maken. Anderzijds vertellen getallen een onvolledig verhaal en is inzicht in de beleving nodig om te begrijpen waarom bepaalde beleidsintervIEWS wel of niet werken.

We zijn gestart met een literatuuronderzoek, om te begrijpen wat we onderzoeken en waar we aandacht aan moeten besteden in de dataverzameling. Vervolgens hebben wij een surveyonderzoek uitgevoerd om mobiliteitsrechtvaardigheid te meten. Met focusgroepen en interviews hebben we de kwantitatieve inzichten voorzien van een beeldende uitleg. Aan de hand van kwalitatieve en kwantitatieve inzichten hebben we toegewerkt naar een handelingsperspectief, wat zowel de richting van beleid en processen als concrete maatregelen omvat.

In deze bijlage lichten we in detail toe hoe we het kwantitatieve spoor hebben voorbereid, uitgevoerd en geanalyseerd.

Vragenlijst en respons

Op basis van de bevindingen in het literatuuronderzoek stelden we een enquête op met vijf thema's: identiteit van personen, vragen over het mobiliteitssysteem, vragen over het mobiliteitspatroon, vragen over de impact van het ergens wel of niet kunnen komen en kenmerken van personen.

Deze vragenlijst is uitgewerkt tot een online vragenlijst. Respondenten zijn voornamelijk geworven via het online panel van PanelClix, aangevuld met veldwerk om de onder vertegenwoordigde groepen aan te vullen. De doelgroep bestond uit jongeren en volwassen woonachtig in provincie Noord-Holland, gemeente Lelystad en gemeente Almere. Er is een aangepaste vragenlijst opgesteld voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar. Deze jongeren zijn geworven via hun ouders die lid zijn van het PanelClix panel.

Na een check op fouten, *straightliners* en invultijden hebben we een bruikbare respons van 1998 compleet ingevulde vragenlijsten over. Dit zijn voldoende respondenten om uitspraken te doen met een betrouwbaarheidsniveau van 99% en een foutmarge van 3%. Van de respondenten zijn 1819 geworven via het online panel, 28 via veldwerk en 151 jongeren zijn geworven via hun ouders.

Om de representativiteit van de steekproef te bepalen, hebben we de steekproef vergeleken met de onderzoekspopulatie op de volgende eigenschappen: SCP-klasse, leeftijd, stedelijkheid, huishoudsamenstelling en opleiding.

Op basis van de vergelijking in Tabel 1 zien we dat de groep laagopgeleide gepensioneerden iets oververtegenwoordigd is in de steekproef, de jongere kansrijken zijn iets ondervertegenwoordigd. Ondanks de inzet van extra veldwerk bleek het lastig om meer respondenten in deze categorie te werven.

Het aantal ouderen in de steekproef is iets hoger dan in de onderzoekspopulatie. Net als bij de SCP-klasse Jongere Kansrijken zien we dat het aandeel jongeren en jongvolwassenen ook iets lager ligt in de steekproef. Zeer sterk stedelijk gebied is iets oververtegenwoordigd, terwijl sterk stedelijk gebied iets is ondervertegenwoordigd.

In onze steekproef zijn de alleenwonenden ondervertegenwoordigd. Als we kijken naar opleidingsniveau zien we een redelijke afspiegeling van de populatie.

De onderzoeksopzet is zo gekozen om een zo goed mogelijk representatief beeld van de inwoners van Noord-Holland en Almere en Lelystad te verkrijgen. Ondanks de inzet van extra veldwerk om bij te werven in de onder vertegenwoordigde groepen zijn er enkele verschillen in samenstelling tussen onderzoekspopulatie en steekproef. In verband met de planning hebben we ervoor gekozen met deze onderzoekspopulatie door te gaan.

Tabel 4 Overzicht van de samenstelling van de steekproef versus de populatie

	Samenstelling populatie	Samenstelling steekproef Volwassen	Samenstelling steekproef Jongeren	Samenstelling steekproef Totaal
SCP				
Jongere Kansrijken	11%	5%	0%	4%
Laagopgeleide gepensioneerden	16%	25%	4%	23%
Onzekere werkenden	10%	10%	17%	10%
Precariaat	4%	6%	3%	6%
Rentenierende bovenlaag	14%	16%	1%	15%
Werkende bovenlaag	23%	17%	40%	19%
Werkende middengroep	21%	21%	34%	22%
Leeftijd				
10 tot 15 jaar	6%	0%	47%	4%
15 tot 20 jaar	6%	1%	53%	5%
20 tot 25 jaar	7%	3%		2%
25 tot 45 jaar	31%	26%		24%
45 tot 65 jaar	29%	36%		33%
65 tot 80 jaar	16%	31%		29%
80 jaar of ouder	5%	3%		2%
N/A		2%		1%
Stedelijkheid				
Zeer sterk stedelijk	17%	34%	26%	33%
Sterk stedelijk	44%	33%	32%	33%
Matig stedelijk	19%	17%	25%	17%
Weinig stedelijk	14%	10%	11%	10%
Niet stedelijk	7%	6%	6%	6%
N/A		0%		0%
Huishoudsamenstelling				
Getrouwd/samenwonend, zonder kinderen	26%	14%		
Getrouwd/samenwonend, kinderen het huis uit		26%		37%
Getrouwd/samenwonend, met inwonende kinderen	23%	21%	70%	28%
Alleenstaand met inwonende kinderen / eenoudergezin	8%	6%	29%	8%
Alleenwonend	43%	23%	0%	
Alleenstaand, kinderen het huis uit		5%	0%	25%
Thuiswonend (bij mijn ouders / verzorgers)		3%	0%	
Samenwonend met huisgenoten	1%	1%	0%	
Anders, namelijk ...		0%	1%	2%
N/A		0%	0%	

	Samenstelling populatie	Samenstelling steekproef Volwassen	Samenstelling steekproef jongeren	Samenstelling steekproef Totaal
Opleiding				
Basisonderwijs	8%	1%	7%	2%
VMBO, MBO1	16%	19%	35%	20%
MBO2 - MBO 4	28%	25%	8%	24%
Havo, VWO	11%	13%	39%	15%
HBO, WO-BACHELOR	21%	29%	3%	27%
HBO, WO-,MASTER, DOCTOR	16%	11%	0%	10%
Anders, namelijk ...		0%	0%	0%
Onbekend		2%	9%	2%

BIJLAGE 3: HET VORMEN VAN DE POPULATIEGROEPEN

Een eerste verkennende analyse naar populatiegroepen die mobiliteitsarmoede ervaren, wees uit dat er op basis van enkel persoonskenmerken, niet één duidelijke groep te onderscheiden was die mobiliteitsarmoede ervaart. Daarom is gekozen om groepen te bepalen op basis van ervaren belemmeringen. Deze aanpak wordt hieronder verder toegelicht.

We hebben een factoranalyse toegepast op de stellingen uit de vragenlijst. Een factoranalyse clustert een groot aantal variabelen (stellingen) tot een kleiner aantal factoren. De stellingen die onderling hoge correlaties hebben maar geen of lage correlaties met de andere stellingen vormen één factor. Met andere woorden, er is een verband tussen de factoren en de impact (ervaren van mobiliteitsarmoede), maar een beperkt verband tussen de factoren onderling.

Voor elke respondent hebben we een gemiddelde score per factor bepaald. Een score van 1 betekent dat een respondent zegt de factor helemaal niet te herkennen, en een score van 5 betekent dat de respondent zich helemaal herkent in de risicofactor. Respondenten die hoger scoren dan een 3 worden toebedeeld aan de populatiegroep die deze factor ervaren. Dit betekent dat deze mensen deze factor ervaren en meer risico hebben op het ervaren van mobiliteitsarmoede.

Resultaten van de factoranalyse

De factoren, en daarmee de populatiegroepen, zijn gebaseerd op onderstaande stellingen:

De mobiliteitsarme groep

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik zie familie of vrienden minder vaak dan ik zou willen doordat ik er niet kan komen.
- Ik voel me eenzaam omdat ik op bepaalde plekken niet kan komen.
- Ik kan een passende werkplek of school bereiken.
- Ik voel me op een of andere manier beperkt in het reizen.
- Ik kan komen op de plekken waar ik wil, wanneer ik wil en op de manier die ik wil

De fysiek beperkte reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om verplaatsingen lopend te doen.
- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen.
- Mijn lichamelijke gezondheid staat het toe om verplaatsingen fietsend te doen.

De niet-fietsers

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik vind het leuk om te fietsen.
- Ik kan veilig fietsen door druk verkeer.

De ontoegankelijke leefomgeving

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Er zijn prettige fietspaden en routes naar de plekken die ik wil bereiken
- Je kan makkelijk lopen naar de plekken dicht bij mijn huis.

De afhankelijke reiziger:

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik ben voor mijn vervoer niet afhankelijk van anderen.
- Als mijn vervoermiddel (bijv. fiets, auto, brommer) kapot is of onderhoud nodig heeft, ben ik zelf in staat dit te regelen en te betalen.
- Als mijn vaste vervoermiddel wegvalt, heb ik een alternatief.

De prijsgevoelige reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- De kosten van mobiliteit (zoals brandstof, bus- of treinkaartje of parkeergeld) hebben invloed op hoe vaak ik reis.
- De kosten van mobiliteit hebben geen invloed op het vervoermiddel dat ik gebruik.
- De kosten die ik maak voor mobiliteit zorgen ervoor dat ik andere dingen minder of niet kan doen.

De ongeruste reiziger

Deze populatiegroep is gebaseerd op de stellingen:

- Ik vermijd sommige reizen omdat het mij een onrustig gevoel geeft.
- Ik voel me niet comfortabel als ik autorijd.
- Ik reis minder of anders dan ik zou willen omdat ik mij niet altijd overal veilig voel

Ongeremde reizigers: zit in geen van de risicogroepen want ze ervaren geen enkele factor.

Reizigers kunnen in één of meerdere populatiegroepen zitten. Dit heeft niet voor iedereen als gevolg dat ze mobiliteitsarmoede ervaren. Naar mate mensen in meerdere populatiegroepen zitten wordt het risico op de ervaren mobiliteitsarmoede wel hoger.

Per populatiegroep hebben we bepaald hoe de samenstelling van de groep zich onderscheidt van mensen buiten deze groep. Leeftijd, inkomen, SCP-klasse, gender, autobezit zijn hierbij de meest gebruikte aspecten. We formuleren dit telkens als: 'in deze groep is de kans x maal hoger dat er mensen met lage inkomens in de groep zitten'.

Uitsmeren van de populatiegroepen naar alle buurten in Noord-Holland en de MRA

Een belangrijk doel van het onderzoek is om een inschatting op buurtniveau te maken welke populatiegroepen in welke mate zijn vertegenwoordigd. Deze inschatting is gemaakt met behulp van Whooz. Dit bedrijf is gespecialiseerd in marktanalyses en hebben een eigen omvangrijke dataset tot hun beschikking.

Op basis van de samenstellingen van de populatiegroep, hebben we rekenregels geformuleerd per populatiegroep. Met deze rekenregels heeft Whooz voor iedere populatiegroep voorspelt hoeveel mensen in een buurt naar verwachting bij die populatiegroep horen. Het resultaat hiervan was een overzicht van het verwachte percentage per populatiegroep per buurt. Dit hebben we ook omgezet naar een index. De index score per buurt laat zien hoe die buurt scoort ten opzichte van het gemiddelde. Scores van 99 of lager laten zien dat de populatiegroep minder dan gemiddeld is vertegenwoordigd in een buurt. Scores van 101 of hoger laten zien dat de populatiegroep meer dan gemiddeld is vertegenwoordigd in een buurt.

De resultaten presenteerden we op GIS-kaarten. Deze GIS-kaarten zijn op te vragen bij provincie Noord-Holland.

BIJLAGE 4: DE ENQUÊTE

De provincie Noord-Holland doet onderzoek naar de mobiliteit van inwoners. We willen graag weten of alle bewoners van de provincie zich goed kunnen verplaatsen. We stellen vragen over uw mobiliteit: waar reist u naar toe, hoe reist u en wat belemmert u in uw reizen? Het invullen van de enquête duurt ongeveer 15 minuten.

Reisgedrag en persoonlijke mobiliteit

Het eerste blok vragen gaat over de manier waarop u reist en hoe vaak u ergens naar toe gaat.

1. Heeft u een geldig autorijbewijs?

- ☐ Ja
☐ Nee

2. Hoeveel auto's (incl. leaseauto's) heeft uw huishouden?

- ☐ Geen
☐ Één
☐ Twee
☐ Drie of meer
☐

3. Welke van de overige vervoermiddelen beschikt u? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Fiets
☐ Elektrische fiets (of speed pedelec)
☐ Bromfiets, snorfiets of scooter
☐ Motor
☐ Scootmobiel
☐ Anders, namelijk... (open)
☐ Geen

4. Hoe vaak reisde u afgelopen maand gemiddeld voor de volgende reisdoelen?

	4 dagen in de week of vaker	1 tot 3 dagen per week	1 tot 3 dagen per maand	Minder dan 1 keer per maand	Nooit
Werk					
School/ onderwijs					
Winkelen en/of boodschappen					
Persoonlijke verzorging en medische afspraken (bijvoorbeeld kapper, pedicure, huisarts, tandarts, ziekenhuis)					
Uitgaan, sport, hobby, recreatie					
Bezoek vrienden/familie					
Zorgtaken (wegbrengen en ophalen kinderen, ouders, zorgbehoevenden)					

5. Hoe vaak maakte u afgelopen maand een verplaatsing met de volgende vervoermiddelen?

	4 dagen in de week of vaker	1 tot 3 dagen per week	1 tot 3 dagen per maand	Minder dan 1 keer per maand	Nooit
Auto als bestuurder					
Auto als passagier					
Trein					
Bus/tram/metro					
Deelauto					
Fiets					
(Elektrische) deelfiets of -scooter					
Lopend					
Wmo-vervoer					
Anders, namelijk ...					

6. Wat zijn de belangrijkste redenen voor u om met de auto (als bestuurder of passagier) te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met de auto te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Het weer
- ☐ Meenemen van spullen
- ☐ Samenreizen met anderen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Ontspanning
- ☐ Ik heb geen andere optie
- ☐ Anders, namelijk

7. Wat is de belangrijkste redenen voor u om met de (elektrische) fiets te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met de fiets te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Meenemen van bagage
- ☐ Mogelijkheid om anderen mee te nemen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Beweging en ontspanning
- ☐ Milieu
- ☐ Ik heb geen alternatieven
- ☐ Anders, namelijk

8. Wat is de belangrijkste redenen voor u om met het openbaar vervoer te reizen? (max. 3 antwoorden)

>>Alleen voor mensen die bij vraag 5 aangeven vaker dan 1 keer per maand met het ov te reizen<<

- ☐ Kosten
- ☐ Reistijd
- ☐ Gemak
- ☐ Meenemen van bagage
- ☐ Mogelijkheid om anderen mee te nemen
- ☐ Combineren van bestemmingen
- ☐ Beweging en ontspanning
- ☐ Milieu
- ☐ Ik heb geen alternatieven
- ☐ Anders, namelijk

De volgende vragen gaan over de mogelijkheden die u heeft om uw auto of fiets te parkeren. Deze vragen stellen we ook als u geen auto of fiets heeft.

9. Is het mogelijk een auto te parkeren bij uw woning? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Ja, op eigen terrein
- ☐ Ja, ik kan een parkeerplaats bij mijn woning horen
- ☐ Ja, in de openbare ruimte zonder parkeervergunning
- ☐ Ja, in de openbare ruimte met een parkeervergunning
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

10. Is het mogelijk een fiets bij uw huis te stallen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Ja, in mijn eigen berging, schuur of huis
- ☐ Ja, in een gedeelde fietsenstalling
- ☐ Ja, op straat in een fietsenrek
- ☐ Ja, op straat (niet in een fietsenrek)
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

Hieronder volgt een blok met stellingen. Als u het helemaal oneens bent met een stelling kiest u 1. Als u het juist helemaal eens bent met een stelling kiest u 5.

11. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik **weet niet genoeg** van het openbaar vervoer om zonder hulp van anderen een reis met het openbaar vervoer te maken.
- ☐ Ik **weet** hoe ik online een reis met het openbaar vervoer kan plannen.
- ☐ Ik **weet niet** hoe ik gebruik kan maken van deelmobiliteit (zoals bijvoorbeeld een deelauto of ov-fiets).
- ☐ Ik **weet** waar en hoe ik een vervoersbewijs voor het openbaar vervoer kan kopen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om verplaatsingen lopend te doen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om verplaatsingen fietsend te doen.
- ☐ Mijn fysieke gezondheid **staat het toe** om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen.

12. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik **vermijd** sommige reizen omdat het mij een onrustig gevoel geeft.
- ☐ Ik **kan** veilig fietsen door druk verkeer.
- ☐ Ik vind het **leuk** om te fietsen.
- ☐ Ik voel me **niet comfortabel** als ik autorijd.
- ☐ Ik vind het openbaar vervoer een **prettige** manier om te reizen.
- ☐ Ik combineer **nooit** verschillende manieren van reizen binnen één reis.
- ☐ Als het nodig is **kunnen** mijn familie, vrienden en/of burens mij helpen om op de plaats van bestemming te komen.

In het onderstaande blok stellen we vragen over reizen die u niet (altijd) kan maken. Bijvoorbeeld omdat het reizen te lang duurt, omdat u er niet op tijd kon zijn of omdat de kosten te hoog zijn.

13. Welke activiteiten kunt u (soms) niet doen omdat u er niet kunt komen?

- ☐ Werk
- ☐ School/onderwijs
- ☐ Winkelen/boodschappen
- ☐ Persoonlijke verzorging en medische afspraken
- ☐ Uitgaan/sport/hobby/recreatie
- ☐ Bezoek familie/vrienden
- ☐ Zorgtaken (wegbrengen en ophalen kinderen, ouders, zorgbehoevenden)
- ☐ Anders, namelijk
- ☐ Ik kan overal komen waar ik zou willen >> Door naar vraag 16 <<

14. Kunt u aangeven hoe vaak dit gebeurt?

- ☐ 4 keer per week of vaker
- ☐ 1 tot en met 3 dagen per week
- ☐ 1 tot en met 3 dagen per maand
- ☐ Minder dan 1 keer per maand

15. Kunt u aangeven waarom u niet activiteiten op deze plekken kan komen?

- ☐ Open vraag

16. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ Ik voel me op een of andere manier **beperkt** in het reizen.
- ☐ Ik ben voor mijn vervoer **niet afhankelijk** van anderen.
- ☐ Ik zie familie of vrienden **minder vaak** dan ik zou willen doordat ik er niet kan komen.
- ☐ Ik **voel me** eenzaam omdat ik op bepaalde plekken niet kan komen.
- ☐ Ik **kan** een passende werkplek of school bereiken.
- ☐ Als mijn vaste vervoermiddel wegvalt, **heb ik** een alternatief.
- ☐ Waarbij 1= helemaal oneens, 2= Oneens, 3=Niet eens, niet oneens, 4= Eens =5 Helemaal eens, Weet ik niet / Niet van toepassing

Het volgende blok stellingen gaat over de kosten en beschikbaarheid van mobiliteit.

17. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen:

- ☐ De kosten van mobiliteit (zoals brandstof, bus- of treinkaartje of parkeergeld) **hebben invloed** op hoe vaak ik reis.
- ☐ De kosten van mobiliteit **hebben geen invloed** op het vervoermiddel dat ik gebruik
- ☐ Als mijn vervoermiddel (bijv. fiets, auto, brommer) kapot is of onderhoud nodig heeft, ben ik zelf **in staat** dit te regelen en te betalen
- ☐ De kosten die ik maak voor mobiliteit zorgen ervoor dat ik andere dingen minder of **niet** kan doen
- ☐ Soms heb ik **geen** vervoermiddel beschikbaar omdat ik deze deel met mijn huishouden.
- ☐ Waarbij 1= helemaal oneens, 2= Oneens, 3=Niet eens, niet oneens, 4= Eens =5 Helemaal eens, Weet ik niet / Niet van toepassing

18. Hoe vaak ervaart u op uw woonlocatie overlast als gevolg van verkeer?

- ☐ Zeer vaak
- ☐ Vaak
- ☐ Soms
- ☐ Zelden
- ☐ Nooit
- ☐ Weet ik niet

Dit blok gaat over het aanbod van openbaar vervoer, fietspaden en looproutes. Hierna volgt nog één blok met vragen.

19. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen:

- ☐ De locaties die ik wil bereiken zijn **goed** bereikbaar met het openbaar vervoer
- ☐ De dienstregeling van het openbaar vervoer sluit **niet goed** aan bij mijn (gewenste) reispatroon
- ☐ Er zijn **prettige** fietsroutes naar de locaties die ik wil bereiken
- ☐ Je kan **makkelijk** lopen naar de plekken dichtbij mijn huis.
- ☐ Ik reis **minder of anders** dan ik zou willen omdat ik mij **niet altijd overal** veilig voel
- ☐ Ik **kan komen** op de plekken waar ik wil, wanneer ik wil en op de manier die ik wil
- ☐ Waarbij 1= helemaal oneens, 2= Oneens, 3=Niet eens, niet oneens, 4= Eens =5 Helemaal eens, Weet ik niet / Niet van toepassing

20. Wat heeft u nodig om wel op de plekken te kunnen komen waar u wilt, wanneer u wilt en op de manier die u wilt? >>indien negatief antwoord op een van de voorgaande stellingen

- ☐ Open vraag

In het laatste blok stellen we enkele vragen over uw eigen woon- en leefsituatie.

Achtergrondinformatie

21. Wat zijn de vier cijfer en twee letters van uw postcode?

- ☐ 1234AB
- ☐ Zeg ik liever niet / weet ik niet

22. Wat is uw leeftijd in jaren?

- ☐ Open
- ☐ Zeg ik liever niet

23. Wat is uw gender?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Non-binair
- ☐ Dat zeg ik liever niet

24. Hoe is uw woonsituatie?

- ☐ Alleenwonend
- ☐ Alleenstaand met inwonende kinderen / eenoudergezin
- ☐ Alleenstaand, kinderen het huis uit
- ☐ Getrouwd/samenwonend, kinderen het huis uit
- ☐ Getrouwd/samenwonend, zonder kinderen
- ☐ Getrouwd/samenwonend, met inwonende kinderen
- ☐ Thuiswonend (bij mijn ouders / verzorgers)
- ☐ Samenwonend met huisgenoten
- ☐ Anders

25. Wat is uw dagelijkse bezigheid?

- ☐ Ik heb een betaalde baan voor 12 uur of meer per week
- ☐ Ik heb een betaalde baan voor minder dan 12 uur per week
- ☐ Ik ben scholier/student
- ☐ Ik doe onbetaald werk (mantelzorg, huishoudelijk werk, zorg voor kinderen)
- ☐ Ik ben werkzoekend/heb een AWW-uitkering/WAO-uitkering
- ☐ Ik ben gepensioneerd
- ☐ Ik doe vrijwilligerswerk
- ☐ Anders, namelijk... [open]
- ☐

26. Wat is uw hoogst afgeronde opleiding?

- ☐ Lagere school/basisschool
- ☐ LBO (LTS/LEAO/LLO/Huishoudschool)
- ☐ VMBO
- ☐ MAVO
- ☐ HAVO
- ☐ VWO (Atheneum/Gymnasium) of HBS
- ☐ MBO 1
- ☐ MBO 2 t/m 4 of MBO oude structuur (MTS/UTS/MEAO)
- ☐ HBO (HTS/HEAO)
- ☐ WO Bachelor
- ☐ WO Master
- ☐ Postdoctoraal/promovendus

27. Heeft u zorgverantwoordelijkheden? Zoals bijvoorbeeld de zorg voor kinderen, ouders, andere naasten.

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet

Dit was de laatste vraag uit deze lijst. Wilt u nog iets kwijt of heeft u opmerkingen voor de onderzoekers?

Als u nog een opmerking heeft kunt u die hier kwijt.

Dit is het einde van de vragenlijst. Hartelijk dank voor uw medewerking

BIJLAGE 5: STELLINGEN GEBRUIKT IN DE INTERVIEWS EN GROEPSPREKKEN

In 2030 is het normaal dat je tegen je telefoon praat om reisadvies te krijgen. Je krijgt te horen hoe snel en tegen welke kosten je kunt reizen voor verschillende manieren van reizen. Je kiest dan je manier van reizen en dit wordt direct ingesteld op je smartphone.

In 2030 is het normaal dat je telefoon je een bericht stuurt als er problemen verwacht worden voor de reis die je gepland hebt. Je krijgt dan een aangepast advies, zodat je ervoor kunt kiezen om op een andere manier te reizen, je afspraak om te zetten naar een online afspraak, of je afspraak te verzetten.

In 2030 is het normaal dat je met je telefoon een deelauto in de straat huurt.

In 2030 is het normaal dat je een auto deelt met je burens in plaats van dat iedereen een eigen auto heeft.

In 2030 is het normaal dat je in de buurt een deelmobiliteit hub hebt. Het is een plek waar zowel deelauto's staan, als (elektrische) deelfietsen en scooters.

In 2030 is het normaal dat je verschillende soorten deelmobiliteit gebruikt (zoals een deelauto, een deelfiets en deelscooter) met één en dezelfde app en betalingssysteem, in plaats van met verschillende apps.

In 2030 is het normaal dat voetgangers en fietsers zo veel mogelijk voorrang krijgen bij verkeerslichten.

In 2030 is het normaal dat iedere nieuwe auto een elektrische auto is.

In 2030 is het normaal dat de ov-chipkaart ingebouwd is in een mobiele app. Deze is bruikbaar voor openbaar vervoer, deelfietsen, scooters en -auto's.

In 2030 is het normaal dat er op het station gratis warme drank uitgedeeld wordt op het station bij het reizen buiten de spits.

In 2030 is het normaal dat je meer betaalt voor reizen in de spits.

In 2030 is het normaal dat je belt naar de bus of via de app een bus bestelt in plaats van dat de bus iedere dag dezelfde route rijdt.

In 2030 is het normaal dat mensen in wijken in en om het stadscentrum en dorpscentrum hun auto niet gratis voor de deur kunnen parkeren. Er zijn parkeerplekken op een paar honderd meter afstand vanuit waar je een (deel)auto kan pakken.

In 2030 is het normaal dat mensen de meeste boodschappen doen met de fiets, bakfiets of scootmobiel.

In 2030 is het normaal dat je van je werkgever een hogere reiskostenvergoeding krijgt als je op de fiets komt dan wanneer je met de auto komt.

In 2030 is het normaal dat er in de straat waar een school gevestigd is niet met de auto gereden mag worden tijdens het halen en brengen van kinderen.

In 2030 is het normaal dat pakketjes niet meer met bestelbusjes aan huis gebracht worden, maar opgehaald worden op een centrale plek in de buurt.

In 2030 is het normaal dat pakketjes door de fietskoerier aan huis gebracht worden en niet meer met bestelbusjes aan huis.

In 2030 rijden alle bouwvakkers en ander beroepsverkeer met elektrische werkbussen.

In 2030 is het normaal dat je je auto parkeert aan de rand van de stad en vanaf daar verder reist met het openbaar vervoer of een deelfiets naar de binnenstad.

In 2030 is het normaal dat er in je dorp of buurt een laadplein is met veel elektrische laadpalen.

In 2030 is het normaal dat je met een helm fietst.

In 2030 is het normaal dat er fietspaden zijn voor snelle fietsers en fietspaden voor langzame fietsers.

In 2030 is het normaal dat je belasting betaalt over de auto per kilometer die je rijdt.

In 2030 is het normaal dat je met een OV-taxi naar het station gaat, in plaats van met een bus die maar 1 keer per uur rijdt.

In 2030 is het normaal dat alle informatie tijdens het autorijden door je telefoon of door de navigatie van de auto wordt verteld, in plaats van met borden langs de weg.

BIJLAGE 6: REFERENTIES

1. Planbureau voor de Leefomgeving. (2022). Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland.
2. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur. (2020). Toegang tot de stad. Hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen.
3. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Rechtvaardig mobiliteitsbeleid.
4. Wat is het limitarisme? Hoogleraar Ingrid Robeyns legt het uit. 6 december 2023: <https://www.uu.nl/in-de-media/wat-is-het-limitarisme-hoogleraar-ingrid-robeyns-legt-het-uit>
5. Bridgman, J., Gut, K. & Saunders, J. (2012). Tinngo Intersectional Mobility Indicators (TIMI).
6. Kaufmann, V. & Flamm, M. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative exploration. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
7. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [KiM] (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?
8. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
9. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2024). Atlas van de auto. Ontdek de diversiteit in autobezit en -gebruik in Nederland.
10. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
11. RiVM. (2022) Elektrisch fietsen in Nederland.
12. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2023). Fietsfeiten 2023
13. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
14. Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 31-48.
15. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
16. Girella, Bak, Kozlak, Pawłowska & Borkowski, 2019
17. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
18. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
19. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
20. Turoń, K. & Sierpiński, G. (2019). Shared mobility as a form of overcoming social barriers in access to transport services and social exclusion. *Research in Logistics & Production*, 9(3), 177-186.
21. CBS en PBL. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Inzicht op buurtniveau.
22. Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (2015). 'Iedereen op weg'. Op naar een toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen.
23. Groen (2016). Barrières in de dagelijkse mobiliteit van mensen met een motorische beperking en het belang van netwerken.
24. Zie van der Kloof, Bastiaanssen, Martens – Bicycle lessons, activity participation and empowerment (2015) en Vervoersarmoede ontrafeld: onderzoek vier grote steden - van der Steenhoven en van der Bijl (2019)
25. Zie van der Kloof, Lessons learned through training immigrant women in the Netherlands to cycle, in *Cycling Cultures*, Peter Cox ed. en van der Kloof en Bek, Niet-Westerse migrantenvrouwen paktten zelf de fiets, *Verkeerskunde* (2019)
26. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
27. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
28. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
29. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
30. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
31. Kennisinstituut voor Mobiliteit. (2024). Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen.
32. Nibud. (2024). Geldzaken in de praktijk.
33. Kennisinstituut voor Mobiliteit (2022). Het wijdverbreide autobezit in Nederland.
34. Kennisinstituut voor Mobiliteit. (2024). Betaalbare mobiliteit? Een verkenning van prijzen van mobiliteit, huishouduitgaven aan vervoer, en betaalbaarheidsproblemen.
35. Pointer, Het OV vermijden voor je eigen veiligheid: deze vrouwen doen het (<https://pointer.kro-ncrv.nl/het-ov-vermijden-voor-je-eigen-veiligheid-deze-vrouwen-doen-het>)
36. CBS. (2022). Veiligheidsmonitor 2021.
37. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
38. Building Confidence – Improving Travel for people with mental impairments, Roger Mackett, Centre for Transport Studies, UCL, 2017.
39. Door Daan van der Burgh van de Fietsersbond, zie: <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/enquete-over-fietsen-met-autisme>
40. Battarra, R., Zucaro, F. & Tremittara, M.R. (2018). Smart mobility and elderly people: Can ICT make the city more accessible for everybody? *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 23-42.
41. Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20(1), 105-113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
42. Beyazit, E. (2011). Evaluating social justice in transport: Lessons to be learned from the capability approach. *Transport Reviews*, 31(1), 117-134.
43. Currie, G. & Delbosc, A. (2011). Transport disadvantage: A review. In: Currie, G. (2011). *New perspectives and methods in transport and social exclusion research*. Emerald Group Publishing Limited: Bingley, UK.
44. Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(?), 151-160. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002.
45. Currie, G. & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953-966.
46. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
47. Pyrialakou, V.D., Gkritza, K. & Fricker, J.D. (2016). Accessibility, mobility and realized travel behaviour: Assessing transport disadvantage from a policy perspective. *Journal of Transport Geography*, 51(?), 252-269. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.02.001
48. Titheridge, H., Achuthan, K., Mackett, R. & Solomon, J. (2009). Assessing the extent of transport social exclusion among the elderly. *Journal of Transport and Land Use*, 2(2), 31-48.
49. Verkeerskunde december 2021 <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/we-hebben-echt-contact-nodig-mobiliteitsarmoede-staat-dat-in-de-weg>
50. <https://doortrappen.nl/in-mijn-buurt/kaart+van+nederland/default.aspx>
51. Zie bijvoorbeeld <https://www.anwb.nl/over-anwb/anwb-kinderfietsenplan/fiets-doneren#inleverlocaties>
52. Zie <https://bikecity.amsterdam.nl/zelf-je-fiets-leren-repareren-in-de-bike-kitchen/>
53. Zie <https://bikecity.amsterdam.nl/proef-verbeteren-fietsbeleving-in-tunnels-in-amsterdam-noord/>
54. Zie <https://mrdr.nl/nachtnet-fiets-zoetermeer#:~:text=Fietsers%20gebruiken%20dezelfde%20routes%20en,is%20er%20meer%20sociale%20controle.&text=Het%20nachtnet%20beslaat%2045%20km,km%20aan%20fietsroutes%20in%20Zoetermeer>
55. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

56. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
57. Planbureau voor de Leefomgeving [PBL] (2022, 31 oktober). Toegang voor iedereen? Een analyse van de (on)bereikbaarheid van voorzieningen en banen in Nederland. Verkregen van: <https://www.pbl.nl/publicaties/toegang-voor-iedereen>
58. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
59. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
60. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
61. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
62. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
63. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
64. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
65. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
66. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
67. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
68. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
69. Kampert, A., Nijenhuis, J., Nijland, H., Uitbeijerse, G. & Verhoeven, M. (2019). Indicator risico op vervoersarmoede. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/42/indicator-risico-op-vervoersarmoede>.
70. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
71. Van Exel, N.J.A. & Rietveld, P. (2009). Could you also have chosen another transport mode? An investigation of the choice set of car and public transport travellers in the Netherlands. *Transport Research Part A: Policy and Practice*, 43(4), 374-381.
72. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
73. Planbureau voor de Leefomgeving. (z.d.). Mobiliteit. Geraadpleegd van: <https://www.pbl.nl/en/node/9083#:~:text=Te%20veel%20mobiliteit%20zorgt%20voor,Nederland%20onder%20druk%20te%20staan>.
74. Kaufmann, V. & Flamm, M. (2006). Operationalising the concept of motility: A qualitative exploration. *Mobilities*, 1(2), 167-189.
75. Jorritsma, P., Baveling, J., de Haas, M., Bakker, P. & Harms, L. (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Colofon

Dit onderzoek is begeleid door
Anne van der Veen en Suze Walrave van
provincie Noord-Holland.

Dit onderzoek is uitgevoerd door Robin Kleine,
Kristel Bronsvort, Angela van der Kloof,
Annelot van Mourik en Babet Hendriks
van adviesbureau Mobycon.

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

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en/of openbaar gemaakt door middel van druk,
fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form,
by print, photoprint, microfilm or any other means
without written permission from the publisher.

Haarlem, september 2024

Commissie Ruimte

Dossiernummer 17628
Extern Zaak ID 114121
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 6.b
Titel Motie M256–2022 reclameafspraken aanpassen aan
provinciaal duurzaamheidsbeleid
Organisatieonderdeel BU/BHR

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten “M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid” aangenomen waarmee de provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Gedeputeerde Staten willen de voortgang en verdere uitvoering bespreken met de commissie Ruimte van Provinciale Staten.

Bijlage 2: Voorgestelde definities reclameverboden

Wat verstaan we onder producten die voornamelijk gebruik maken van Fossiele brandstof?

Producten met fossiele brandstoffen als energiebron:

- Fossiele brandstof voor vervoer (bijvoorbeeld benzine, diesel, gas);
- Fossiel opgewekte elektriciteit en warmte;
- Alle vlieg- en bootreizen op fossiele brandstof, ongeacht de afzender van de advertentie;
- Pakketreizen naar bestemmingen buiten Europa waar de vliegreis of bootreis niet bij inbegrepen is;
- Vervoermiddelen en lease-vervoermiddelen met een fossiele verbrandingsmotor en hybride vervoersmiddelen.

Fossiele reclame laat zich hiermee beschrijven als reclame voor fossiele brandstoffen, vliegvakanties en vliegtickets, grijze stroom- en gascontracten, en voer- of vaartuigen met een fossiele of hybride brandstofmotor en reizen met voer- en vaartuigen met een fossiele of hybride brandstofmotor.

Wat verstaan we onder Vlees- en visproducten en maaltijden waar vlees of vis in verwerkt is?

Vlees- of visproducten:

Onder vleesproducten verstaan we voedingsmiddelen die gemaakt zijn van dierlijk vlees, zoals rundvlees, varkensvlees, kip, ander gevogelte, lamsvlees, wildvlees. Dit kan verschillende vormen hebben zoals vers vlees of verwerkt vlees zoals worstjes, ham, bacon, shoarma en gehakt en bereide vleesgerechten zoals gehaktballen en vleesstoofschotels. Dit alles moet geschikt zijn voor menselijke consumptie.

Onder visproducten verstaan we voedingsmiddelen die gemaakt zijn van verschillende soorten vis en zeevruchten gevangen door visserij of gekweekt. Dit kan verschillende vormen hebben zoals vers of verwerkt en omvatten onder andere hele vis en zeevruchten, filets, gepaneerde vis en zeevruchten, gefrituurde vis en zeevruchten, vis en zeevruchtenconserven, gerookte vis en zeevruchten, ingeblikte vis en zeevruchten, en andere producten zoals visolie of vismeel. Dit alles moet geschikt zijn voor menselijke consumptie.

Maaltijden voor menselijke consumptie waar vlees of vis in verwerkt is:

Maaltijden voor menselijke consumptie waar vlees of vis in verwerkt is zijn onder andere pizza's met vlees of visproducten als beleg, kant en klaar maaltijden met vlees of vis producten, menucombinaties waarin vlees of visproducten een onderdeel is van het menu, brood met vlees of visproducten als beleg.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Q.G.O. Ripassa

BU/BHR

Telefoonnummer: 06-51788804

Quincent.ripassa@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: Motie M256-2022 reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

Verzenddatum

29 JAN. 2025

Kenmerk

114121/2367238

Geachte leden,

Uw kenmerk

Hierbij verzoeken wij u deze brief ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 17 maart 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten "M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" aangenomen. Met de motie besluit de provincie Noord-Holland om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. In de motie was het standpunt dat bij beleidsmatig ingrijpen op dit soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen zouden zijn bij het lopende contract.

In de nadere uitwerking van de motie bleek dat de huidige reclame-exploitant zich juridisch niet kon verenigen met het aanpassen van de lopende overeenkomst en dat dit niet zonder financiële consequenties kon worden geïntroduceerd. De motie kan pas doorgevoerd worden bij een nieuwe overeenkomst voor het beheer, onderhoud en reclame-exploitatie van het provinciaal haltemeubilair. Ook bij een nieuwe overeenkomst zijn er financiële gevolgen.

Wat vragen wij aan de commissie?

Nadere analyse leert dat de uitvoering van de motie niet zonder financiële gevolgen kan. Daarom verzoeken Gedeputeerde Staten de afhandeling van deze motie te agenderen in de commissie Ruimte van Provinciale Staten. Graag leggen Gedeputeerde Staten u twee mogelijke opties voor de afhandeling van deze motie voor.

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33

2012 DE Haarlem

www.noord-holland.nl

Kvk-nummer 34362354

Om welk GS-besluit gaat het?

Het GS-besluit van 28 januari 2025:

1. Provinciale Staten met deze brief te informeren over de stand van zaken rond de uitvoering van Motie M256-2022 over reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid;
2. Provinciale Staten te verzoeken om dit onderwerp te agenderen voor de B-agenda van de commissie Ruimte;
3. De commissie een keuze te laten maken uit twee opties voor de wijze van afhandeling van de motie en deze daarmee als afgehandeld te beschouwen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Alle reclame-uitingen in de abri's van de provincie dienen te voldoen aan de eisen uit de Reclame code.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Ja. "M256 Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" is behandeld en aangenomen op 19 december 2022. In de vergadering van de commissie Ruimte op 20 november 2023 zijn er diverse scenario's besproken om invulling te kunnen geven aan de motie.

Wat zijn de effecten van het voorstel?*Status huidige overeenkomst*

De provincie heeft op dit moment een overeenkomst voor het beheer, onderhoud en de reclame-exploitatie met de firma Outdoor Furniture Nederland (OFN). De overeenkomst liep tot 31 december 2024 en bevatte nog een laatste optie tot verlenging met één kalenderjaar. Door personele capaciteitsproblemen en de doorlooptijd van een Europese aanbesteding en de voorbereiding hiervan was het niet mogelijk om voor het einde van het kalenderjaar (2024) een (nieuwe) leverancier te selecteren. Een verlenging van de huidige overeenkomst was de enige manier om het haltemeubilair vanaf 1 januari 2025 schoon te houden voor de reizigers. Deze verlenging betekent ook dat alle type reclame-uitingen nog zijn toegestaan tot 31 december 2025. Inmiddels is er gestart met de voorbereidingen van de nieuwe aanbesteding met het doel eind dit jaar een nieuwe leverancier voor het beheer en onderhoud van het haltemeubilair te contracteren.

*Inzicht huidige marktontwikkelingen***1. Beperkte concurrentie**

Uit een aanvullende marktanalyse blijkt dat het aantal marktpartijen voor het beheer, onderhoud van halte-meubilair en het exploiteren van reclames in bushokjes op één hand te tellen is. Mede gebaseerd op landelijke ervaringscijfers is de verwachting dat de jaarlijkse kosten voor het regulier beheer en onderhoud met ca. 10-15% gaan stijgen. Dit komt mede door de beperkte concurrentie in dit marktsegment en de inflatiepercentages van de afgelopen jaren.

2. Dalende reclame-inkomsten

Daarnaast is de afgelopen maanden bij aanbestedingen op andere plekken in het land, een scherpe daling in afdracht van reclame-inkomsten zichtbaar. Dit komt door verminderde concurrentie in de markt en een verschuiving naar steeds meer reclame op digitale televisieschermen in het straatbeeld. Bij diverse aanbestedingen werd nog maar € 500,- tot € 850,- per abri per jaar als afdracht geboden. Dit is, in vergelijking met de huidige inkomsten, een daling van 15% tot 40%. Uit de marktanalyse blijkt tevens dat de reclamevitelines van de provincie Noord-Holland voor de exploitanten geen bijzonder grote commerciële waarde hebben en worden bestempeld als 'nice to have'. Dit heeft tot gevolg dat bij een nieuwe aanbesteding de afdracht eerder zal dalen dan stijgen.

3. Introductie reclameverbod heeft financiële gevolgen

Een verbod op bepaalde vormen van reclame heeft financiële impact: de exploitant kan minder reclamecampagnes accepteren. Adverteerders hebben veel keuze uit andere buitenreclame-aanbieders. Bijvoorbeeld reclame in winkelcentra, op stations etc. Ook kunnen adverteerders makkelijk overstappen naar andere media waar geen verbod van toepassing is (online, televisie, radio en/of print).

Voor diverse aanbestedingen bij steden is de mogelijke financiële impact onderzocht en geconcludeerd dat de omzet van een exploitant met 5-10% kan dalen bij de introductie van een verbod voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en/of voor vlees- en visproducten.

Kortom: bij een nieuwe aanbesteding zijn de mate van concurrentie in de markt, de huidige ontwikkeling rondom reclame-inkomsten en de gestelde eisen en/of verboden van invloed op de uiteindelijke kosten en opbrengsten.

Keuze uit twee opties voor afhandelen motie

In de aangenomen motie is het standpunt dat bij beleidsmatig ingrijpen op dit soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen zouden zijn.

Bezwaren vanuit de bestaande leverancier maakte dat aanpassing van het huidige contract onmogelijk was zonder financiële aanpassingen. Een nadere marktanalyse leert dat ook bij een nieuwe aanbesteding het introduceren van een reclameverbod invloed heeft op de hoogte van de reclame-inkomsten in een nieuw contract.

Daarmee concluderen Gedeputeerde Staten dat de aangenomen motie niet zonder aanpassing uitgevoerd kan worden en vragen Provinciale Staten om een keuze te maken tussen onderstaande twee opties:

Optie 1: Eerder voorgestelde verboden wel op te nemen in een nieuw aan te besteden contract

Provinciale Staten kiezen er in dit geval voor om wel nadere invulling te geven aan de eerder aangenomen motie en de voorgestelde verboden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. De beperkingen of verboden worden opgenomen in de nieuw aan te besteden opdracht aan de markt. De te hanteren definities voor het verbod op fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten zijn nader uitgewerkt en opgenomen in bijlage 1. Deze definities worden, samen met de eisen voor het beheer en onderhoud, onderdeel van het bestek. Na een te doorlopen Europese aanbesteding zal het nieuwe contract voor het beheer, onderhoud en exploitatie van reclame voor het haltemeubilair per 1 januari 2026 ingaan.

Optie 2: Geen verboden op te nemen in een nieuw contract om financiële gevolgen te beperken

Provinciale Staten kiezen er in dit geval voor om geen nadere invulling te geven aan de eerder aangenomen motie en de voorgestelde verboden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. Er worden in een nieuw aan te besteden contract geen beperkingen of verboden opgenomen voor het voeren van reclame in de abri's die in eigendom van de provincie zijn.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Optie 1: Uitvoering motie	Optie 2: Geen verboden
Financiële consequenties	
Beheerkosten	
Mede gezien de beperkte concurrentie en de inflatiepercentages van de afgelopen jaren is het aannemelijk dat de jaarlijkse beheerkosten met 10-15% gaan stijgen.	
Reclame-inkomsten (algemeen)	

De verwachting is dat de reclame-inkomsten door de marktomstandigheden met ca.15% tot 40% gaan dalen ten opzichte van de huidige inkomsten. Er wordt overwogen om met een minimale afdracht per reclamevitrine te gaan werken om dit effect enigszins te beperken.	
Reclame-inkomsten (effect verbod)	
Lagere opbrengsten door introductie verboden zorgt voor een extra daling van ca. 5-10%.	Geen.
Impact op financiën	
Totale kosten huidige overeenkomst (inclusief reclame-inkomsten): ca. € 625.000,-	
Te verwachten kosten nieuwe overeenkomst (inclusief reclame-inkomsten): tussen € 750.000,- en € 800.000,- (stijging van tussen € 125.000 en € 175.000,-)	
Te verwachten extra daling: tussen € 15.000,- en € 20.000,- .	Geen verboden: geen extra daling.
Na de uitkomst van de aanbesteding is definitief vast te stellen wat de kosten en baten gaan worden. Op basis van deze uitkomst is te bepalen of de mogelijk extra benodigde middelen binnen de begrotingsruimte passen.	
Personele consequenties	
Bij het voorgestelde verbod speelt mee dat handhaving voor met name de reclames voor vlees- en visproducten erg lastig is, omdat alle reclames voldoen aan eisen Reclame Code. Tevens komt het signaal uit markt dat controlemechanisme lastig is in te regelen. Het is niet uit te sluiten dat er toch reclames gevoerd worden uit het verbod. Daarnaast kan het voorkomen dat foutieve meldingen binnen komen van uitingen die niet mogen in een abri van de provincie, maar wel in die van de naastgelegen gemeentelijke abri. Extra controles of binnenkomende meldingen zorgen voor een toename in personele inzet.	Geen.
Juridische consequenties	
De provincie kent enkel de mogelijkheid om een verbod op een privaatrechtelijke manier te organiseren. Dat wil zeggen door heldere eisen op te stellen in het programma van eisen ten behoeve van een aanbesteding. Het sentiment uit de markt leert dat inschrijvers mogelijk bezwaren tegen de verboden uiten bij aanbesteding.	Geen aanvullende consequenties.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Niet van toepassing.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Zodra de Provinciale Staten de keuze hebben gemaakt, communiceren wij over het vervolg van de motie.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

De globale planning voor het voorbereiden voor en aanbesteden van het nieuwe contract is:

- Voorbereidingsfase: opstellen programma van eisen en aanbestedingsstukken Q2 2025;
- Publiceren Europese aanbesteding: voor de zomer 2025;
- Gunning nieuw contract: in Q3 2025;
- Overname contract en voorbereidingen nieuwe leverancier: Q4 2025;
- Start nieuw contract: 1 januari 2026.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

Bijlage:

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

- Bijlage 1: Voorgestelde definities reclameverboden

AANGENOMEN

M256/19-12-2022
punt 2



Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

De Provinciale Staten in vergadering bijeen op 19 december 2022

Constateerend dat:

- Reclamecampagnes bedoeld zijn om het gedrag van personen te veranderen;
- Reclamecampagnes voor het eten van vlees en het gebruik van fossiele brandstoffen een gedragswijziging te weeg probeert te brengen die niet rijmt met de uitgesproken duurzaamheidsdoelen van de provincie Noord-Holland;
- twee significante factoren in de klimaatcrisis het eten van vlees- en visproducten en het reizen met behulp van fossiele brandstoffen betreft;
- het weren van voor de maatschappij schadelijke reclames niet vreemd is voor de overheid gebaseerd op het verbod op tabaksreclames;
- Amsterdam, Den Haag, Leiden, Enschede, Haarlem en Utrecht inmiddels ook een streep door fossiele reclame zetten en meer steden volgen;¹
- Haarlem onlangs heeft besloten te stoppen met reclame voor vlees in de openbare ruimte² en andere gemeente gaan hetzelfde te doen.³

Overwegende dat:

- het weren van reclame voor vlees, vis en fossiele producten past bij het beleid van de Provincie. De provincie heeft op deze onderdelen immers de keuze gemaakt voor een duurzame toekomst. Zo wil de Provincie volgens de voedselvisie duurzaam voedsel bij de consument stimuleren⁴ onder meer omdat de impact van plantaardige producten vele malen lager is dan die van dierlijke producten, zoals vlees en zuivel;
- in het Perspectief Mobiliteit⁵ is de transitie naar een duurzame toekomst de leidraad van Noord-Holland. Het biedt een overzicht van de inzet van de provincie Noord-Holland op mobiliteit, in relatie tot grote opgaven als bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie. Resultierend in de Provinciale inzet tot het verduurzamen van de mobiliteit door het stimuleren om meer voertuigen op schone, niet-fossiele brandstoffen te laten voortbewegen om de CO₂-uitstoot (en andere emissies) fors te verlagen.
- Uit antwoorden op schriftelijke vragen van de PvdA⁶ blijkt dat de provincie een contract heeft met een bedrijf dat adverteert in de openbare ruimte. Het betreft de exploitant van de bushaltevoorzieningen /abri's (OFN) die voor de provincie Noord-Holland het beheer en

¹ Al 6 steden voor ban op fossiele reclame - Reclame Fossielvrij (verbiedfossielereclame.nl)

² Haarlem wil geen vleesreclames meer in de openbare ruimte (nos.nl)

³ Linkse partijen willen in meer steden een verbod op vleesreclame (trouw.nl)

⁴ Voedselvisie - Provincie Noord-Holland

⁵ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit/Zie_ook/Perspectief_Mobiliteit.pdf

⁶ Schriftelijke vragen 93-2022, Document NoordHolland - Beantwoorde schriftelijke vragen nr. 93-2022 van dhr. Muurlink (PvdA) over Noord-Holland vrij van fossiele en vleesreclames.pdf - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

onderhoud verzorgt. In dit contract is opgenomen de mogelijkheid voor reclame-uitingen. Provincie Noord-Holland verrekent de reclame-inkomsten in dit contract.

- Over de sturing op de reclame-uitingen in dit contract het volgende is opgenomen:
 - Elke abri waar toepassing van reclame door de opdrachtnemer gewenst is, en waar de wegbeheerder geen bezwaar tegen maakt, kan worden voorzien van een reclamepaneel tegen of in plaats van een zijwand;
 - De provincie Noord-Holland dient - indien hier aanleiding toe is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen;
- bij beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen voor de provincie Noord-Holland zullen zijn bij het lopende contract.

Spreekt uit dat:

- de Provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten.

Verzoekt het college om:

- de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.

En gaat over tot de orde van de dag.

Alphons Muurlink (PvdA)

Anouk Gielen (GroenLinks)

Beste Suzanne,

Voor de vergadering de commissie Ruimte van volgende week wil ik graag de volgende vraag aan het college stellen.

Ter toelichting het volgende:

Op de Statenvergadering van 10 maart heb ik de volgende vragen gesteld bij de behandeling van het IMPI:

Langs de N241 tussen Schagen en Verlaat staan 431 iepen. De bomen zijn bij de reconstructie van de weg tien jaar geleden geplant en hebben inmiddels een behoorlijke hoogte bereikt. Volgens een mededeling van de provincie van 19 februari worden al deze bomen vervangen omdat die in te kleine plantgaten staan. In maart worden de bomen weggehaald en in november komen er nieuwe bomen. De totale kosten bedragen ongeveer 900.000 euro. Opmerkelijk is dat bij de aanvraag voor de Omgevingsvergunning een inventaris zit van alle bomen waaruit blijkt dat meer dan de helft van de bomen in goede of redelijke staat verkeert.

Mijn vragen aan de gedeputeerde zijn daarom:

1. Klopt het dat alle 431 bomen moeten worden vervangen?
2. Is het juist dat de hele operatie ongeveer 900.000 euro vergt?
3. Zou het mogelijk zijn de plantgaten te vergroten?
4. Als dat niet kan is het dan mogelijk de bomen die van redelijke of goede kwaliteit te verplaatsen en dus te behouden? Met name omdat het om bomen gaat die tien jaar oud zijn en al een behoorlijke hoogte hebben.
5. Is de aangevraagde Omgevingsvergunning bij de gemeente Schagen al verleend?

Gedeputeerde Olthof heeft op de vragen 1 en 2 bevestigend geantwoord. Op de vragen 3 en 4 heeft de gedeputeerde geantwoord dat vergroting van de plantgaten niet mogelijk is en herplanting van de bomen die in redelijke of goede staat verkeren evenmin, omdat de bomen breed geworteld zouden zijn. Recente publicatie (zie onderste link) geeft aan dat een gerenommeerde boomexpert daar anders over denkt. Behoud van een deel van de bomen zou volgens hem wel mogelijk zijn.

Mijn vraag aan de gedeputeerde is of hij bereid is een contra-expertise te laten verrichten of een deel van de bomen gered kan worden en elders kan worden geplant.

Met vriendelijke groet,

Peter Korzelius

Rondvraag aan gedeputeerde Olthof

Fietsknelpunt N206



Het fietspad langs de Vogelenzangseweg tussen Vogelenzang en Aerdenhout is een vrij onveilig fietspad. Op aandringen van omwonenden en andere gebruikers van het fietspad heeft er in 2022 door een extern bureau een onderzoek plaats gevonden. Conclusie van dit onderzoek was dat de provincie eigenlijk geen grote aanpassingen zou kunnen doen die de verkeersveiligheid kunnen bevorderen. Wat de provincie echter wel kan doen is beter onderhoud plegen. Het smalle fietspad aan de oostzijde van op sommige stukken slecht 1,75 meter breed wordt in de zomer al snel nog smaller door overhangend groen. Een ander gedeelte aan de westzijde van dit fietspad heeft betonnen platen als ondergrond waar regelmatig scheuren in zitten die zo groot zijn dat er een fietswiel in kan blijven haken. Het betegelde deel aan de westzijde van het fietspad is op een aantal plaatsen nog onveiliger door ongelijk losliggende tegels.

1. Heeft de portefeuillehouder kennisgenomen van de aanbevelingen van dit onderzoek? En zo ja, wat vindt de portefeuillehouder van de situatie? En wat haalt hij uit het onderzoek?
2. Is de portefeuillehouder bereid extra in te zetten op onderhoud om de verkeersveiligheid van dit fietspad te vergroten?
3. Zou de portefeuillehouder ons op de hoogte willen houden over de ontwikkelingen van dit traject?

Commissie Ruimte

Dossiernummer 17623
Extern Zaak ID 2367327
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 8.a
Titel Motie wonen boven parkeerplaatsen
Organisatieonderdeel BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

D.P. Valk

BEL/WSO

Telefoonnummer 023-5143804

valkd@noord-holland.nl

1 | 3

Verzenddatum

- 5 FEB. 2025

Kenmerk

2367327/2367329

Uw kenmerk

Betreft: M130/PS11-11-2024 "wonen boven parkeerplaatsen"

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte te plaatsen. Kunt u aangeven of u zich kunt vinden in het voorstel van GS dat de motie met nummer M130/PS11-11-2024 met als titel "wonen boven parkeerplaatsen" hiermee als afgehandeld kan worden beschouwd.

Inleiding

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de motie met nummer M130/PS11-11-2024 met als titel "wonen boven parkeerplaatsen". De plekken voor nieuwbouw zijn schaars en de woningcrisis is groot. In deze motie wordt daarom gevraagd om locaties met kansen van optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen tot woningen op te nemen in provinciaal beleid, voorbeelden hiervan te verzamelen, en met gemeenten in gesprek te gaan over direct realiseerbare locaties. Dit met het oog op huisvesting van kwetsbare groepen zoals jongeren en starters.

De motie sluit aan bij het belang dat wij hechten aan de mogelijkheid om in bestaande steden en dorpen woningen toe te voegen door op te toppen. Dit kan op diverse manieren. Naast het optoppen van parkeerplaatsen, het verhogen van een bestaand gebouw met één of meerdere bouwlagen, het toevoegen van extra woningen aan de kopse kant van gebouwen of het omvormen van ruimtes op de begane grond, zoals garageboxen, tot woningen. We zien dat dit mogelijkheden biedt voor zowel de woningbouwopgave als het verbeteren van bestaande woonwijken.

Uitvoering motie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Wij steunen de motie en hebben verkend waar kansen liggen om deze vorm van optoppen verder te brengen. De kansen liggen vooral in het opnemen in de gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's en het opdoen van ervaring met projecten. Het in beeld brengen van de theoretische potentie van optoppen van parkeerplaatsen en het omvormen van garageboxen tot woningen op basis van een datascan levert weinig bruikbare handvatten op. Omdat dit beperkt inzicht levert in de praktische en realistische haalbaarheid. In de praktijk spelen diverse belemmeringen een rol zoals de bouwtechnische, financiële en ruimtelijke mogelijkheden. Deze zullen per locatie verschillen en het in beeld brengen van de echt kansrijke locaties vraagt maatwerk en uitgebreid onderzoek. Navraag leert dat er nauwelijks voorbeelden zijn in Nederland van dergelijke afgeronde projecten op parkeerplaatsen of garageboxen.

De vraag is daarom wat een 'bureaustudie' toevoegt, we gaan er namelijk vanuit dat de theoretische potentie in Zuid-Holland niet veel zal afwijken van de potentie in Noord-Holland. Het onderzoek van Zuid-Holland zien wij vooral als een roep om praktijkervaring te gaan opdoen met projecten.

Zoals opgenomen in de Actieagenda Wonen gaan we optoppen in Noord-Holland actief oppakken en agenderen bij gemeenten. We vragen gemeenten de kansen van optoppen mee te nemen in gemeentelijk beleid als omgevingsplannen en gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's. Dit geldt overigens voor alle vormen van optoppen, maar bijvoorbeeld ook voor het splitsen van woningen. Ook vragen we na bij gemeenten en corporaties of we optop-projecten al dan niet op parkeerplaatsen of garageboxen kunnen ondersteunen vanuit de provincie om hiermee kennis en ervaring op te doen. Dit kan vanuit de bestaande ondersteuningsmiddelen voor de versnelling van de woningbouw zoals de flexibele schil en/of vanuit onze subsidie bij Kansen voor West. De bestaande handreiking optoppen voor gemeenten en corporaties, die we samen met Aedes en collega provincies hebben opgesteld, gaan we actualiseren en aanvullen met de beschikbare kennis over optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen tot woningen. We zullen daarbij onder andere de kennis en ervaring van de gemeente Purmerend en corporatie Intermaris benutten van de plintwoningen in de Garrelsflat in de wijk Wheermolen.

Acties optoppen vanuit Actieagenda Wonen

In de Actieagenda Wonen [Actieagenda wonen – Provincie Noord-Holland](#) hebben we acties geformuleerd om optoppen te stimuleren. We gaan samen met enkele collega provincies en met Aedes de bestaande handreiking voor gemeenten en corporaties actualiseren en we stellen een nieuwe handreiking voor vereniging van eigenaren (VVE's) op. Deze

laatste wordt voor de zomer van 2025 gelanceerd. Ook delen we kennis over het parkeervraagstuk waarbij ook specifieke aandacht wordt besteed aan het thema optoppen. Tenslotte, hebben we een subsidiemogelijkheid voor optop-projecten die circulair worden gebouwd. Het gaat om projecten met minimaal 50% secundair en/of biobased van de benodigde materialen op basis van gewicht exclusief fundatie en installaties, zie: [Provincie Noord-Holland / Klimaat / Circulair bouwen \(2.4.PNH.2\)](#). Ook kijken we in de samenwerking met de corporaties van de NH Bouwstroom hoe we het optoppen verder kunnen stimuleren.

Wij danken de Staten nogmaals voor hun betrokkenheid en zien uit naar de verdere dialoog over dit onderwerp. Wij stellen u voor om motie (M130/PS11-11-2024) hiermee als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Motie: wonen boven parkeerplaatsen

Provinciale staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 11 november 2024,

Constateerend dat:

- Het coalitieakkoord “verbindend vooruit” een woningbouwopgave van 184.000 woningen noemt. Deze opgave inmiddels ook naar boven bijgesteld is tot 191.000;
- De realisatie van nieuwe woningen achterblijft bij de vraag;
- Het in opdracht van de Provincie Zuid-Holland verschenen onderzoek “*Wonen op niveau. Het optoppen van garageboxen en parkeerplaatsen*” concludeert dat er door het optoppen van garageboxen en parkeerplaatsen in Zuid-Holland mogelijk 23.700 tweelaags woningen relatief eenvoudig gerealiseerd kunnen worden, met name in woonkernen;¹
- Dit onderzoek noemt dat vooral parkeerplaatsen makkelijk opgetopt kunnen worden, terwijl het bij garageboxen eerder gaat om het ombouwen naar woningen;
- Het optoppen van parkeerplaatsen en garageboxen niet wordt genoemd in de subsidieregeling optoppen van de Provincie Noord-Holland, de Monitor Woningbouw en de Actieagenda Wonen van de Provincie Noord-Holland;
- De “Handreiking optoppen” deze optie ook nog niet noemt.²

Overwegende dat:

- De ruimte voor nieuwbouwplannen schaars is;
- Verdichting van woonkernen de voorkeur heeft bij de uitbreiding van de woningvoorraad;
- De wooncrisis op elke mogelijke manier aangepakt moet worden;
- Deze tweelaags woningen boven parkeerplaatsen vooral ten goede komen aan kwetsbare groepen zoals jongeren, starters, alleenstaanden, spoedzoekers en senioren.

Verzoeken het college om:

- Het potentieel van het optoppen van parkeerplaatsen en het ombouwen van garageboxen te verkennen in de Provincie Noord-Holland en goede voorbeelden uit te lichten;
- Parkeerplaatsen en garageboxen mee te nemen in het beleid aangaande optoppen;
- Alvast in gesprek te gaan met gemeenten of er nu al makkelijk aan te wijzen plekken zijn waar parkeerplaatsen kunnen worden opgetopt en garageboxen kunnen worden omgebouwd.

En gaan over tot de orde van de dag.

Tim Wagelaar (PvdA)
Jaap Hollebeek (PvdD)

Dennis Heijnen (CDA)
Anouk Gielen (GL)

Maik de Weerd (Volt)

¹ [Onderzoek: Wonen op niveau](#)

² [Handreiking: Optoppen 1.0](#)

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17559
Extern Zaak ID	2346345
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	10.a
Titel	Mobiliteit: Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 (C-agenda Ruimte 17-03- 2025)
Organisatieonderdeel	CZ/MWO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

In december 2024 is de subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 vastgesteld. Gedeputeerde Staten brengen een lichte wijziging aan in deze subsidieregeling. Hierdoor kunnen gemeenten de subsidie ook met terugwerkende kracht aanvragen. Dit doen GS vanwege de eerdere gemaakte afspraken hierover met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van [28-01-2025], nr. [2346345/2346345], tot wijziging van de Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 en 4 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het wenselijk is de regeling te wijzigen;
besluiten:

ARTIKEL I

De Uitvoeringsregeling subsidie verbetering toegankelijkheid bushaltes Noord-Holland 2025 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8 komt te luiden:

Artikel 8 Weigeringsgronden

Subsidie wordt geweigerd, indien voor dezelfde activiteit reeds subsidie is ontvangen van Gedeputeerde Staten.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst en werkt terug tot 31 december 2024.

Haarlem, [28-01-2025]

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A. Th. H. van Dijk, voorzitter

M. van Kuijk, provinciesecretaris



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.L.N. Horsman

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145316

jessie.horsman@noord-holland.nl

1 | 1

Verzenddatum

29 JAN 2025

Kenmerk

2346345/2368396

Uw kenmerk

Betreft: Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025.

Op 17 december 2024 is de Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025 vastgesteld. Hierin stelt de provincie in 2025 een bedrag van € 1.909.334,-- subsidie beschikbaar aan gemeenten in de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Dit bedrag is bedoeld voor het aanpassen of aanleggen van haltes op gemeentelijke grond in lijn met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.

Gedeputeerde Staten brengen een lichte wijziging aan in deze subsidieregeling. Artikel 8b wordt verwijderd uit de weigeringsgronden. Hierdoor kunnen gemeenten de subsidie ook met terugwerkende kracht aanvragen. Dit doen wij vanwege de eerdere gemaakte bestuurlijke afspraken over al aangelegde haltes met de gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek. De overige artikelen van de subsidieregeling blijven ongewijzigd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

1 bijlage(n)

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

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

- Wijzigingsvoorstel Subsidieregeling Haltetoegankelijkheid 2025

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17781
Extern Zaak ID	2377443
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	10.b
Titel	Mobiliteit: Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit 2024 (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De provincie stelde vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur in 2024 12,2 miljoen euro beschikbaar voor het verbeteren van lokale wegen en fietspaden. Inmiddels zijn de subsidies ter waarde van 12 miljoen euro verleend aan 27 projecten van gemeenten die de verkeersveiligheid verbeteren en de bereikbaarheid van Noord-Holland met de fiets vergroten. Ook delen we de voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit: een overzicht van de resultaten in 2024 en een vooruitblik naar 2025.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

T.L. Dekker

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143971

dekkert@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit
2024**

Verzenddatum

27 FEB. 2025

Kenmerk

2377443/2377461

Geachte leden,

Uw kenmerk

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid & Actieve Mobiliteit 2024 en
de resultaten van de subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2024.

Inleiding

Wij leggen uw Staten de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid
2024, de Voortgangsrapportage Actieve Mobiliteit 2024, en een lijst
met gesubsidieerde verkeersveiligheids- en doorfietsrouteprojecten
voor.

Voortgangsrapportages Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit

Bij deze brief treft u voor zowel het thema Verkeersveiligheid als voor
het thema Actieve Mobiliteit de voortgangsrapportages over 2024 aan.
We blikken hierin terug op wat we hebben gedaan en vooruit op wat
ons de komende periode staat te doen. De voortgangsrapportages
passen binnen onze meerjarenplannen en prioritering in onze

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Actualisatie Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030¹ en Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027².

Daarnaast treft u een overzicht van de gesubsidieerde gemeenteprojecten aan van de Kleine Infrastructuur subsidieregeling 2024. De doelen van de projecten zijn ingedeeld in het verbeteren van verkeersveiligheid van de weg, fietsveiligheid en doorfietsroutes waar je comfortabel door kan fietsen. Daarnaast zijn de subsidiebedragen per project toegevoegd.

Tot slot

Op het gebied van doorfietsroutes volgt in Q2 2025 nog een aparte voortgangsrapportage die gezamenlijk met de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland wordt ontwikkeld. Daarnaast volgt in Q2 de nieuwe subsidieregeling Kleine Infrastructuur voor Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid van 2025.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris


M.J.H. van Kuijk

voorzitter

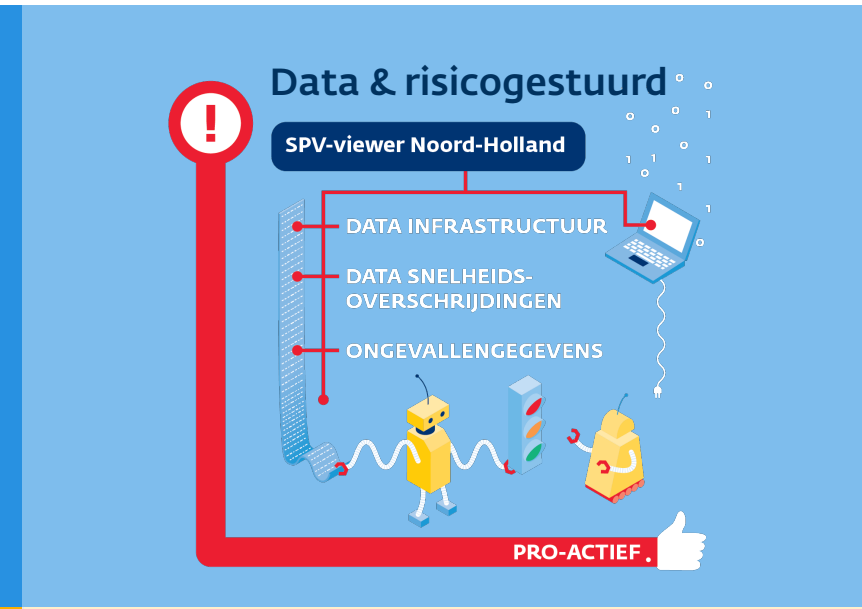

A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid 2024
2. Voortgangsrapportage Actieve Mobiliteit 2024
3. Lijst gesubsidieerde Projecten subsidieregeling Kleine Infrastructuur 2024

¹ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Actualisatie_Uitvoeringsagenda_Verkeersveiligheid_Noord-Holland_2024_2030.pdf

² https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Documenten/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027.pdf



Ambitie



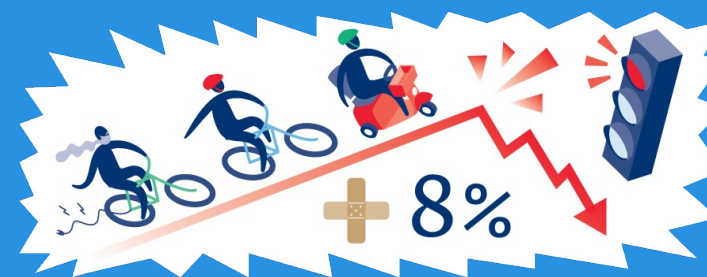
STARTPUNT



ONDERWEG

Landelijk:
**STRATEGISCH PLAN
VERKEERSVEILIGHEID**

Regionaal:
**UITVOERINGS-
PROGRAMMA
VERKEERSVEILIGHEID
2030**



Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Noord-Holland. In de jaren 2018 - 2021 zijn er 2060 ernstig verkeersgewonden in het ziekenhuis opgenomen in Noord-Holland exclusief de Vervoerregio Amsterdam. In de jaren 2014 – 2017 waren dat er 1920. Dat betekent een stijging van 8%. Vooral het aantal verkeersgewonden onder fietsers en senioren in onze provincie is een punt van grote zorg.

In samenwerking met gemeenten, politie en maatschappelijke partijen geeft de provincie daarom een stevige, meerjarige impuls aan de verkeersveiligheid. Dit doormiddel van het in 2023 vastgestelde Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en ons eigen beleid Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024 - 2030.

Gezamenlijke Aanpak

Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren is goede regionale samenwerking nodig. Daarom slaan gemeenten in de regio's , provincie, politie, Openbaar Ministerie (OM) en andere partijen de handen ineen. Dit is vastgelegd in het in oktober 2023 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Terugblik 2024

In 2024 hebben de provincie Noord-Holland en de gemeenten hard gewerkt om een lijst van goed onderbouwde risicolocaties samen te stellen. De gemeenten gaan die de komende jaren op straat verbeteren met subsidie van de provincie.

Vooruitblik 2025

We kijken weer een jaar verder vooruit in onze meerjarige aanpak van risicolocaties. We blijven samen met de regio acties oppakken voor veilige infrastructuur. Veilig verkeersgedrag stimuleren we via campagnes, educatie en handhaving. We kijken vooruit naar de aanpak van risicolocaties en bundelen campagnemiddelen, educatiepakketen en handhaving voor een optimale impact op veilig verkeersgedrag.



Data & Risico gestuurd

In ons verkeersveiligheidsbeleid gebruiken we een preventieve aanpak met behulp van risicodata. De dataprojecten die we uitvoeren zorgen ervoor dat we de regionale opgaven beter in beeld krijgen en we doelgerichter maatregelen treffen.

Terugblik 2024

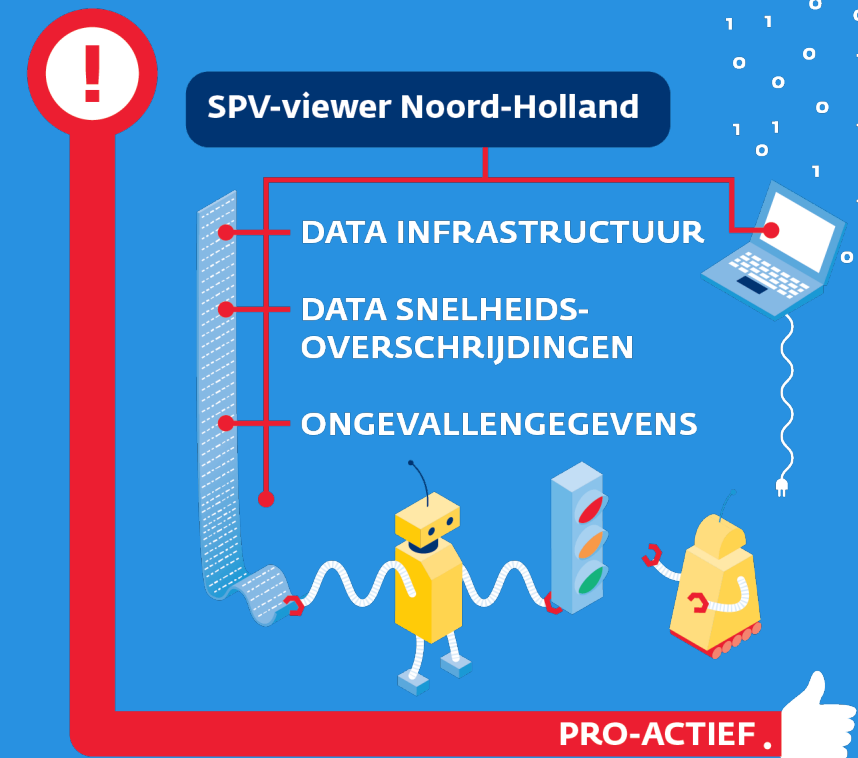
In de [SPV-viewer Noord-Holland](#) kunnen Noord-Hollandse wegbeheerders bekijken op welke wegen en fietspaden de risico's op basis van weginrichting, snelheden, verkeersdrukke en ongevallen met ietsel het grootst zijn.

In 2023 maakte de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie en de Vervoerregio Amsterdam de [Provinciale Staat van Verkeersveiligheid](#).

Dit document geeft veel informatie over verkeersongevallen en risicogroepen in onze provincie in de periode van 2012 t/m 2021. Uit deze analyse komen de risicogroepen ouderen en fietsers sterk naar voren. Deze twee risicogroepen zijn vastgelegd in ons interne beleid Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030.

Vooruitblik 2025

De SPV viewer is een belangrijk hulpmiddel binnen onze regionale aanpak bij het aanwijzen van risicolocaties. Veel van deze locaties worden de komende jaren verbeterd met subsidie van de provincie. Daarnaast voeren we verkeersveiligheidsinspecties uit op twee rotondes in de provincie. Dit om flankongevallen tussen afslaande auto's en fietsers te voorkomen. Tot slot focussen we onze educatieaanpak weer op kwetsbare jonge en oudere fietsers via de subsidieregeling Verkeerseducatie Scholieren en Doortrappen.



Gedrag

Naast de weginrichting is de verkeersveiligheid ook afhankelijk van de weggebruikers en hun voertuig. De provincie stimuleert op allerlei manieren veilig gedrag in het verkeer.

Terugblik 2024

In 2024 voerde de provincie met gemeenten diverse verkeersveiligheidscampagnes uit, zoals de nieuwe BOB campagne (rijden onder invloed), AAN in het donker (fietsverlichting), Snelheid, MONO en Voer je e-bike niet op. Vanuit de provincie hebben we media ingezet bij al deze landelijke campagnes, zoals radiospotjes, buitenreclame en in de horeca. Ook financierden we campagnemateriaal zoals drukwerk en sleutelhangers voor gemeenten en politie om lokaal uit te delen, bijvoorbeeld tijdens handhavingsacties. We hebben daarnaast besloten alleen landelijk campagnes te ondersteunen met eigen media inzet.

Vooruitblik 2025

Ook dit jaar voeren we de landelijke verkeersveiligheidscampagnes met eigen media inzet in de provincie. Hierbij zoeken we meer de samenwerking op met de politie zodat campagnes op specifieke thema's, zoals BOB en MONO, aansluiten op handhavingsacties. We stellen gratis campagnemateriaal beschikbaar aan gemeenten en politie om lokale handhavings- en voorlichtingscampagnes te ondersteunen. In 2025 wordt een nieuwe campagne uitgewerkt: "zet m' op" om vrijwillig fietshelmgebruik te stimuleren. Fietshelm blijkt een effectief middel tegen hoofdletsel bij fietsers.



Infrastructuur (1)



Terugblik 2024

De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi 2024-2028) is in de zomer van 2024 vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland. In de investeringsstrategie is verkeersveiligheid op wegen en fietspaden met een wegingsfactor van 50% het belangrijkste afwegingscriterium voor nieuwe investeringen.

In 2024 zijn op de provinciale wegen 7 snelheidsremmers aangelegd, onder andere bij de oversteeklocatie van de N200 bij de kop van de Zeeweg. Ook is 110 km provinciaal fietspad voorzien van kantmarkering. Andere provinciale projecten die komende jaren zijn geprogrammeerd voor de verkeersveiligheid van de provinciale wegen, staan in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur.

Verder is een analyse gemaakt van provinciale n-wegen waar we de komende jaren met relatief kleine maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Hieruit zijn 30 risicolocaties naar voren gekomen, waarvan er in 2024 drie locaties direct zijn verbeterd.

De iNHi en de 30 risicolocaties gaat over onze eigen provinciale wegen en fietspaden. Omdat verkeersveiligheid in de hele provincie van belang is, kregen in 2024 gemeenten € 11.955.000 aan subsidie voor 27 projecten om de verkeersveiligheid op lokale (door)fietspaden en wegen te verbeteren. Met de gemeenten is een overzicht gemaakt van prioritaire verkeersveiligheidsprojecten om de komende jaren te subsidiëren.

Infrastructuur (2)

12 miljoen

euro aan
gemeenteprojecten
verkeersveiligheid



7

Snelheids-
remmers
aangelegd

3

risicolocaties aangepakt op
onze n-wegen

110 km

kantmarkering fietspaden vanaf 2024



6

risicolocaties worden
aangepakt op onze n-wegen

2025

40

miljoen euro aan
verkeersveiligheid en
doorfietsroutes op
gemeentelijk areaal

Vooruitblik 2025

We werken de komende jaren nog nauwer samen met de regio om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit doen we aan de hand van de meerjarige, prioritaire projectenlijst die in 2024 met de gemeenten is afgestemd. Hiermee zetten we de beschikbare subsidiemiddelen in op de meest urgente knelpunten. De subsidieregeling, inclusief de projectenlijst, wordt waarschijnlijk eind maart/begin april vastgesteld en heet vanaf dat moment de subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid (voorheen Kleine Infra). In 2025 werken we samen met gemeenten richting de uitvoering en het subsidierijp maken van de projecten op de lijst. Daarnaast pakken we minimaal 6 risicolocaties aan op onze N-wegen. Tot slot werken we in 2025 aan een provinciaal plan hoe om te gaan met landbouwverkeer op N-wegen.

Aanpak risico op onze n-wegen

Terugblik 2024

Er zijn 30 risicolocaties geselecteerd op onze n-wegen die we met relatief makkelijke maatregelen gaan verbeteren. Hierbij ligt de focus op onveilige oversteeklocaties voor fietsers en voetgangers. Dit doen we buiten de reguliere projecten in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur. De aanpak risicolocaties is gestart na de succesvolle oplossingen op de N248 bij de kruispunten Wadweg en Waardpolderhoofdweg. Op deze locaties was de oversteekbaarheid voor fietsers slecht door hoge snelheden van het doorgaande verkeer. Na de aanleg van snelheidsremmers is de snelheid van het verkeer op de N248 drastisch afgenomen. Hierdoor kunnen fietsers en voetgangers nu veiliger oversteken.

In 2024 zijn drie van de 30 risicolocaties op onze n-wegen aangepakt met relatieve kleine aanpassingen. Zoals pijlen op het fietspad die autobestuurders waarschuwen dat fietsers van twee richtingen kunnen komen.

Vooruitblik 2025

In 2025 worden minimaal zes risicolocaties op onze N-wegen aangepakt, bijvoorbeeld door snelheidsremmers zoals een uitbuiging waardoor autoverkeer langzamer rijdt en fietsers in stappen kunnen oversteken.



Risicogroepen

De provincie richt zich op groepen die kwetsbaar zijn in het verkeer: fietsers en ouderen.

Terugblik 2024

Via de subsidieregeling Verkeerseducatie Scholieren is afgelopen jaar € 960.000 geïnvesteerd in verkeerslessen op basisscholen (31 projecten) en € 640.000 voor middelbare scholen (20 projecten). Elk project wordt op verschillende scholen aangeboden. Via de regeling Doortrappen stimuleert de provincie veilig fietsen onder oudere Noord-Hollanders. Met de € 250.000 subsidie van de provincie voerden 25 Gemeenten lokale activiteiten uit waarbij ouderen voorlichting krijgen over veilig fietsgedrag en beschermingsmiddelen, zoals de fietshelm. Afgelopen jaar hebben ruim 4.440 ouderen in Noord-Holland aan deze activiteiten deelgenomen.

Vooruitblik 2025

Ook in 2025 zijn de regelingen Verkeerseducatie Scholieren en Doortrappen opengesteld, met dit jaar een budget van respectievelijk € 1.500.000 en € 225.000 euro. We willen dit jaar circa 50.000 leerlingen bereiken met verkeerseducatie. En het doel is dat alle 30 gemeenten projecten uitvoeren in het kader van Doortrappen en daarmee het aantal deelnemers verhogen naar 5500 ouderen.

Tot slot wordt dit jaar de huidige subsidieregeling Verkeerseducatie geëvalueerd en waar nodig heringericht. Er wordt hierbij gestuurd op een aanscherping van de regeling die het mogelijk maakt om meer focus aan te brengen in het type projecten en daarnaast zorgt voor een consistente leerlijn.

25 Gemeenten organiseren DOORTRAPPEN



VERKEERSEUCATIE

 ca. **50.000** Leerlingen bereikt

Medicatie

Terugblik 2024

Medicijngebruik in het verkeer vormt een groot risico voor de verkeersveiligheid op het Noord-Hollandse wegennet. Denk daarbij aan mensen die onwel worden in het verkeer en een ongeval veroorzaken. Uit het Rijksonderzoek Veilige Verkeersdeelnemers blijkt 9 % van alle verkeersdeelnemers in Nederland in 2023 minimaal één keer heeft gereden onder invloed van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. In ons Uitvoeringsprogramma hebben we daarom de ambitie opgenomen om te komen tot een risico gestuurde aanpak. We verkennen welke partijen hierin mee kunnen doen en op welke manier we dit effectief aanpakken.

Vooruitblik 2025

Uitwerking van dit beleidsdoel is komend jaar terug te zien in de vorm van gastlessen en nascholingen 'Geneesmiddelen in het verkeer' door het Instituut Verantwoord Medicijngebruik (IVM). Door deze scholingen biedt de provincie voorlichting aan over het veilig gebruik van medicijnen bij verkeersdeelname aan, gericht op verschillende doelgroepen. Nascholingen worden gegeven aan eerstelijns zorgverleners zoals huisartsen, apothekers, doktersassistenten, apothekersassistenten en praktijkondersteuners. Gastlessen worden georganiseerd op ieder ROC in Noord-Holland, voor studenten van de opleiding tot apothekersassistent. De gastlessen zijn specifiek toegespitst op het leervermogen van jonge mensen.

Vervolg na 2025

Afhankelijk van de evaluatie na afloop van iedere scholing wordt er nader vervolg gegeven aan deze vorm van voorlichting onder zorgverleners (in opleiding).



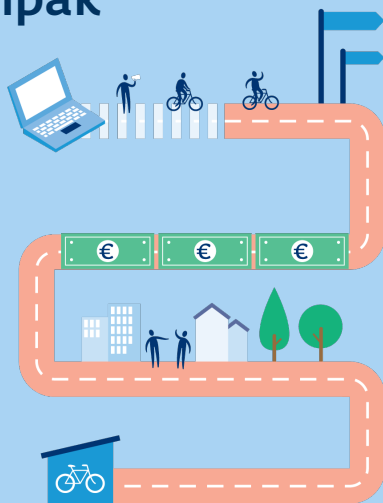
Aanpak

Data
professionalisering

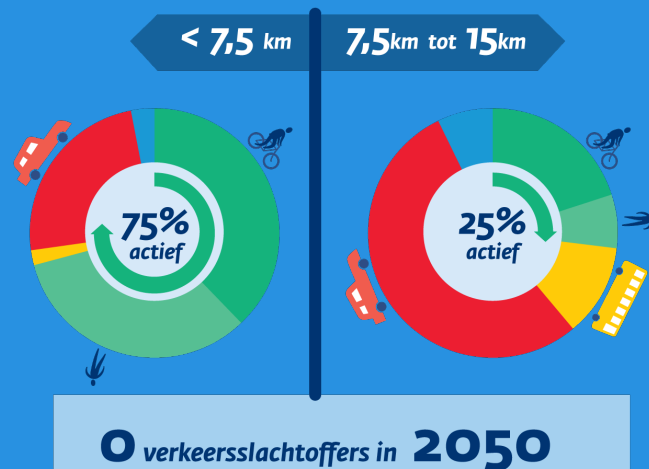
Investeren in eigen
infrastructuur &
subsidieverlening

Samen met partners

Versterken fietsnetwerken
en stimuleren fietsgebruik



Ambitie



Regionaal netwerk

9.7 miljoen voor

23 projecten op gemeentelijk
areaal gesubsidieerd

bijgedragen aan:
13 km bestaand fietspad
3 km nieuw fietspad
1 fietspont



2

fietsprojecten op
provinciaal areaal
afgerond

Ketenreis

Deelfietsen

Fietsparkeren



Stimuleren gebruik

Verkeersveiligheid

Werkgevers aanpak

Verkeerscampagnes

Verkeerseducatie



Data, kennis & innovatie

Digitale fietsnetwerkaart

Fietstellingen



Ambitie

De provincie zet zich in om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden. En omdat het aantal inwoners en reizigers elk jaar groeit, stimuleert de provincie inwoners om vaker de fiets of de benenwagen te pakken. Actieve mobiliteit, zoals fietsen en lopen, is gezond, goed voor het klimaat en neemt minder ruimte in op de weg.

Elk jaar stellen we deze rapportage op. Om te laten zien wat onze aanpak op het gebied van actieve mobiliteit is. En vooral om te laten zien welke resultaten we geboekt hebben in het afgelopen jaar, samen met gemeenten en andere samenwerkingspartners. Ook kijken we vooruit op 2025.

Onze provinciale ambities en actielijnen staan in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 - Provincie Noord-Holland.

In deze Voortgangsrapportage 2024 kijken we terug op onze activiteiten in het afgelopen jaar en kijken we vooruit op de activiteiten die we in 2025 met gemeenten en andere samenwerkingspartners gaan uitvoeren.

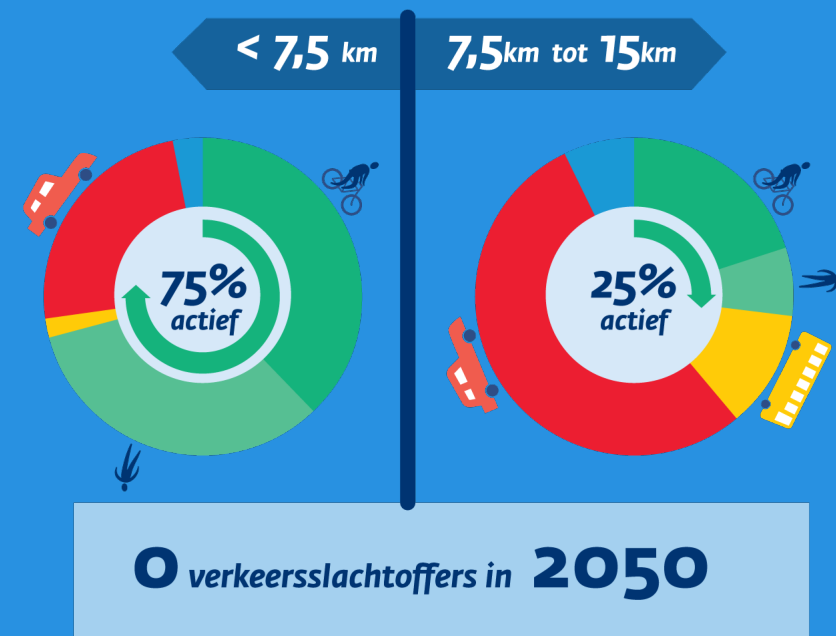
De provincie Noord-Holland streeft naar:

- Een groeiend aantal actieve verplaatsingen op afstanden tot 15 kilometer. Groei naar:
 - 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer in 2027
 - 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027
- Een betere verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers. De ambitie hiervoor is nul verkeersslachtoffers in 2050.

De meest recente cijfers over verplaatsingen in Noord-Holland (uit 2023) laten een stijging zien van het aandeel actieve verplaatsingen t.o.v. 2017, het basisjaar uit de Actieagenda Actieve Mobiliteit. Dit geldt met name voor de langere afstanden:

- Op afstanden van 7,5 tot 15 km van 19% naar 26%.
- Op afstanden tot 7,5 km van 67% naar 69%.

Wat betreft de verkeersveiligheid zijn de resultaten helaas een stuk minder positief. De hoeveelheid verkeersslachtoffers steeg de afgelopen jaren, waarbij het veelal gaat om fietsers. Er ligt dus nog een grote opgave om de doelen te halen.



Aanpak

Onze aanpak is gericht op een combinatie van het versterken van fietsnetwerken, verbeteren van stallingsmogelijkheden en het stimuleren van fietsgebruik.

Samen met partners

Omdat een fietspad niet stopt bij gemeente- of provinciegrenzen werken het Rijk, Provincies, Vervoerregio's en gemeenten samen aan de aanleg van het doorfietsroutenetwerk en het stimuleren van fietsen.

De landelijke aanpak is vastgelegd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De provincie Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat verder uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets, waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd.

In 2024 heeft IenW de Uitvoeringsagenda Fiets vastgesteld. Vanuit één van de actielijnen die hierin staat 'Fietsen naar het werk', stelt het Rijk vanaf 2024 elke 3 jaar 18 miljoen euro beschikbaar om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. In IPO en Tour de Force verband hebben we hier input voor geleverd.

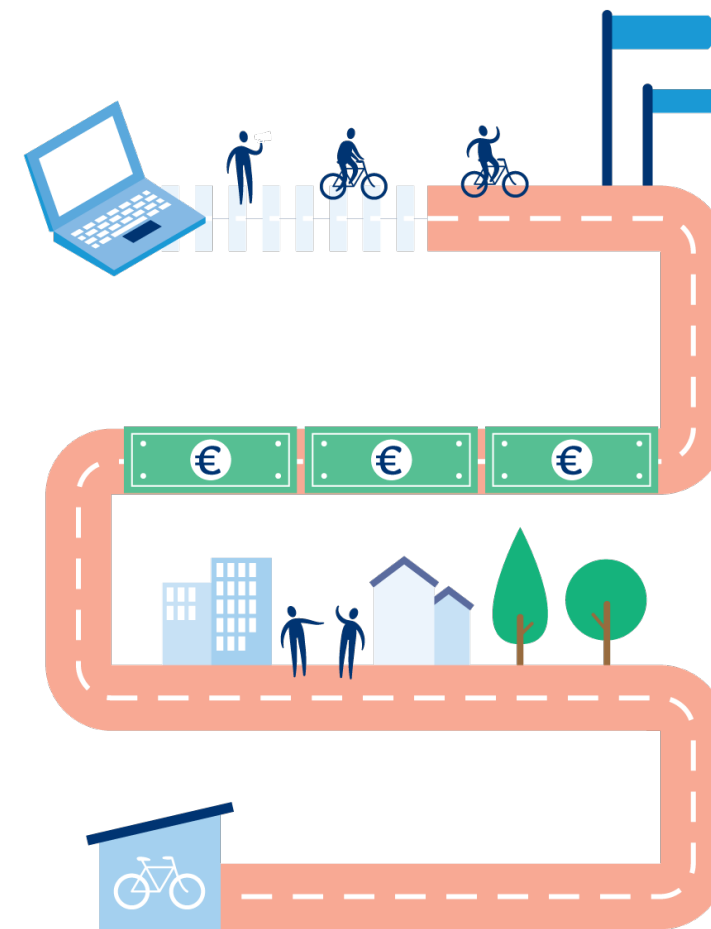
In de regio werken we samen met gemeenten aan de aanleg en verbetering van doorfietsroutes. Dat doen we met de "Doorfietsrouteaanpak". Dit jaar is gewerkt aan een verbeterde aanpak, waarin we met de regio plannen maken voor 3 jaar vooruit.

We investeren in onze eigen infrastructuur & verstrekken subsidie aan derden

Vanuit onze rol als wegbeheerder onderhouden we de 384 kilometer fietspad die langs een groot deel van de N-wegen in Noord-Holland ligt. Daarnaast investeren we in het verbreden of nieuw aanleggen van provinciale fietsinfrastructuur. Dit gebeurt via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI). Via o.a. subsidies voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid ondersteunen we gemeenten bij de aanleg of verbetering van (regionale) fietsinfrastructuur en –voorzieningen. Daarnaast subsidiëren we campagnes en projecten op het gebied van veiliger en frequenter fietsen.

Bij de uitvoering van het beleid maken we steeds professioneler gebruik van data

Hierdoor krijgen we de regionale opgaven beter in beeld en kunnen we doelgericht maatregelen treffen.



Fietsnetwerk: resultaten 2024

Het regionale fietsnetwerk verbindt belangrijke bestemmingen verkeersveilig en met zo min mogelijk oponthoud. We werken via de actielijnen uit de Actieagenda aan doorfietsroutes, routes over provinciaal areaal en aan recreatieve wandel- en fietsnetwerken. Via de actielijn 'Overige netwerken' verbeteren we overige routes in Noord-Holland op het gebied van verkeersveiligheid.

In 2024 hebben we:

In totaal 23 fietsprojecten van gemeenten gesubsidieerd verdeeld over:

- 22 fietsprojecten van gemeenten gesubsidieerd voor een bedrag van in totaal 9,6 miljoen euro vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur. Om bij te dragen aan:
 - De verbetering en aanleg van 16 kilometer fietspad
 - waarvan 13 kilometer bestaand fietspad
 - waarvan 3 kilometer nieuw fietspad
- 1 project van de gemeente gesubsidieerd buiten uitvoeringsregeling, voor een bedrag van 150.000 euro. Om bij te dragen aan:
 - Instandhouding Pont IJpendam

Op provinciaal areaal:

- 11 fietsprojecten in de studiefase in het IMPI 2025
- 1 fietsprojecten in planfase in het IMPI 2025
- 3 fietsprojecten in realisatiefase in het IMPI 2025
- 2 fietsprojecten afgerond in 2024

9.7 miljoen
voor

23 projecten op gemeentelijk
areaal gesubsidieerd

bijgedragen aan:
13 km bestaand fietspad
3 km nieuw fietspad
1 fietspont



 **2** fietsprojecten op
provinciaal areaal
afgerond

Fietsnetwerk: Doorfietsroutes (1)

Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-Knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen: snelle én langzame. Op de belangrijkste verbindingen verbeteren we samen met de regio bestaande doorfietsroutes en realiseren we nieuwe doorfietsroutes.

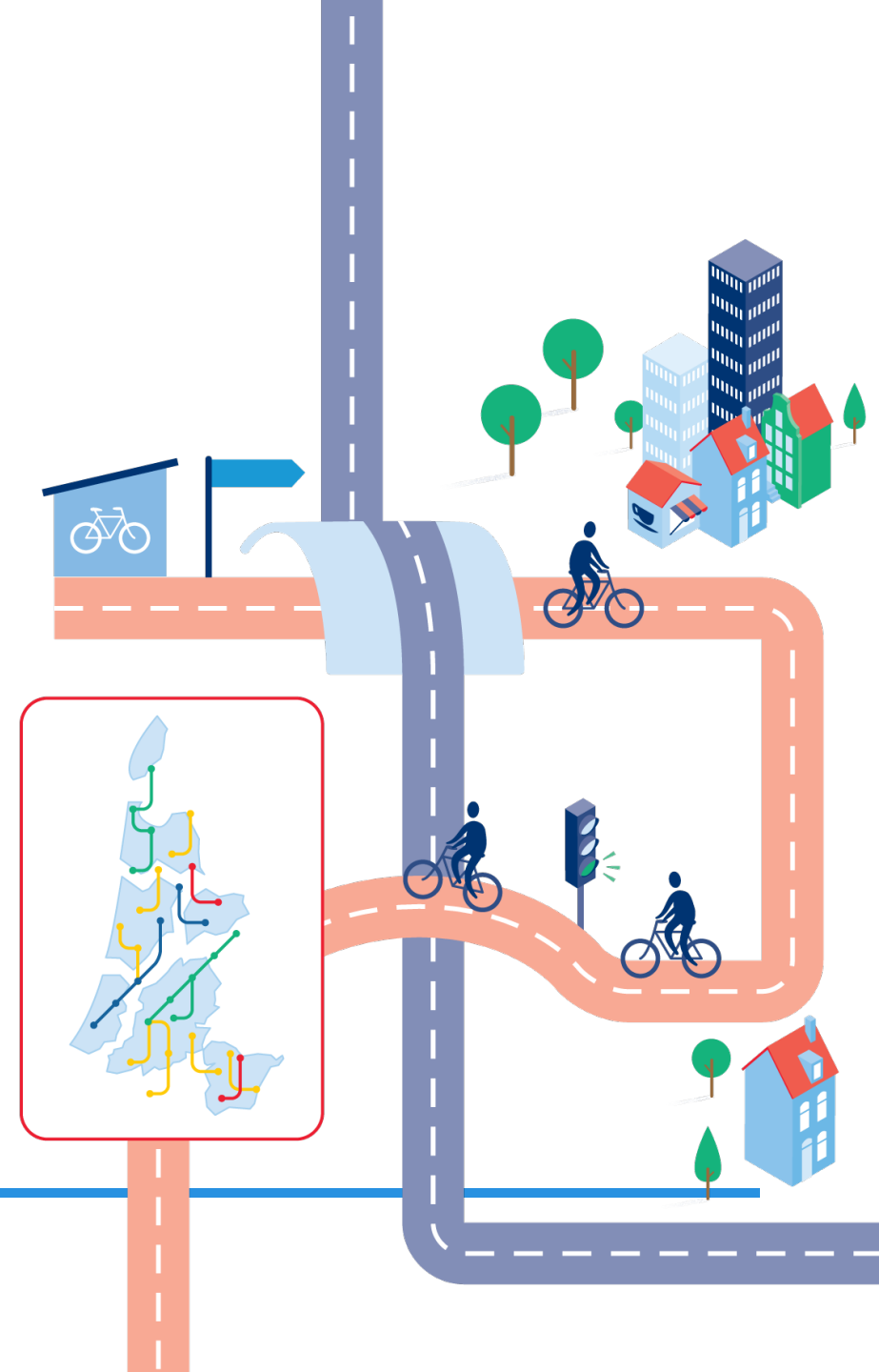
Doorfietsroutenetwerk

Het netwerk van doorfietsroutes in de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam staat opgenomen in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De voortgang van het realiseren van dit netwerk staat in de [Voortgangsrapportage Doorfietsroutes](#) die de provincie samen met de Provincie Flevoland en de Vervoerregio jaarlijks opstelt. Medio 2025 wordt de 2e voortgangsrapportage afgerond. Hierin wordt – per deelgebied – aangegeven hoe het netwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. Zodra de nieuwe rapportage klaar is, is deze te vinden op [deze pagina](#).

Regionale samenwerking door middel van Doorfietsrouteaanpak 2025-2027

De realisatie van de doorfietsroutes is voor een groot deel afhankelijk van de inzet van gemeenten aangezien 2/3de van het doorfietsroute-areaal op gemeentelijk areaal ligt. Daarom werken we – vanuit onze regierol – samen met de gemeenten aan de realisatie van het Doorfietsroutenetwerk. In 2024 heeft de provincie samen met de gemeenten per regio het netwerk geanalyseerd en bekeken welke projecten de komende 3 jaren uitgevoerd kunnen worden. Op de lijst staan fietsroutes die haalbaar zijn en waar bestuurlijk draagvlak voor is. Het gaat om doorfietsroutes waar de verkeersveiligheid verbeterd moet worden en/of waar veel fietspotentie is. Gemeenten kunnen bij de provincie alleen voor deze routes subsidie aanvragen, tot en met 2027. De lijst wordt elk jaar aangevuld.

Voor onze [eigen infrastructuur](#) programmeren we doorfietsroutes via het [Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur/ IMPI](#).



Fietsnetwerk: Doorfietsroutes (2)

De provincie heeft het afgelopen jaar vanuit de subsidieregeling Kleine Infra subsidie verleend voor 12 projecten op het doorfietsroutenetwerk. Met de bijdrage van de provincie van 6 miljoen euro is (of wordt) 8,5 kilometer fietspad verbeterd en/of aangelegd. Het gaat om:

- Dijk en Waard – Doorfietsroute Beveland
- Den Helder - Aanpassen voorrangregeling fiets binnen bebouwde kom
- Gooise Meren - Herinrichting Spiegelstraat e.o.
- Haarlem - Doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en Herinrichting Pim Mulierlaan
- Haarlem- Spaarndamseweg
- Hollands Kroon – Fietspad Randweg Anna Paulowna
- Hoorn – (Brom-)fietspad Provincialeweg
- Hoorn – Bromfietspad Berkhouterweg
- Recreatieschap- Fietsverbinding De Groene Loper
- Schagen - Deeltraject doorfietsroute fietspad Noorderlicht-Derqmeerweg
- Schagen - Fietsstraat Kalverdijk - fase 3 herinrichting Koorndijk-Kalverdijk
- Uitgeest – Doorfietsroute Tolpad



Fietsnetwerk: Provinciale Infrastructuur (1)

Vanuit onze rol als wegbeheerder onderhouden we 384 kilometer provinciaal fietspad dat langs een groot deel van de N-wegen in Noord-Holland ligt. De manier waarop we dat doen, staat omschreven in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Daarnaast investeren we in het verbreden of nieuw aanleggen van fietsinfrastructuur. Dit gebeurt via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur/IMPI.

Onderhoud: Fiets in Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen/NIKG

Zoals in motie 'M187-2020: Optimaal onderhouden snelfietsroutes' werd gesteld, wordt de kwaliteit van een fietspad zowel door de inrichting als het onderhoud bepaald. In de actualisatie van de NIKG in 2024 is daarom een aparte categorie opgenomen voor doorfietsroutes. Dit heeft ervoor gezorgd dat doorfietsroutes langs parallelwegen voortaan, net als andere doorfietsroutes, op een hoger kwaliteitsniveau worden onderhouden. In het algemeen zijn fietsers zeer tevreden over de kwaliteit van en het rijcomfort op de provinciale fietsroutes (Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) – Onderzoek Fietsweggebruikers, juni 2023).

Investeringsbeslissingen: fiets ook een plek in iNHi 2024-2028

De iNHi is een kader dat de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHi wordt aan het begin van een nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: Waar kunnen we als provincie het beste investeren? Deze beslissingen leiden tot investeringen in het bestaande netwerk die geprogrammeerd worden via het IMPI. De verkeersveiligheid van provinciale fietspaden is in de iNHi 2024-2028 ook meegenomen. Het veiligheidsrisico is in kaart gebracht op basis van risicofactoren, zoals wegbreedte, markering, verlichting, erfaansluitingen en een inschatting van de fietsdrukke. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen regionale- en doorfietsroutes, waarbij de laatste aan extra hoge eisen moeten voldoen.

IMPI

11

LOPENDE STUDIES



1

IN PLANFASE

3

IN REALISATIEFASE

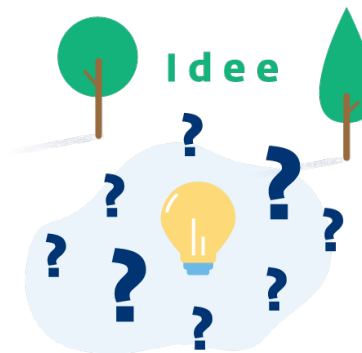


2

AFGEROND



Idee



Fietsnetwerk: Provinciale Infrastructuur (2)

Stand van zaken fietsprojecten in het IMPI

In het IMPI staan alle projecten die de provincie op haar eigen areaal gaat uitvoeren. In andere projecten kan fiets ook onderdeel zijn van de scope, maar daarover wordt in deze voortgangsrapportage niet teruggekoppeld.

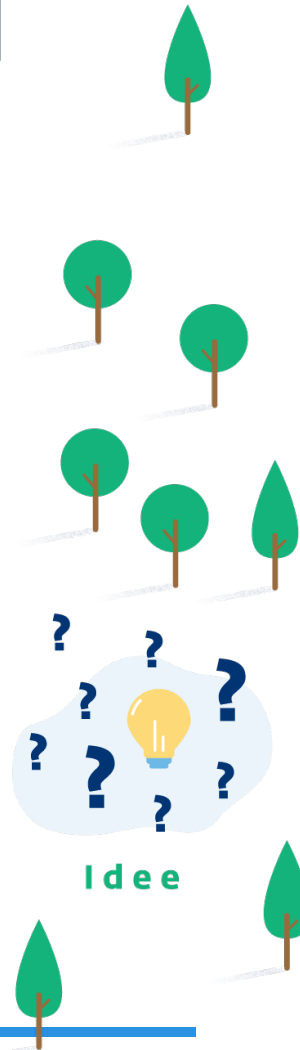
In het IMPI 2025 zitten 15 specifieke fietsprojecten. Dit is verdeeld over:

- 11 fietsprojecten in studiefase, waarvan 1 projecten toegevoegd in 2024:
 - N245 Tussen Dirkshorn en Schagen wordt gestudeerd op de aanleg van een ontbrekende schakel in het doorfietsroutenetwerk. Deze is ook genoemd in het coalitieakkoord 2023-2027 "Verbindend vooruit".
- 1 project in de planfase. Dit project is in 2024 toegevoegd:
 - N242-30. Huygen fietsbrug, onderdeel van doorfietsroute Heerhugowaard-Alkmaar.
- 3 projecten in de realisatiefase, waarvan 1 nieuw is opgenomen in 2024:
 - N208-05 aanleg fietsverbinding (oostelijk deel) tussen de Leidsevaartweg en Wagenweg tussen Haarlem en Bloemendaal

In 2024 zijn:

- 2 fietsprojecten afgerond/gerealiseerd:
 - N239-09 Aanleg van 2 plateaus op kruispunt bij Agriport/Coppershorn om vrijliggende fietsoversteek te realiseren t.b.v. fietsveiligheid (tijdelijke oplossing voor 4 jaar)
 - N501 Reconstructie kruispunt Redoute (een van de 'fietsknelpunten'). Aanleg middengeleider overstekend fietsverkeer op Texel
- 1 fietsproject als apart project uit het IMPI gehaald, omdat deze is opgenomen in een ander project:
 - N231 Verbreden fietspad Bosrandweg: dit project is opgenomen in de studie N231-19 Bosrandweg-bij Ag Schiphol
- 1 fietsproject na studie uit het IMPI gehaald, omdat deze niet haalbaar bleek:
 - Fietsoversteek Busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep

IMPI

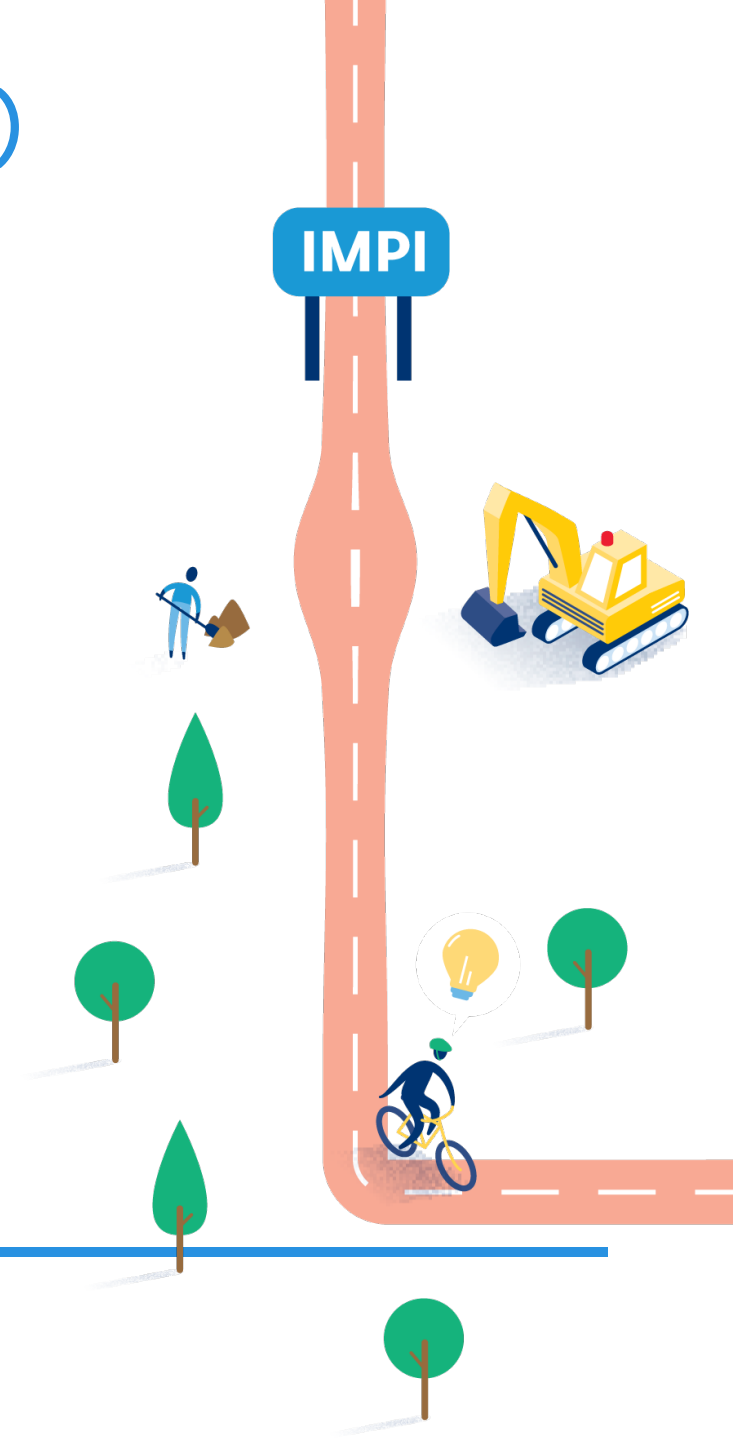


Fietsnetwerk: Provinciale infrastructuur (3)

Uitgelicht: stand van zaken Aanpak Fietsknelpunten

In 2017 zijn in samenwerking met de Fietsersbond fietsknelpunten in de provincie Noord-Holland geïnventariseerd en geprioriteerd. Hieruit kwamen 14 fietsknelpunten op provinciaal areaal. Hiervan zijn 9 knelpunten inmiddels gerealiseerd, opgelost door onderhoud of onderdeel geworden van een groter project. Voor 2 hiervan bleek na studie geen effectieve en/of haalbare oplossing. Er zitten nog 5 fietsknelpunten in de studiefase in het IMPI 2024. Voor deze fietsknelpunten zijn in 2024 de voorkeursalternatieven verder uitgewerkt. Drie van de vijf fietsknelpunten bevinden zich momenteel aan het eind van de studiefase. De verwachting is dat deze in het eerste half jaar van 2025 promoveren naar de planfase.

Via het IMPI wordt verder gecommuniceerd over de voortgang van de projecten.



Fietsnetwerk: Recreatie (1)

Samen met de regio versterken we de recreatieve wandel-, fiets en vaarnetwerken in de provincie. We leggen de nadruk op het fietsknooppuntensysteem, het Wandelnetwerk Noord-Holland en uitbreiding van recreatieve vaarroutenetwerk. We geven specifiek aandacht aan het wegnemen van fysieke barrières, zoals wegen en kanalen. Zo zijn veerverbindingen in het waterrijke Noord-Holland onmisbaar voor goed functionerende wandel- en fietsnetwerken. In het versterken van de recreatieve netwerken volgen we onze Visie Recreatie en Toerisme (2021) waarin een goede balans tussen toeristisch-recreatieve druk en de draagkracht van de omgeving (cultuur, natuur en landschap) centraal staat.

Recreatieve wandel-, fiets en vaarroutes

Via de subsidieregeling Groen Noord-Holland die in 2023 is afgelopen verbeterden we recreatieve wandel- en fietsroutes in het Wandelnetwerk Noord-Holland en op het Noord-Hollandpad. Inmiddels is er een provincie dekkend wandelnetwerk. Via de subsidieregeling Waterrecreatie voor de kleinere pleziervaart leveren we een bijdrage aan het

oplossen van fysieke knelpunten in routes die bevaren worden door de kleinere pleziervaartuigen.

Resultaten in 2024:

- Wandelnetwerk uitbreiding ten oosten van Castricum geopend
- Meegedacht over de Revisie Fietsnetwerk Noord-Holland Zuid
- Subsidie aan onze landelijke netwerkpartners Wandelnet, Fietsplatform en Waterrecreatie Nederland
- Subsidie beschikt aan diverse partners voor de uitbreiding van het recreatieve vaarroutenetwerk
- Diverse bijeenkomsten over het opstarten van een routealliantie; een samenwerking met de diverse partners op routes in Noord-Holland
- Een voorstel van de Vrijetijdsnetwerk (VTN)-werkgroep recreatieve routenetwerken (Interprovinciaal) voor de opzet van een programmasamenwerking op landelijk niveau en om gezamenlijk in te zetten op verbetering en stroomlijning van de subsidierelaties met de landelijke routeorganisaties.



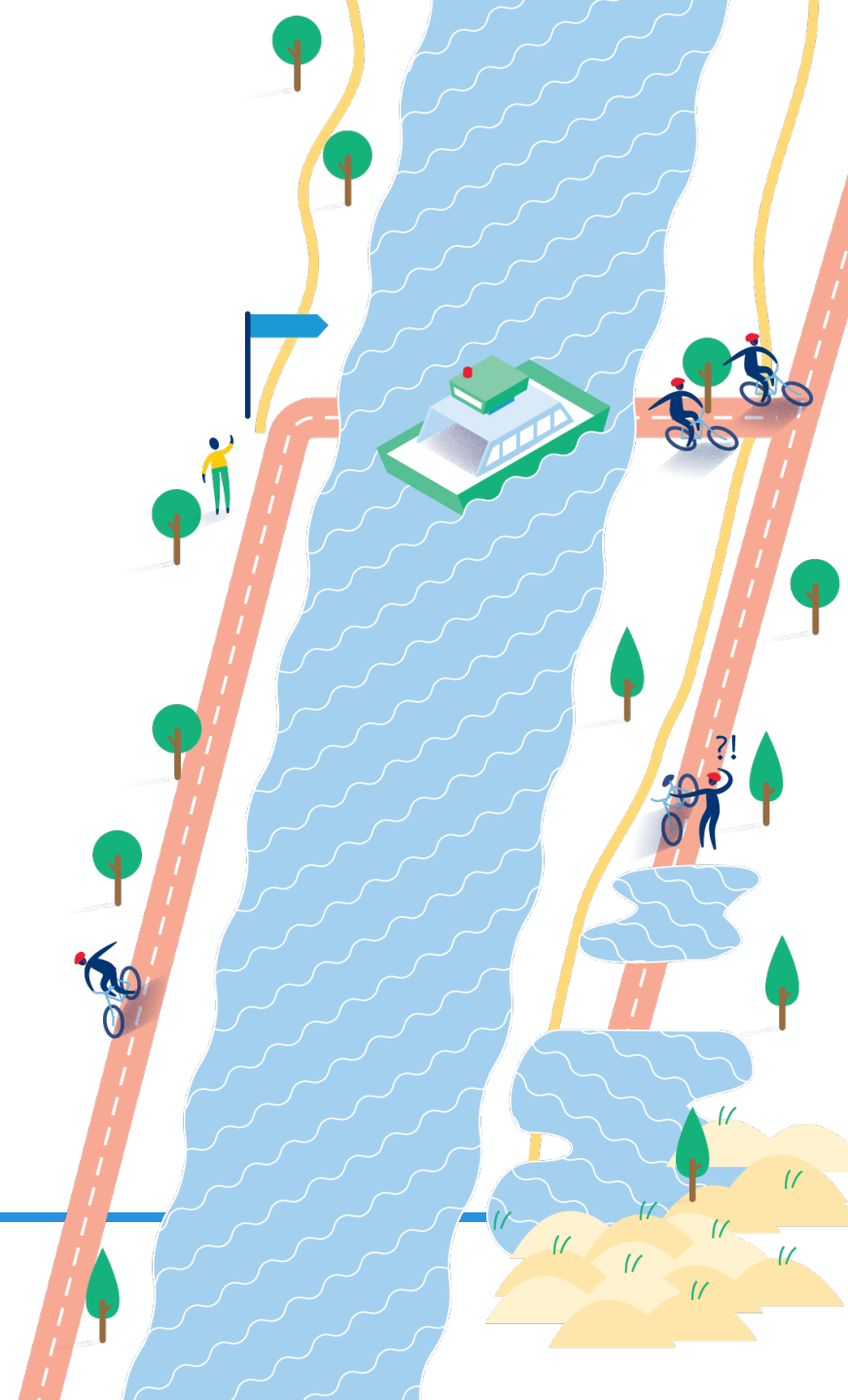
Fietsnetwerk: Recreatie (2)

Stuifduinen

In de Noord-Hollandse Duinen spelen al een aantal jaar een aantal dilemma's rond natuurontwikkeling die effect hebben op de toegankelijkheid voor fietsers, zoals bij Bergen (Blijdensteinseweg) en Bloemendaal (Kattendel). We voorzien dat dit dilemma de komende jaren op meer plekken gaat spelen. Daarom werken we momenteel aan een goede integrale visie op het gebied, waarbij zowel de natuur- als de mobiliteitsbelangen worden meegenomen.

Veerpontenaanpak

Ponten zijn in veel gevallen belangrijke schakels in het fietsnetwerk en in sommige gevallen zelfs onderdeel van een doorfietsroute (o.a. bij Velsen en Julianadorp-Breezand). Momenteel wordt er gewerkt aan een goed kader om keuzes te maken op het gebied van oeververbindingen. Om dat te kunnen doen hebben we in 2024 een inventarisatie van de situatie van ponten in Noord-Holland gemaakt en is er in nationaal verband gewerkt aan een document dat inzicht geeft in rollen, taken en verantwoordelijkheden van partijen die betrokken zijn bij het exploiteren van veerponten.



Fietsnetwerk: overige netwerken

Dit gaat over netwerken die geen onderdeel zijn van een doorfietsroute, recreatieve route of provinciaal areaal, maar die wel belangrijk zijn voor het totale netwerk voor voetgangers en fietsers. We stimuleren dat deze routes worden verbeterd op het gebied van fietsveiligheid. Via de subsidieregeling Kleine Infra stimuleren we niet alleen de realisatie van het doorfietsroutenetwerk, maar verbeteren we ook de verkeersveiligheid op andere fietsroutes die belangrijk zijn voor het totale netwerk.



Subsidies verleend in 2024

De provincie heeft het afgelopen jaar vanuit de subsidieregeling Kleine Infra subsidie verleend aan 10 fietsprojecten buiten het doorfietsroutenetwerk. Met de bijdrage van 3,6 miljoen euro is 7,5 kilometer fietspad verbeterd en/of aangelegd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat om:

- Alkmaar - Herinrichting Korte Vondelstraat
- Bergen - Realisatie fietsstraat Gerbrandtslaan Schoorl
- Beverwijk - Reconstructie Plesmanweg
- Bloemendaal – Aanpak van Verkeersveiligheid van locaties met paaltjes op fietspad
- Den Helder - Fietsoversteek Huisduinen
- Enkhuizen - Aanleg vrijliggende fietsverbinding Asterstraat
- Gooise Meren - Fietspad Dijkzone Krijgsman Muiden
- Hoorn - Herinrichting/afwaardering J. Poststraat
- Hoorn - Verbetering Westerdijk
- Texel - Reconstructie Tuureluur/Schettersweid

Ketenreis (1)

Het combineren van verschillende vervoermiddelen (bijvoorbeeld lopen, (deel)fietsen en OV) binnen een reis van deur tot deur noemen we 'ketenverplaatsingen'. Een voorwaarde voor een goede overstap is dat voorzieningen voor voetgangers en fietsers goed aansluiten op knooppunten (haltes, stations, transferia). Binnen de provincie is al veel inzet op de ketenreis, zoals vanuit het programma OV Knooppunten en de OV-concessies. Samen met onze partners kijken we hoe we dit verder kunnen verbeteren.

Fietsparkeren bij stations

Knooppunt Crailo

De gemeente Blaricum heeft in 2023 een subsidieaanvraag ingediend bedoeld voor korte termijn verbetermaatregelen bij knooppunt Crailo. Het gaat om: het uitbreiden van de fietsenstallingen, het verbeteren van de bereikbaarheid van de stalling voor fietsers en voetgangers en het zorgen voor een prettigere beleving voor de reiziger. In 2024 heeft de gemeente geconstateerd dat er een tekort op het project is.

Er is geprobeerd om vanuit de regio extra budget te krijgen, maar daarvoor ontbrak draagvlak. De uitbreiding van het aantal fietsenstallingen is daarom in overleg met de provincie naar beneden gebracht. Eind 2025 zullen de werkzaamheden afgerond zijn.

P + R Muiden

Naar aanleiding van een quickscan is de gemeente Muiden - in afstemming met Rijkswaterstaat die grondeigenaar is - bezig met het voorbereiden van een subsidieaanvraag voor het uitbreiden van bestaande fietsenstalling. Provinciale subsidie staat klaar. In het afgelopen BO MIRT heeft het Rijk 7 miljoen euro toegezegd voor de uitbreiding van de P+R Muiden. Dit kan helpen om het project (waaronder het uitbreiden van de fietsenstallingen) te versnellen.

Station Heiloo

De provincie heeft in 2024 subsidie verleend aan de BUCH-gemeenten voor de uitbreiding van fietsparkeren bij station Heiloo (met budget uit het OV-fonds).



Ketenreis (2)

Station Hilversum

In 2024 heeft de provincie, vanuit het Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid, een bijdrage van 4 miljoen gereserveerd voor de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling bij station Hilversum als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. Dit bedrag is een aanvulling op de 5 miljoen die hier eerder al voor was gereserveerd vanuit het OV-fonds.

R-net fietsparkeren in de Metropoolregio Amsterdam

In 2024 zijn 22 haltes op provinciaal areaal binnen de Metropoolregio Amsterdam met een fietsparkeeropgave opgenomen in de studiefase in het IMPI. Deze start in 2025. De Vervoerregio Amsterdam is van plan om haltes die binnen Vervoerregio-gebied liggen te subsidiëren.

Deelfietsen Gooi en Vechtstreek

Begin 2024 hebben de resultaten van het onderzoek naar het Ontwerp- en Implementatieplan voor het deelfietssysteem in de regio Gooi en Vechtstreek waardevolle inzichten opgeleverd voor de verdere ontwikkeling van het deelfietssysteem. In 2024 is er in samenwerking met de regio verder gewerkt aan het plan en de te nemen stappen. De eerste stap was het nemen van een bestuurlijk Go/No-Go-besluit. In september hebben GS ingestemd met de verdere uitwerking (fase 2) van het deelfietssysteem. In 2025 gaat een projectteam van start om het plan verder te ontwikkelen en toe te werken naar een markttuitvraag.



Stimuleren gebruik en veilig gedrag (1)

Met goede voet- en fietspaden alleen gaan inwoners en bezoekers niet per definitie meer lopen of fietsen. Het is ook nodig om inwoners en bezoekers te stimuleren om afstanden vaker met de fiets of te voet af te leggen.

Werkgeversaanpak

Via de werkgeversaanpak worden werkgevers/werknemers ondersteund in de transitie naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij ligt de focus op het mijden en spreiden van de spits, het verminderen van autogebruik en het stimuleren van duurzame alternatieven zoals lopen, fietsen en het OV. Dat gebeurt o.a. via maatwerkadvies aan individuele werkgevers en clusters van bedrijven. Deze adviesgesprekken worden in opdracht van de provincie gevoerd door IJmond Bereikbaar en door de stichting Breikers in de Metropool Regio Amsterdam. In Noord-Holland Noord is een pilot van 2 jaar afgerond in samenwerking met stichting Breikers. Zo zijn in 2024 met deze aanpak onder andere bedrijven in de zorg (via Sigr), Schiphol Trade Park, bedrijven in Weesp en Alkmaar (Boekelermeer en Beverkoog) benaderd. Verder zijn er bijna 85 samenwerkingsovereenkomsten getekend met individuele bedrijven en clusters, waar samen 57000 mensen werkzaam zijn.

Verkeersveiligheidscampagnes

Ook in 2024 voerde de provincie met gemeenten diverse landelijke verkeersveiligheidscampagnes uit. Zoals: BOB (rijden onder invloed), AAN in het donker (fietsverlichting), Snelheid en MONO. Voor deze landelijke campagnes heeft de provincie verschillende regionale media ingezet zoals buitenreclame, online media en radio. Aan gemeenten en politie heeft de provincie materialen beschikbaar gesteld, zoals posters en sleutelhangers om lokaal uit te delen. Dit laatste hebben we ook gedaan voor twee extra campagnes: Dag van de fietshelm en opvoeren e-bikes/ Fatbikes.



Stimuleren gebruik en veilig gedrag (2)

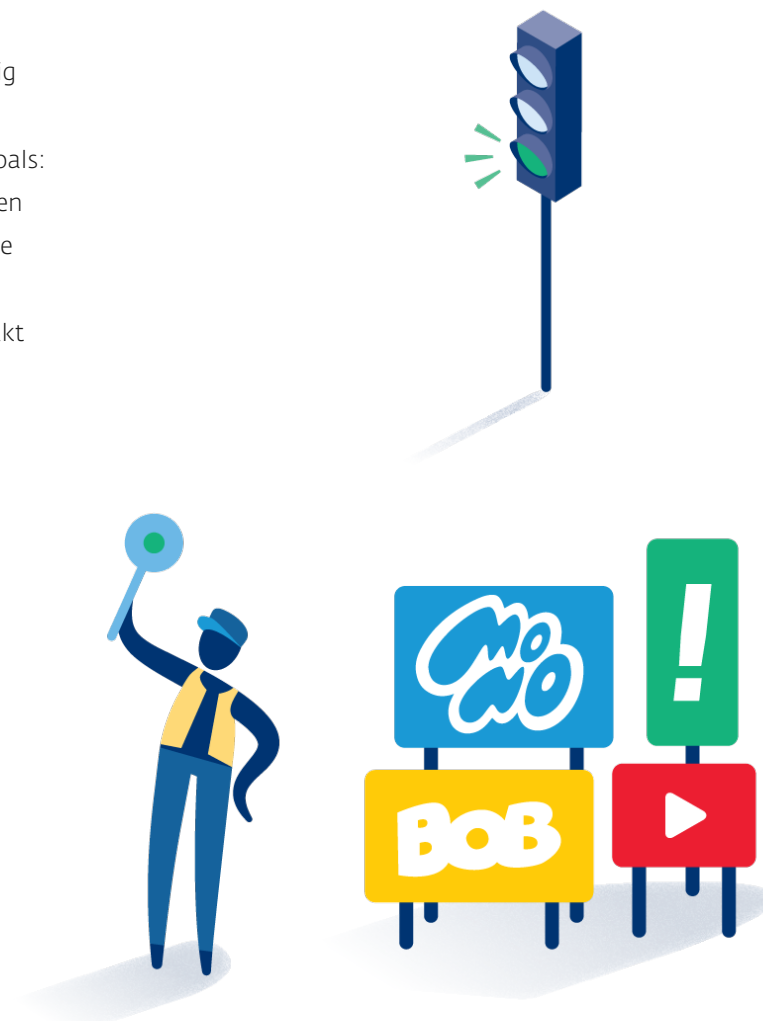
Verkeerseducatie scholieren

Ook in 2024 is het weer gelukt om een groot deel van de basis- en middelbare scholen van kwalitatieve verkeerseducatie te voorzien. We hebben in 2024 €1,6 miljoen gesubsidieerd om een zo groot mogelijk aantal projecten te laten draaien in de verschillende regio's. Er zijn 31 projecten gedraaid op basisscholen en 20 projecten op middelbare scholen in Noord-Holland. Hiermee zijn in totaal ca. 50.000 leerlingen bereikt.

Projecten kennen een grote variëteit in zowel inhoud als vorm. Zo wordt er met basisschoolkinderen gefocust op lessen over de dode hoek, terwijl middelbare scholieren ook geïnformeerd worden over de gevaren van afleiding in het verkeer, door bijvoorbeeld mobiel telefoongebruik of alcohol.

Doortrappen

Via de subsidieregeling Doortrappen stimuleren we veilig fietsgebruik bij ouderen. Gemeenten kunnen subsidie aanvragen om activiteiten aan ouderen aan te bieden zoals: fietstrainingen voor elektrische fietsen, het goed afstellen van de fiets, het ontwikkelen van seniorproof recreatieve fietsroutes en advies over veiligheidsmiddelen. In 2024 hebben 25 gemeenten in Noord-Holland gebruik gemaakt van de subsidieregeling voor een totaalbedrag van €250.000. Hiermee zijn ruim 4.440 ouderen bereikt.



Data, kennis en innovatie

Binnen de beleidscyclus is professionalisering van de omgang met data van vitaal belang. Er is data nodig om de kwaliteit van voet- en fietsinfrastructuur en de gedrag patronen van voetgangers en fietsers beter in beeld te krijgen. Deze informatie gebruiken we om keuzes beter te kunnen onderbouwen, effecten van de maatregelen te monitoren en bij te sturen.

Actualisatie Digitale Fietsnetwerkenkaart

In 2024 hebben we de digitale Fietsnetwerkenkaart die we vorig jaar hebben ontwikkeld, voor het eerst samen met gemeentes geactualiseerd. Er is een werkwijze opgezet om samen met de gemeentes de status van doorfietsroutes actueel te houden. Voor deze werkwijze is een nieuwe interne tool ontwikkeld. Door dit elk jaar te gaan doen met deze nieuwe tool, kunnen we de realisatie van het Doorfietsrouten netwerk nauwgezet gaan monitoren en kunnen we bijsturen indien dat nodig is.

Naast het actualiseren van de status van doorfietsroutes, zijn ook stappen gezet om meer data te koppelen aan deze

Fietsnetwerkenkaart. Zo zijn er datapunten over onder andere de breedte van fietspaden die we hebben toegevoegd aan de Fietsnetwerkenkaart. Ook een aantal verkeersveiligheidsaspecten zijn nu (deels) gekoppeld aan de fietsnetwerken. We werken stap voor stap toe naar een volledig beeld van alle fietspaden in onze provincie. Deze datapunten gaan ons ook helpen om de opgave voor doorfietsroutes beter in beeld te brengen.

Fietstellingen

In 2024 hebben we opnieuw op meer dan honderd punten in de provincie fietstellingen uitgevoerd. Deze tellingen komen allemaal beschikbaar in het landelijke data-platform van het NDW, zodat alle wegbeheerders er toegang toe hebben. Ook hebben we dit jaar verkend hoe we in de toekomst beter en uitgebreider fietstellingen kunnen doen. Dit is onder andere nodig om de impact van het aanleggen van doorfietsroutes goed te kunnen bepalen.



Vooruitblik 2025 (1)

In 2025 gaan we verder met het versterken van de fietsnetwerken, het verbeteren van de stallingsmogelijkheden en het stimuleren van het fietsgebruik in combinatie met de daarbij ondersteunende data, kennis en innovatie werkzaamheden.

Samenwerking regio

We werken de komende jaren nog nauwer samen met de regio om het doorfietsnetwerk te realiseren en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Met het invoeren van een meerjarenaanpak voor de subsidies die de provincie verleent aan gemeenten voor het verbeteren van hun infrastructuur (voorheen subsidieregeling Kleine Infra) zetten we de beschikbare middelen in op de meest urgente knelpunten.

Dat betekent dat subsidie wordt verleend op locaties waar de grootste verkeersveiligheidsknelpunten zijn of die als prioritaire schakels in het doorfietsroutenetwerk zijn vastgesteld. De regeling, inclusief de projectenlijst wordt waarschijnlijk eind maart/begin april vastgesteld en heet vanaf dat moment de subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid. In 2025 werken we samen met

gemeenten aan het subsidierijp maken van de projecten op de lijst.

Doortrappen

Ook gaat in 2025 de subsidieregeling Doortrappen weer open. Hierin staat een subsidiebedrag van €7.500 per gemeente in Noord-Holland (buiten VRA-gebied) klaar voor Doortrappenactiviteiten. Deze subsidie is bedoeld voor lokale activiteiten die de verkeersveiligheid van oudere fietsers stimuleren.

Verkeerseducatie

De provincie stelt ook in 2025 € 1,5 miljoen subsidie beschikbaar voor organisaties die verkeerslessen aanbieden op basis- en middelbare scholen. Voor het basisonderwijs is €900.000 beschikbaar en voor het voortgezet onderwijs €600.000. We sturen op hoge kwaliteit educatieprojecten verdeeld over een breed spectrum aan onderwerpen. Dit jaar nemen we de subsidieregeling onder de loep voor een verbeterslag op zowel kwaliteit als spreiding van verkeerseducatie in Noord-Holland.



Vooruitblik 2025 (2)

Voetgangers

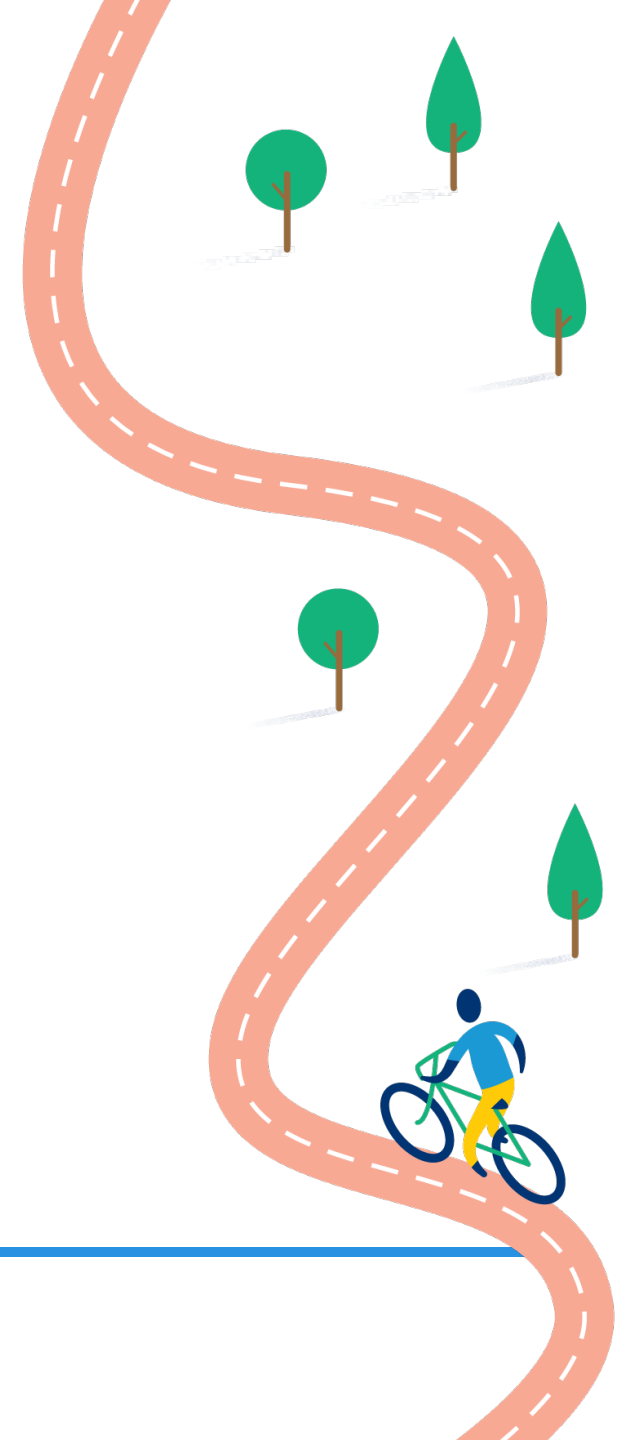
In 2024 heeft de provincie meegewerkt aan de totstandkoming van het Nationaal Masterplan Lopen. In 2025 werken we aan een provinciale uitwerking hiervan.

Veerpontenaanpak

Met behulp van de informatie uit de in 2024 uitgevoerde onderzoeken werken we in 2025 toe naar een passende veerpontenaanpak voor de ponten in onze provincie. We blijven daarbij aangehaakt bij de landelijke werkgroep van de veerpontencoalitie en Tour de Force.

Data, kennis en innovatie

In 2025 gaan we verder werken aan het ontwikkelen van een fietstelplan, waarin we bepalen hoe we slimmer en beter fietsgedrag in kaart kunnen brengen op onze fietspaden. Dit is onder andere nodig om de impact van het aanleggen van doorfietsroutes goed te kunnen bepalen. In afstemming met de Vervoerregio is besloten dat de Vervoerregio zich meer gaat richten op slimme app-technieken om fietsverplaatsingen in kaart te brengen, en de provincie op hardware-gebied gaat verkennen wat er mogelijk is. De ambitie is nu om een pilot te gaan uitvoeren met innovatieve telsystemen en die pilot te gebruiken als basis voor een fietstelplan.



Lijst gemeenteprojecten 2024 vanuit de subsidieregeling Kleine Infrastructuur

Op pagina 2 staan alle gesubsidieerde gemeenteprojecten vanuit Kleine Infrastructuur subsidie 2024. We hebben in totaal 27 projecten gesubsidieerd ter waarde van 12 miljoen euro, waarvan:

- 17 ter bevordering van de verkeersveiligheid op de weg voor al het verkeer;
- 22 ter bevordering van de fietsveiligheid;
- 12 ter bevordering van de doorfietsroutes.

Hierin zitten ook dubbelingen. Neem bijvoorbeeld het bromfietspad Berkhouterweg in Hoorn, waarin een doorfietsroute zowel is verbreed, een voetpad is toegevoegd, kantmarkering is aangebracht en is verlicht. Tot slot heeft het fietspad een herkenbare rode kleur gekregen. Dit is zowel bevorderlijk voor de fietsveiligheid als voor de doorstroming van fietsers op deze doorfietsroute.



Figuur 1: Berkhouterweg voordien en na aanpak met subsidie subsidieregeling Kleine Infrastructuur

Gesubsidieerde projecten 2024 subsidieregeling Kleine Infrastructuur	Gemeente	Draagt bij aan Verkeersveiligheid weg	Draagt bij aan Verkeersveiligheid fiets	Draagt bij aan Doorfietsroutes	Subsidie
Doorfietsroute Beveland	Dijk en Waard	•	•	•	€ 278.948
Waardweg	Hollands Kroon	•			€ 277.682
Hogebierenweg	Hollands Kroon	•			€ 117.491
Oosterkwelweg	Hollands Kroon	•			€ 101.520
Herinrichting / afwaardering J. Poststraat	Hoorn	•	•		€ 849.623
Verbetering Westerdijk	Hoorn	•	•		€ 286.974
Reconstructie Tuureluur/Schettersweid	Texel		•		€ 692.957
Bromfietspad Berkhouterweg	Hoorn		•	•	€ 561.884
Fietspad Dijkzone Krijgsman Muiden	Gooise Meren		•		€ 470.058
Fietsoversteek Huisduinen	Den Helder	•	•		€ 82.127
Aanpassen voorrangregeling fiets binnen de bebouwde kom	Den Helder	•	•	•	€ 622.323
Fietspad Randweg Anna Paulowna	Hollands Kroon	•	•	•	€ 377.995
Bromfietspad Provincialeweg (doorfietsroute)	Hoorn		•	•	€ 905.435
Deeltraject doorfietsroute fietspad Noorderlicht-Dergmeerweg	Schagen	•	•	•	€ 227.617
Realisatie fietsstraat Gerbrandtslaan Schoorl	Bergen		•		€ 209.098
Doorfietsroute Tolpad Uitgeest	Uitgeest		•	•	€ 469.178
Kleine Infrastructuur Afzetzpalen fietspaden	Bloemendaal		•		€ 31.924
Integrale aanpak Stroet te Sint Maarten	Schagen	•			€ 1.232.956
Herinrichting Spiegelstraat	Gooise Meren		•	•	€ 451.907
Reconstructie Plesmanweg	Beverwijk	•	•		€ 406.058
Doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en Herinrichting Pim Mulierlaan	Haarlem		•	•	€ 1.082.382
Herinrichting Ganker Nibbixwoud	Medemblik	•			€ 616.552
Aanleg vrijliggende fietsverbinding Asterstraat	Enkhuizen	•	•		€ 354.437
Fietsstraat Kalverdijk - fase 3 herinrichting Koorndijk-Kalverdijk	Schagen	•	•	•	€ 150.736
Spaarndamseweg	Haarlem	•	•	•	€ 521.791
Fietsverbinding De Groene Loper	Recreatieschap Geestmerambacht		•	•	€ 395.921
Herinrichting Korte Vondelstraat	Alkmaar	•	•		€ 179.286
Totaal verleend		17	22	12	€ 11.954.860

Dossiernummer 17399
Extern Zaak ID 2256326
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 11.a
Titel Ruimte: Ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54a,
Ouder-Amstel (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Het gemeentebestuur van Ouder-Amstel heeft Gedeputeerde Staten verzocht om een ontheffing te verlenen van de regels uit de Omgevingsverordening voor de bouw van een woning aan de Holendrechteweg 54a. Gedeputeerde Staten hebben besloten om dit verzoek te weigeren omdat het initiatief niet past binnen de regels en er geen bijzondere omstandigheden zijn waardoor afwijken van de regels te rechtvaardigen is.

INGEKOMEN - 5 JUNI 2024

Aan
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke strategie en opgaven
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft
Ontheffingsverzoek Omgevingsverordening provincie Noord-
Holland - Holendrechteweg 54a gemeente Ouder-Amstel

Ouderkerk aan de Amstel
4 juni 2024

Geachte college van Gedeputeerde Staten,

Op 27 oktober 2022 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ouder-Amstel het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan zijn twee beroepschriften ingediend, waaronder een beroepschrift van de provincie Noord-Holland. De beroepschriften richten zich op het mogelijk maken van twee extra woningen op het perceel Holendrechteweg 54a in Ouderkerk aan de Amstel ter vervanging van het huidige garagebedrijf. De provincie geeft aan dat het mogelijk maken van twee extra woningen in strijd is met de regels uit de Provinciale ruimtelijke verordening (de PRV) en de Omgevingsverordening NH2020.

De gemeente Ouder-Amstel wil, lopende het beroepsproces, een herstelbesluit nemen, waarmee niet twee extra woningen gerealiseerd worden op het perceel Holendrechteweg 54a, maar één extra woning. Momenteel bevindt zich op het perceel een garagebedrijf. De gemeente is van mening dat het beëindigen en de sloop van het aanwezige bedrijf ten gunste van de realisatie van één nieuwe woning bijdraagt aan de provinciale doelstellingen voor het landelijk gebied.

Op het herstelbesluit is het oude recht nog van toepassing is. Na navraag gedaan te hebben bij het Informatiepunt Leefomgeving blijkt dat getoetst moet worden aan de provinciale verordening zoals die gold voor 1 januari 2024, namelijk de Omgevingsverordening provincie Noord-Holland 2020 (hierna: NH2020).

Het perceel ligt binnen het werkingsgebied 'MRA - landelijk gebied' van de NH2020. Het toevoegen van één extra woning is in strijd met artikel 6.9 van de NH2020. Opgemerkt wordt dat de regels met betrekking tot het werkingsgebied 'MRA - landelijk gebied' inhoudelijk niet tot nauwelijks gewijzigd zijn met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (en daarmee met de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening provincie Noord-Holland 2022).

Het college doet hierbij een verzoek aan het college van Gedeputeerde Staten om op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening, respectievelijk artikel 13.4 van de NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 van de verordening, teneinde één extra woning mogelijk te maken op het perceel aan de Holendrechteweg 54a in Ouderkerk aan de Amstel, met de bepaling dat die extra woning in de plaats komt van het bestaande garagebedrijf op dat perceel.

Dit verzoek bevat de volgende onderdelen:

1. Beschrijving van de huidige feitelijke – en planologische situatie.
2. Beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd.
3. Herstelbesluit gemeenteraad Ouder-Amstel.
4. Beschrijving van de strijdigheid met de NH2020.
5. Beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvoor ontheffing wordt gevraagd.

Ad 1. De huidige feitelijke – en planologische situatie.

Feitelijke situatie

Op het perceel aan de Holendrechteweg 54a is een autoschadebedrijf/autospuiterij aanwezig en een bijbehorende bedrijfswoning. In 2008 heeft de eigenaar al aangegeven de bedrijfsvoering te willen beëindigen.

Het garagebedrijf beschikt over alle benodigde (milieu)vergunningen en is momenteel nog in gebruik.

Planologische situatie

Op 27 oktober 2022 heeft de gemeenteraad van de gemeente Ouder-Amstel het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan zijn twee beroepschriften ingediend en de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna; Afdeling) heeft op 10 maart 2023 een aangevraagde voorlopige voorziening toegekend. Daarmee is het bestemmingsplan niet in werking getreden. Een datum voor de inhoudelijke zitting is tot op heden nog niet bekend.

Lopende het beroepsproces wil de gemeente een herstelbesluit gaan nemen, waarmee het garagebedrijf wordt wegbestemd en niet twee extra woningen, maar één extra woning mogelijk wordt gemaakt op het perceel aan de Holendrechteweg 54a.

Voor het ontheffingsverzoek is het van belang om te weten op welke bestemming wordt teruggevallen als de Afdeling het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' vernietigt. Hieronder een beschrijving van zowel het nog niet in werking zijnde bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' en de op dit moment geldende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan Holendrechteweg 53a/54/54a (nog niet in werking)

Het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a', waar momenteel de beroepsprocedure nog voor loopt, omvat drie percelen, namelijk:

- Holendrechteweg 53a: bestemming agrarisch;
- Holendrechteweg 54: bestemming agrarisch en bedrijf – audioproductiebedrijf;
- Holendrechteweg 54a: bestemming wonen en tuin-1. Het garagebedrijf wordt wegbestemd, de huidige bedrijfswoning wordt als (burger-)woning bestemd en er zijn twee nieuwe (burger-)woningen mogelijk.

Op 10 maart 2013 heeft de voorzieningenrechter de gevraagde voorlopige voorziening tegen het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' toegekend. Daarmee is het bestemmingsplan (nog) niet in werking getreden.



Verbeelding bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a'
(bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Bestaande rechten

Voor de drie percelen gelden vooralsnog de volgende bestemmingsplannen:

- Voor het perceel Holendrechteweg 53a: het bestemmingsplan Buitengebied Noord. Het perceel heeft de bestemming agrarisch.
- Voor de percelen Holendrechteweg 54 en 54a: het bestemmingsplan 'Ouderkerkerplas e.o.' (en de daarbij behorende herziening voor de tuingronden). Het bestemmingsplan Buitengebied Noord, vastgesteld op 6 maart 2014, is bij besluit van 3 juni 2015 door de Afdeling voor deze percelen vernietigd. Op grond van het bestemmingsplan 'Ouderkerkerplas e.o.' gelden de volgende bestemmingen:
 - Holendrechteweg 54: agrarisch;
 - Holendrechteweg 54a: bedrijven met een maximale milieucategorie 2.



Uitsnede bestemmingsplan Buitengebied Noord



Uitsnede bestemmingsplan 'Ouderkerkerplas e.o.' uit 2002 en de herziening daarvan.

Ad 2. Beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd.

Als het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' vernietigd wordt bij de Raad van State, dan geldt voor de Holendrechteweg 54a een bedrijfsbestemming, waar bedrijven met een maximale milieucategorie 2 zijn toegestaan. De gemeente vindt deze bestemming niet passend in het landelijk gebied en daarom wordt ingezet op de beëindiging en sloop van dit bedrijf. Dit wil de gemeente doen met een herstelbesluit dat uitgaat van het wegbestemmen van het bestaande bedrijf, waarmee de huidige bedrijfswoning omgezet wordt in een reguliere woning en, in plaats van het te slopen bedrijf, één extra woning wordt mogelijk gemaakt.

Het perceel aan de Holendrechteweg 54a ligt in een bebouwingslint langs de veenrivier de Holendrecht ten zuiden van de A9 en vormt onderdeel van de Amstelscheg. De bebouwingslinten werden van oorsprong gevormd door boerderijen en buitenplaatsen. In de loop der jaren zijn de meeste linten getransformeerd naar (burger-)woningen en zijn er ook niet-agrarische bedrijven gevestigd.

De bebouwingslinten aan de oostzijde van de Bullewijk zijn aangemerkt als Bijzonder Provinciaal Landschap (hierna: het BPL). Datzelfde geldt ook voor de RondeHoep aan de westzijde van de Bullewijk. Het bebouwingslint aan de Holendrechteweg, waar het perceel Holendrechteweg 54a onderdeel van vormt, grenst in het oosten aan het Natuurnetwerk Nederland (hierna: de NNN). Het 'Landje van Geijssel' vormt een belangrijk onderdeel van de NNN. Door het plas-dras karakter speelt dit gebied een belangrijke rol voor weldevogels en is het land goed bekend onder vogelaars.

Milieubelastende activiteiten en verkeersaantrekkende activiteiten, worden door de gemeente niet wenselijk geacht in deze linten. Op grond van het nu geldende bestemmingsplan voor het perceel aan de Holendrechteweg 54a zijn algemeen bedrijven met een milieucategorie 2 toegestaan. Hiermee zijn, naast een autoschadebedrijf/autospuiterij ook andere vormen van bedrijvigheid mogelijk op het perceel. Activiteiten die niet bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteiten van de Amstelscheg.

Als zich een mogelijkheid voordoet om een milieubelastende activiteit in de Amstelscheg, liggend in een bebouwingslint welke grenst aan de NNN, te beëindigen dan is de gemeente Ouder-Amstel in beginsel bereid om daaraan mee te werken.

De eigenaar van het perceel heeft in 2008 een verzoek ingediend om twee nieuwe woningen te mogen bouwen 'in ruil' voor de sloop en de beëindiging van het bedrijf. Ook is verzocht om de huidige bedrijfswoning om te zetten in een burgerwoning. De gemeente heeft het proces om te komen tot twee nieuwe woningen gestart en dat heeft geresulteerd in het vastgestelde bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a' (oktober 2022).

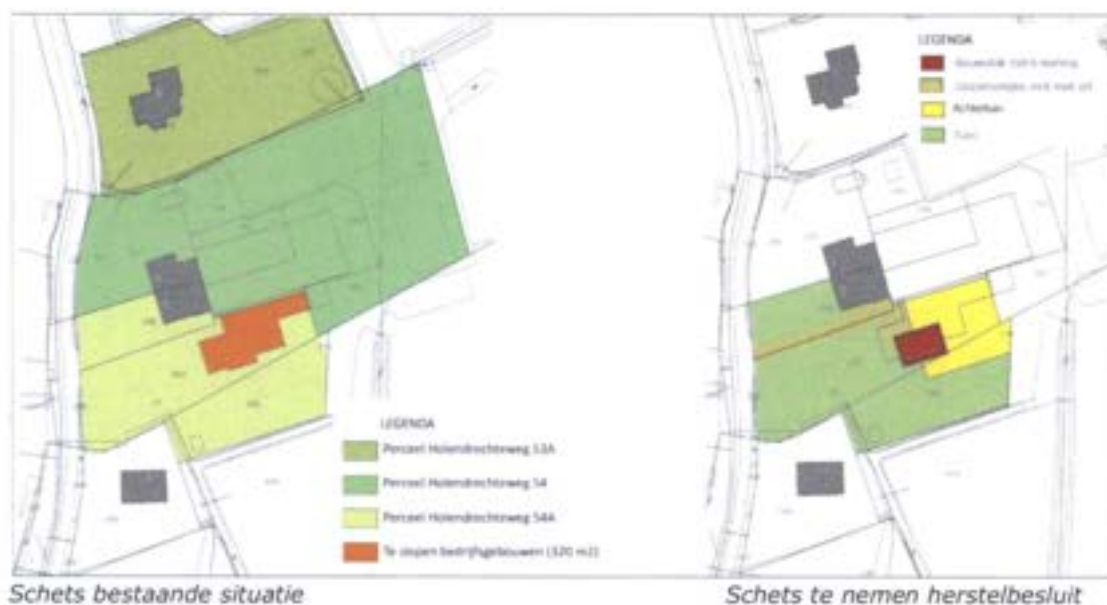
Gezien de ingediende beroepschriften tegen dit bestemmingsplan en de toegewezen voorlopige voorziening heeft er een heroverweging plaatsgevonden bij de gemeente. Dit heeft geleid tot het voornemen om een herstelbesluit te gaan nemen. Een herstelbesluit dat voorziet in het omzetten van de bedrijfswoning naar burgerwoning en het mogelijk maken van één extra (burger-)woning ter vervanging van het huidige garagebedrijf. Dit besluit wordt in samenspraak met de eigenaar van het perceel voorbereid.

Ad 3. Herstelbesluit gemeenteraad Ouder-Amstel

De gemeente Ouder-Amstel is voornemens, tijdens de lopende beroepsprocedure van het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a', een herstelbesluit te nemen.

Een herstelbesluit met de volgende inhoud:

- Holendrechteweg 53a behoudt de bestemming agrarisch;
- Holendrechteweg 54 behoudt de bestemming agrarisch en bedrijf – audioproductiebedrijf;
- Holendrechteweg 54a behoudt de bestemming wonen en tuin-1. Het garagebedrijf wordt wegbestemd, de huidige bedrijfswoning wordt als reguliere woning bestemd en er wordt één nieuwe reguliere woning toegestaan. Deze woning wordt toegestaan op de locatie van het huidige bedrijf. Met andere woorden: het bedrijf moet eerst worden beëindigd (en het bedrijfsgebouw moet eerst worden gesloopt) alvorens de woning gerealiseerd kan worden.



Schets bestaande situatie

Schets te nemen herstelbesluit

Het beoogde herstelbesluit omvat het gehele plangebied van het bestemmingsplan 'Holendrechteweg 53a/54/54a', maar voert met name voor het perceel aan de Holendrechteweg 54a een wijziging door. De bedrijfsbestemming met milieucategorie 2 en hiermee het huidige garagebedrijf wordt wegbestemd en er wordt één extra woning toegestaan. Voor de overige kavels wordt het huidige gebruik bestemd.

Voor meer informatie wordt verwezen naar de stedenbouwkundige inpassing onder Ad.5.

Voordat de gemeenteraad een herstelbesluit kan nemen is er een ontheffing van de NH2020 nodig.

Ad 4. Beschrijving strijdigheid met Omgevingsverordening provincie Noord-Holland (NH2020)

Omdat het oude recht nog van toepassing is op het herstelbesluit wordt getoetst aan de NH2020 die tot 1 januari 2024 gold.

De extra te realiseren woning aan de Holendrechteweg 54a is in strijd met de instructieregels, zoals opgenomen in artikel 6.9 van de NH2020. Dit artikel is gericht op het beschermen van het landelijk gebied van de MRA, door geen kleinschalige woningbouwontwikkelingen mogelijk te maken.

Onder kleinschalige woningbouwontwikkeling wordt in de NH2020 verstaan: *'nieuwe bebouwing voor de functie wonen die gelet op de kleinschaligheid en beperkte ruimtelijke gevolgen niet wordt aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro)'*.

De definitie van stedelijke ontwikkeling in het voormalige Bro was: *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*. Voor wat een stedelijke ontwikkeling is, wordt vastgehouden aan de aanwezig jurisprudentie. Daaruit blijkt dat één extra woning niet als stedelijke ontwikkeling wordt gezien. Daarmee is er sprake van een kleinschalige woningbouwontwikkeling.

Op grond van artikel 6.9 van de NH2020 is het toevoegen van één extra woning alleen mogelijk indien meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt. Het omzetten van de (voormalige) bedrijfswoning naar woning is wel passend binnen artikel 6.9 van de NH2020.

Met het wegbestemmen van het bedrijf wordt circa 350 m² aan bebouwing gesloopt. Daarmee wordt niet voldaan aan de sloopeis van de NH2020.

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening, respectievelijk artikel 13.4 van de NH2020 kan het college van Gedeputeerde Staten ontheffing verlenen van de verordening. Kern van deze ontheffingsmogelijkheid is dat in bijzondere gevallen het onverkort toepassen van de provinciale regels kan leiden tot een onevenredig nadeel bij de verwezenlijking van gemeentelijk beleid.

Ad 5. Beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvoor ontheffing wordt gevraagd.

Zoals onder Ad 4. is beschreven, is het niet mogelijk om één nieuwe woning binnen het werkingsgebied 'MRA – landelijk gebied' te realiseren. Maar met het mogelijk maken van een woning, wordt wel een ongewenste bedrijfsbestemming wegbestemd.

Ondanks dat het in voorbereiding zijnde herstelbesluit niet binnen de regels van de provinciale verordening past, draagt het wel bij aan het realiseren van de doelstellingen die de provincie heeft voor het landelijk gebied. Dat blijkt onder andere uit de toelichting van artikel 6.9 van de NH2020 en de benoemde kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (hierna: BPL).

Doel 'MRA – landelijk gebied' (artikel 6.9 van de NH2020)

Uit de toelichting van artikel 6.9 van de NH2020 is de motivering te lezen voor de opgenomen sloopplicht teneinde kleinschalige woningbouwlocaties mogelijk te maken in het landelijk gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling op locaties waar nog geen bouwperceel is, is uitgesloten. Bij een transformatie van een bestaande stedelijke voorziening in het landelijk gebied mogen maximaal twee woningen als

vervolgfunctie gerealiseerd worden, waarbij de bedrijfswoning omgezet wordt naar een burgerwoning. Het toevoegen van een tweede woning is mogelijk als er tenminste 1.500 m² aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing wordt gesloopt (in de toelichting van artikel 6.18 van de OVN2022 wordt een garagebedrijf expliciet genoemd als een niet gewenste functie).

Met deze regeling streeft de provincie naar:

- het voorkomen van nieuwe bouwpercelen;
- de transformatie van ongewenste bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied;
- een afname van versterking.

Om de omgevingskwaliteit te borgen bij zo'n transformatie, dient te worden voldaan aan de 'Leidraad landschap en cultuurhistorie'.

Consequentie ontheffing voor doelstelling van MRA - landelijk gebied

Het voorkomen van nieuwe bouwpercelen.

Met onderhavig ontheffingsverzoek wordt er geen nieuw bouwperceel gerealiseerd: het huidige garagebedrijf wordt gesloopt en daarvoor in de plaats wordt een nieuwe woning gerealiseerd. Ook vindt er geen uitbreiding plaats van het bebouwingslint, omdat het perceel aan de Holendrechteweg 54a midden in een bestaand bebouwingslint ligt.



Indicatie begrenzing bestaande bebouwingslint en de ligging van het perceel Holendrechteweg 54a daarbinnen

De transformatie van ongewenste bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied.

Met het ontheffingsverzoek wordt een ongewenste stedelijke functie wegbestemd en gesloopt. Specifiek wordt een bedrijfsbestemming met een maximale milieucategorie 2, die nu ingevuld wordt met een garagebedrijf en autospulterij, getransformeerd naar één woning. De provincie deelt de mening dat een garagebedrijf een ongewenste functie is (zo blijkt ook uit de toelichting van artikel 6.18 van de OVN2022).

Een afname van verstening.

Door het ontheffingsverzoek neemt de verstening op het perceel af:

- er wordt circa 350 m² aan bedrijfsruimte gesloopt en daarvoor in de plaats komt één woning met een maximale inhoud van 825 m³ voor terug;
- door het bouwvlak van de nieuwe woning op circa 10 meter afstand van de woning aan de Holendrechteweg 54a en de bestaande bebouwing van het audioproductiebedrijf te situeren, is er geen sprake meer van een aaneengesloten bouwmassa;
- momenteel is een groot deel van het terrein verhard. Als er een woning komt, is het zeer aannemelijk dat een groot deel van de bestrating (verharding) weggehaald wordt ten behoeve van een tuin;
- voldaan moet worden aan de kaders van Leidraad landschap en cultuurhistorie en het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg (conform artikel 6.59 NH2020).

Op grond van het voorgaande blijkt dat het ontheffingsverzoek in lijn is met de doelstelling van de provincie, zoals die beoogd wordt met artikel 6.9 van de NH2020.

Leidraad landschap en cultuurhistorie

Conform de Leidraad landschap en cultuurhistorie (Ensemble: Amstelscheg, 2018) ligt het perceel aan de Holendrechteweg 54a in het 'veenrivierenlandschap met slotenpatroon'. Tevens is het perceel aangemerkt als 'erven aan de dijk'. De provinciale ambitie is om ruimtelijke ontwikkelingen:

- bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek;
- bij te laten dragen aan het versterken van (de beleving van) openheid; en
- helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

De overige ontwikkelprincipes die in de leidraad benoemd worden zijn:

- het (behoud van) de continuïteit van het dijkprofiel van de Amstel;
- het behouden en het zichtbaar/beleefbaar blijven van de huidige verkavelingsstructuur (inclusief sloten) bij (semi-)tijdelijke functies en opstellingen in het landschap, zoals voor zonne-energie;
- het behouden van de vrije ruimte (molenbiotopen) rond historische windmolens, in verband met de windvang en de zichtbaarheid van de molens in het landschap.

Consequentie ontheffing voor doelstelling van de leidraad

Met het beëindigen van de bedrijfsfunctie en de realisatie van één woning op het perceel aan de Holendrechteweg 54a blijft de huidige verkavelingsstructuur in tact. Het ontheffingsverzoek is daarom in overeenstemming met de ambitie en ontwikkelprincipes voor de Amstelscheg, zoals die zijn opgenomen in de Leidraad.

Kernkwaliteiten Bijzonder Provinciaal landschap (BPL)

Het perceel maakt onderdeel uit van een waardevolle en karakteristieke omgeving. Het plangebied is door de provincie in de NH2020 aangemerkt als 'bijzonder provinciaal landschap' (BPL). Het BPL is een beschermingsregime binnen de verordening bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. De geformuleerde kernkwaliteiten van de aangewezen BPL gebieden mogen niet worden aangetast.

Het plangebied ligt in het landschap 'De Amstelscheg'. In bijlage 6 van de NH2020 (en bijlage 7 van de OVHN2022) zijn de kernkwaliteiten beschreven. Deze zijn:

- *Aardkundige en landschappelijke karakteristieken.* De Amstelscheg is een samenstel van veenontginningen (veenrivierenlandschap) en enkele uitgeveende, lager gelegen (en deels bebouwde) droogmakerijen. Het veenrivierenlandschap is niet afgegraven. Het ligt daardoor hoger en wordt ook wel 'bovenland' genoemd. De rivier de Amstel loopt centraal door het veenrivierenlandschap.

Het veenrivierenlandschap wordt voornamelijk gebruikt als weide. De verkaveling staat haaks op de rivieren. Door de slingerende rivieren zijn er uitwaaiende en toelopende verkavelingspatronen ontstaan. Deze verkavelingspatronen dateren van de vroege Middeleeuwen. Polder de Ronde Hoep is een heldere landschappelijke eenheid en heeft een kenmerkende sterverkaveling. De droogmakerijen hebben een rechthoekige verkaveling en dateren vanaf de 18e eeuw.

Ontwikkelingen die het verkavelingspatroon wijzigen of leiden tot het dempen en wijzigingen van sloten en andere waterlopen zijn in ieder geval een aantasting van deze kernkwaliteit. In de droogmakerijen worden ontwikkelingen die uitgaan van het rechthoekig karakter van de verkaveling en passen binnen de kavelmaten niet als aantasting van deze kernkwaliteit beschouwd.

- *Openheid en ruimtebeleving.* De Amstelscheg heeft ondanks de ligging tussen twee stadslobben een grote mate van openheid, stilte en uitgestrektheid in de polders. Het gebied is in trek bij recreanten om te fietsen, wandelen en varen. In de randen zijn stedelijke voorzieningen zoals sportvelden en volkstuinen ingepast.

Van noord naar zuid wordt de scheg breder en komt de stad op steeds grotere afstand van de Amstel te liggen. De maten van de open ruimten worden groter en het gevoel in het landelijke buitengebied te zijn neemt toe. In de openheid is de lintbebouwing langs de veenrivieren goed zichtbaar.

Bijna de gehele Amstelscheg heeft een functie voor weidevogels.

- *Ruimtelijke drager.* De dijken langs de rivieren liggen verhoogd in het landschap. Rondom de Waver, de Bullewijk en de Holendrecht is minder bebouwing. De bochtige veenrivieren zijn historische structuren die van oudsher zorgen voor afwatering van het veengebied. Ze vormen belangrijke ruimtelijke dragers voor de bebouwing (o.a. boerderijen en buitenplaatsen) in het gebied en zijn samen met de dijken duidelijk zichtbare en continue lijnen in het landschap.

De veenrivieren en -dijken zijn beeldbepalend voor de Amstelscheg en van zeer hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde. De ruimtelijke kwaliteit van deze dragers is kwetsbaar door de grote stedelijke en recreatieve druk. Ruimtelijke ontwikkelingen die de kwaliteit van het groene en kleinschalige karakter van de dragers verminderen of de loop wijzigen zijn een aantasting van de kernkwaliteit. Het hoogteverschil toont de ontstaansgeschiedenis van het landschap en heeft een historische en educatieve waarde. Ruimtelijke ontwikkelingen die het hoogteverschil nivelleren of de zichtbaarheid van dit hoogteverschil verminderen zijn een aantasting van deze kernkwaliteit.

Ruimtelijke ontwikkelingen die afbreuk doen aan het rechte lengteprofiel van de dijk worden beschouwd als een aantasting.

Het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg (Bestuurlijk Overleg Amstelland 2011) is een ruimtelijk kader dat voor ontwikkelingen in de Amstelscheg opgesteld is door provincie en gemeenten. De kernkwaliteiten van het BPL sluiten aan op de beschrijvingen van het Gebiedsperspectief.

Consequentie ontheffing voor de kernkwaliteiten van het BPL

Met het beëindigen van de bedrijfsfunctie en de realisatie van één woning op het perceel aan de Holendrechteweg 54a:

- wijzigt het verkavelingspatroon niet;
- worden er geen sloten en andere waterlopen gedempt of gewijzigd;
- wordt de zichtbaarheid van de lintbebouwing langs de veenrivieren niet aangetast;
- is er geen negatief effect op de ruimtelijke kwaliteit van de veenrivier en -dijk.
Door het verdwijnen van een garagebedrijf neemt het aantal verkeersbewegingen op de dijk af (ook van zwaarder verkeer), wat alleen maar in positieve zin bijdraagt aan de kwaliteit van de dijk;
- blijft het aanwezige hoogteverschil met de dijk behouden;
- wordt het rechte lengteprofiel van de dijk niet aangetast.

Op grond van het voorgaande blijkt dat het ontheffingsverzoek in overeenstemming is met de kernkwaliteiten van het BPL, zoals deze in bijlage 6 van de NH2020 (en bijlage 7 van de OVNH2022) zijn opgenomen voor de Amstelscheg.

Het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteitsplan Amstelscheg

Het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg (Bestuurlijk Overleg Amstelland 2011) is een ruimtelijk kader dat voor ontwikkelingen in de Amstelscheg is opgesteld in samenwerking tussen provincie en gemeente. De kernkwaliteiten van het BPL sluiten aan op de beschrijvingen van het Gebiedsperspectief en bevat ontwerpprincipes om de beeldkwaliteit en identiteit van het gebied te borgen.

Het perceel aan de Holendrechteweg 54a valt binnen het 'Gebiedsperspectief & beeldkwaliteit Amstelscheg' in het deelgebied 'Ouderkerkerplas en polders'. Eén van de randvoorwaarden is dat verdichting door bebouwing ongewenst is. Ten zuiden van de A9 is de weidsheid uniek doordat de schaal en maat enorm groot is ten opzichte van het gebied ten noorden van de A9. Verder worden de volgende ruimtelijke uitgangspunten voor woonerven benoemd.

In het gebied ten zuiden van de A9 liggen ook enkele verspreide woonerven. Het is niet mogelijk om nieuwe kavels binnen de droogmakerij of binnen de bovenlanden te maken. Alleen waar bestaande erven zijn mogen deze verder worden ontwikkeld. De lintbebouwing van buurtschap Holendrecht bestaat voornamelijk uit dichte en op elkaar liggende erven.

Vanuit Gebiedsperspectief & beeldkwaliteit Amstelscheg gelden bij transformatie van woonerven de volgende ontwerpprincipes;

- bestaande historische en karakteristieke woningen en boerderijen blijven zoveel mogelijk behouden;
- ontwikkeling alleen binnen bestaande kavels;
- er mag één wooneenheid op een woonkavel staan en maximaal 3 kleine schuren of bijgebouwen, schuren en bijgebouwen moeten los van elkaar staan. Erven blijven omzoomd met een singelbeplanting;
- ontsluiting vanaf de dijk;
- het woonhuis is georiënteerd op de dijk of op de ontsluitingsweg. De overige gebouwen staan meer teruggeplaatst op de kavel;
- het woonhuis staat op of achter de teen van de dijk;
- de kavel staat op het maaiveldniveau van het bovenland en ligt herkenbaar lager dan de kruin van de dijk. Ophoging van bestaande kavels is niet toegestaan.

Stedenbouwkundige inpassing nieuwe woning

Met de transformatie van de functie 'bedrijf' naar 'wonen' in combinatie met het slopen van enkele bouwwerken vindt er een positieve ruimtelijke kwaliteitsslag plaats. Conform het 'Gebiedsperspectief & beeldkwaliteit Amstelscheg' is het niet toegestaan om een nieuwe kavel toe te voegen. De nieuwe woning wordt daarom onderdeel van het bestaande erf en voldoet aan de volgende randvoorwaarden;

- aansluitend op het erfprincipe wordt de woning in de uitstraling van een schuurwoning vormgegeven;
- er wordt gebruik gemaakt van de bestaande inrit op het perceel Holendrechteweg 54a, er wordt geen nieuwe inrit toegevoegd;
- de voorgevel van de nieuwe woning ligt circa 11 meter achter de voorgevel van de hoofdwoning;
- de onbebouwde ruimte tussen de nieuwe woning en hoofdwoning bedraagt circa 10 meter;
- de voorgevel is circa 8,0 meter breed en de woning krijgt een diepte van 15,0 meter;
- de woning heeft een inhoud van maximaal 825 m³ (750 m³ + 10%);
- de maximale goothoogte is 4,5 meter;
- de woning krijgt een kap met een noklijn die haaks staat op de noklijnrichting van de hoofdwoning (met dakhelling 30 – 60 graden);
- de uitgangspunten voor erfinrichting uit het 'Gebiedsperspectief & beeldkwaliteit Amstelscheg' zijn maatgevend;
- maatvoering achtertuin, vormgeving erf en inrit zijn onderdeel van de landschappelijke inpassing.



Impressie locatie woning

Consequentie ontheffing voor gebiedsperspectief

De hiervoor gestelde stedenbouwkundige inpassingsregels zijn in overeenstemming met de ontwerpprincipes van het gebiedsperspectief.

Resumerend

Gezien:

- de doelstelling van zowel de gemeente als de provincie om ongewenste bedrijvigheid in het landelijk gebied te transformeren naar minder belastende activiteiten;
- het feit dat een garagebedrijf door zowel de gemeente als de provincie als ongewenste activiteit wordt aangemerkt;
- er geen uitbreiding plaatsvindt van het bestaande bebouwingslint;
- er reeds een bouwperceel aanwezig is;
- de oppervlakte aan bebouwing (en verharding) neemt af;
- de kernkwaliteiten van het BPL niet aangetast worden (mogelijk zelfs versterkt);
- voldaan wordt aan de ontwerpprincipes voor herontwikkeling zoals opgenomen in het 'Gebiedsperspectief & beeldkwaliteit Amstelscheg', respectievelijk de 'Leidraad landschap en cultuurhistorie';
- de positieve effecten op milieu en natuur, waaronder op het NNN-terrein 'Landje van Geijssel';

is de gemeente Ouder-Amstel overtuigd dat de beoogde transformatie van het perceel aan de Holendrechteweg 54a (van bedrijf naar wonen) bijdraagt aan de doelstellingen uit de NH2020. Het onverkort toepassen van de provinciale regels, zoals opgenomen in artikel 6.9 van de verordening, leidt tot een ongewenste situatie, namelijk het behoud van een garagebedrijf in het landelijk gebied.

Het college doet hierbij het verzoek aan het college van Gedeputeerde Staten om op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening, respectievelijk artikel 13.4 van de NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 van de verordening, teneinde één extra woning mogelijk te maken aan de Holendrechteweg 54a in Ouderkerk aan de Amstel (na beëindiging en sloop van het bestaande garagebedrijf).

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel,

de secretaris,

de burgemeester,



A.J.E. van der Werf - Bramer



J. Geldhof



Aan
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke strategie en opgaven
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Overna
Postbus 11579A UT-CEN 1100-1100-1100-1100



R Aangetekend

D-A-1

Postbus 3007



2004-046057 OA Gedeputeerde staten van P
Postbus 3007

35NICW7393822

2001DA HAARLEM

NL



35NICW7393822

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
Postbus 35
1190 AA Ouderkerk a/d Amstel

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.J. Verwindt
BEL/RO

Telefoonnummer +31235144039
verwindtj@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: verzoek om aanvullende gegevens ontheffing
Holendrechteweg**

Verzenddatum

29 juli 2024

Kenmerk

2256326/2294958

Geacht college,

Uw kenmerk

Op 17 mei jl. hebben wij uw verzoek om ontheffing voor de realisatie van een vrijstaande woning en de omzetting van een bestaande bedrijfswoning ter compensatie van te slopen bedrijfsbebouwing op het perceel Holendrechteweg 54a ontvangen.

Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen hebben wij meer informatie nodig. Bij het verzoek om ontheffing missen wij beeldmateriaal van de beoogde nieuwe bebouwing in relatie tot de bebouwing in de omgeving. Wij ontvangen graag:

- beeldmateriaal, in bijvoorbeeld de vorm van een volumestudie, waaruit de impact van de te realiseren nieuwbouw in relatie tot de bestaande bebouwing in de omgeving blijkt om zo de ruimtelijke kwaliteit en de kernkwaliteiten in het gebied goed te wegen.
- Daarnaast zouden wij graag een kopie van de ter plaatse geldende planregels ontvangen.

Wij vragen u op grond van artikel 4:5 Algemene wet bestuursrecht uw verzoek binnen drie weken na verzending van deze brief aan te vullen met bovengenoemde gegevens. Als wij deze gegevens tijdig ontvangen, verwachten wij, zoals eerder aangegeven in onze brief van 9 juli 2024 met kenmerk 2256326/2260542, dat wij uiterlijk 17 september 2024 een besluit te kunnen nemen.

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

Op grond van artikel 4:15 Algemene wet bestuursrecht wordt de beslistermijn opgeschort tot het moment waarop wij de aanvullende gegevens hebben ontvangen. Wij hopen dat wij de gegevens spoedig van u mogen ontvangen, zodat wij alsnog spoedig een besluit op uw verzoek kunnen nemen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Ruimtelijke Ontwikkeling

Mw. S. van der Meij

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.



Zaaknummer : 2024-042028
Documentnummer :
Kenmerk : D2024-09-017915
Bijlagen : 7
Beh. ambtenaar : Jorn Pet
Telefoonnummer : 020 8013937
E-mailadres : gemeente@ouder-amstel.nl

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw S. van der Meij
Postbus 3007
2001DA HAARLEM

INGEKOMEN - 1 OKT. 2024

Onderwerp
Verzoek om aanvullende gegevens ontheffing Holendrechteweg

Datum
26 september 2024

Geachte College,

Op 30 juli jl. ontvingen wij uw verzoek voor het aanleveren van aanvullende gegevens voor ons ontheffingsverzoek van de provinciale verordening voor de Holendrechteweg 54a.

In uw aanvullingsverzoek geeft u aan dat u om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen meer informatie nodig heeft, namelijk:

- Beeldmateriaal, in bijvoorbeeld de vorm van een volumestudie, waaruit de impact van de te realiseren nieuwbouw in relatie tot de bestaande bebouwing in de omgeving blijkt om zo de ruimtelijke kwaliteit en de kernkwaliteiten in het gebied goed te wegen.
- Een kopie van de ter plaatse geldende planregels.

Hierbij doen we u de gevraagde stukken toekomen.

Volumestudie

Als bijlage 1 is de door ons opgestelde volumestudie bijgevoegd. Zoals gevraagd door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (tijdens het overleg van 20 augustus 2024) hebben we daarbij een aantal scenario's uitgewerkt. Op basis van de volumestudie is voor de uitgewerkte scenario's goed te zien hoe de bouwmassa van de nieuw te bouwen woning zich verhoudt tot de bouwmassa's van omringende bestaande bebouwing.

We hebben er voor gekozen om in de volumestudie geen groen/bomen in 3D op te nemen, zodat de verhouding tussen de bebouwing zo objectief mogelijk inzichtelijk wordt gemaakt. Zoals u ziet op de ingevoegde foto's heeft het groen wel een groot effect op de zichtbaarheid van de (nieuwe) bebouwing.

Op basis van de volumestudie concluderen wij het volgende:

- Het verschil tussen de scenario's is vooral te ervaren vanuit het standpunt in beeld 1, en minder vanuit de andere standpunten door een grotere afstand en afscherming door de bestaande bebouwing en het bestaande groen.
- De nieuwe woning heeft een kleinere footprint dan het te slopen garagebedrijf.

- De nieuwe bebouwing past goed binnen het bebouwingslint en door de terug liggende positie ten opzichte van de hoofdwoning, en in combinatie met het lagere maaiveld ter hoogte van de nieuwe woning, er sprake is van een ondergeschikte bebouwing.
- De variant met een goothoogte van 4,5 meter en een nokhoogte van 9 meter is de voorkeursvariant die we mogelijk willen maken met het herstelbesluit. De argumenten voor deze variant zijn:
 - Met de goothoogte van 4,5 meter, in combinatie met nokhoogtes van 9 tot 10 meter en een gevelbreedte van 8 meter, is de woning in balans en passend in de omgeving. Rekening houdend met het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit willen we voor de nokhoogte de onderzijde van deze bandbreedte, namelijk 9 meter, opnemen in het herstelbesluit.
 - Een goothoogte van meer dan 4,5 meter wordt niet passend geacht, omdat de woning daardoor het karakter van ondergeschikte bebouwing in relatie tot de omliggende bebouwing verliest door een meer stedelijke uitstraling.
 - Met een goothoogte van 4,5 meter is een woonkamer op de eerste verdieping beter in te passen. Dit is onder andere wenselijk in verband met het waterrobuust uitvoeren van de woning in verband met een overstromingsrisico van 1,5 tot 2,0 meter.

Concreet betekent dit dat ons ontheffingsverzoek wordt aangescherpt op het aspect nokhoogte. In onze aanvraag was er geen nokhoogte opgenomen, maar een maximale dakhelling van 60%. In de praktijk was daardoor een nokhoogte van meer dan 11 meter mogelijk. Wij concluderen dat deze nokhoogte niet passend is in relatie tot de omliggende bebouwing en dat een nokhoogte van 9 of 10 meter beter passend is. De goothoogte van 4,5 meter en de bouwhoogte van 9 meter worden vastgelegd in het herstelbesluit.

Planregels vigerend bestemmingsplan

De stukken met betrekking tot de vigerende planregels voor de Holendrechteweg 54a hebben we bijgevoegd als bijlage 2 t/m 7.

Daaruit blijkt dat:

- de bouw mogelijkheden van het nu geldende bestemmingsplan vrijwel volledig benut zijn;
- met de sloop van het garagebedrijf (350 m²) en de bouw van één woning (met een voetprint van 120 m²) het bebouwd oppervlakte op het perceel af neemt;
- een milieubelastende activiteit in het landelijke gebied wordt weg bestemd met het ontheffingsverzoek.

Bijzondere omstandigheden

Naast de door u gevraagde informatie willen we ook graag aanvullend de bijzondere omstandigheden voor ons ontheffingsverzoek nader toelichten, omdat deze bij nader inzien onvoldoende concreet werden belicht in ons ontheffingsverzoek. De voorwaarde van de bijzondere omstandigheden is niet opgenomen in de vigerende provinciale verordening (de NH2022), maar wel in de provinciale verordening van 2020. Het ontheffingsverzoek wordt getoetst aan de provinciale verordening 2020 en daarom menen we dat het goed is om dit nader toe te lichten.

De bijzondere omstandigheden bestaan in hoofdlijnen uit drie onderdelen, namelijk het gelopen proces, de beleidsmatige wenselijkheid op basis van het gemeentelijk beleid en het ontbreken van (veel) vergelijkbare situaties.

Proces

Door verschillende omstandigheden loopt dit initiatief al sinds 2008. Oorspronkelijk is ingezet op de sloop van het huidige garagebedrijf en het ter vervanging daarvan realiseren van twee woningen. Hiervoor heeft de gemeenteraad een bestemmingsplan vastgesteld, waartegen onder andere door de provincie beroep is ingesteld. Omdat het beëindigen van het garagebedrijf beleidsmatig zeer wenselijk is voor de gemeente (zie hierna), zoals ook door de gemeenteraad onderschreven is in de

besluitvorming van het bestemmingsplan, is onderzocht of een compromis mogelijk is die zoveel mogelijk tegemoet komt aan de belangen van de verschillende stakeholders. Met het ingediende ontheffingsverzoek hopen we dit langlopende proces op een positieve manier af te ronden.

Gemeentelijk beleid

Vanuit het gemeentelijk beleid is de sloop van het garagebedrijf en het weg bestemmen van een bedrijfsbestemming (die bedrijven met milieucategorie 2 mogelijk maakt) in het landelijk gebied zeer wenselijk. De structuurvisie 2007 van Ouder-Amstel, waaraan het initiatief in eerste instantie is getoetst, heeft als uitgangspunt de agrarische bedrijvigheid in het buitengebied te behouden en waar mogelijk te versterken en andersoortige, verkeersaantrekkende bedrijvigheid te verplaatsen. Specifiek is opgenomen dat: *"Indien mogelijk, heeft het de voorkeur dat andersoortige, verkeersaantrekkende bedrijvigheid in het buitengebied wordt verplaatst naar geschiktere locaties, nabij ontsluitingswegen."* Het weg bestemmen en daarmee verdwijnen van een verkeersaantrekkende bedrijfsbestemming aan de Holendrechteweg 54a is in lijn met deze beleidsdoelstelling.

Daarnaast is in de structuurvisie het uitgangspunt opgenomen dat natuur en een groen karakter belangrijke dragers zijn voor het buitengebied en dat het groene profiel versterkt moet worden. Ook daar is het weg bestemmen van de bedrijfsbestemming met milieucategorie 2 en de daarbij behorende milieucontouren ondersteunend aan. Zeker gezien het Natuurnetwerk Nederland, dat aan dit perceel grenst en het nabij gelegen bijzondere vogelgebied van 'het landje van Geijsel'.

Ook is het initiatief passend binnen recenter gemeentelijk beleid, alsmede in regionaal beleid, voor het buitengebied. In zowel de (ontwerp) Omgevingsvisie van gemeente Ouder-Amstel, het Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg en het Meerjarenbeleidsplan van Landschap Noord-Holland wordt de Amstelscheg als een groen en rustig gebied in de regio gezien. Dit moet in balans blijven met de natuur en landbouw.

Conform de (ontwerp) Omgevingsvisie van de gemeente moet de openheid, het karakter en de ruimtelijke structuur van de Amstelscheg behouden blijven. Een milieubelastende activiteit zoals een garage draagt hier niet aan bij, evenmin aan de biodiversiteit, waterkwaliteit en de kwaliteit van het landschap. Het toevoegen van één vrijstaande woning in bestaande lintbebouwing die de veenrivier volgt past draagt wel bij aan de hiervoor genoemde beleidsdoelen.

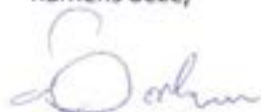
Vergelijkbare situaties

Met het ontheffingsverzoek wordt geen precedent geschapen; binnen de gemeente Ouder-Amstel is één andere vergelijkbare situatie aanwezig. Een perceel van vergelijkbare aard en omvang, met een bedrijfsbestemming waar minder bebouwing dan 1.500 m² aanwezig is en waar bedrijven met een maximale milieucategorie 2 mogelijk zijn. Maar dat betreffende bedrijf is niet voornemens om de bedrijfsvoering te stoppen.

Ik hoop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd en dat u hiermee voldoende informatie heeft om een besluit te nemen op ons ontheffingsverzoek.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,
namens deze,



S. van Donkelaar

Afdelingshoofd Gebiedsontwikkeling gemeente Ouder-Amstel

Bijlage 1: Volumestudie Holendrechteweg 54a.

Bijlage 2 t/m 7: Vigerend bestemmingsplan Holendrechteweg 54a.



HOOGTESTUDIE NIEUW TE BOUWEN WONING
HOLENDRECHTERWEG 54A OUDERKERK AAN DE AMSTEL

SEPTEMBER 2024
WESTRA DIGITAAL

WESTRA DIGITAAL

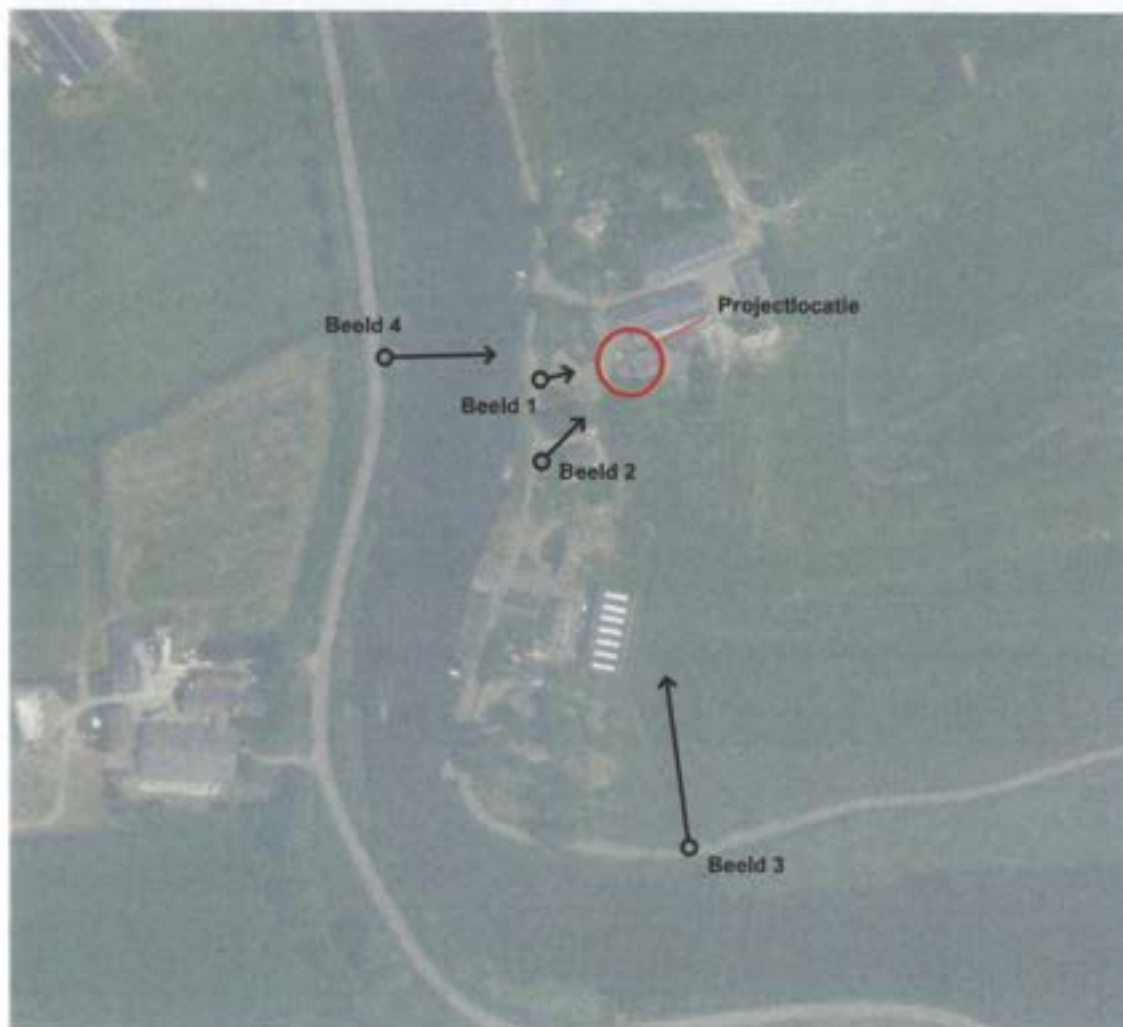
ruimtelijke plannen digitaal getekend

Hoogtestudie Holendrechteweg 54A
Ouderkerk aan de Amstel

September 2024

Contact:
Westra Digitaal
Anthoniusstraat 9
7553 WB Hengelo

T: 06 5169 1787
E: info@westradigitaal.nl
KVK Oost Nederland: 08208615



Werkwijze en gegevens

In het volgende document treft u een hoogtestudie aan van een nieuw te bouwen woning aan de Holendrechteweg 54A te Ouderkerk aan de Amstel. De studie bestaat uit een aantal scenario's waarin verschillende bouwvolumes naast elkaar worden gepresenteerd om een goede ruimtelijke afweging te kunnen maken.

Deze scenario's zijn geplaatst op een 3D-terreinmodel van de bestaande omgeving aangevuld met omliggende bestaande bebouwing. Dit alles is in het programma Sketchup opgebouwd.

Als basis voor het terreinmodel van het maaiveld heeft het AHN gediend. Deze data is gecombineerd met de topografische ondergrond (BGT) en de landelijk beschikbare luchtfoto van 2023. Voor de bestaande omgeving is data uit de 3D BAG gebruikt. Deze 3D BAG data houdt rekening met de feitelijke hoogteligging van elk pand. Zodoende is een accuraat hoogtemodel samen te stellen van de bestaande situatie.

Tot slot is het bouwplan in 6 verschillende scenario's in het 3D model opgenomen. De nieuwbouw is geplaatst op hetzelfde berekende maaiveld als dat van de te slopen bijgebouwen. Voor elk scenario zijn 4 afbeeldingen gemaakt. De camerastandpunten van deze 4 afbeeldingen worden in bovenstaande illustratie weergegeven.



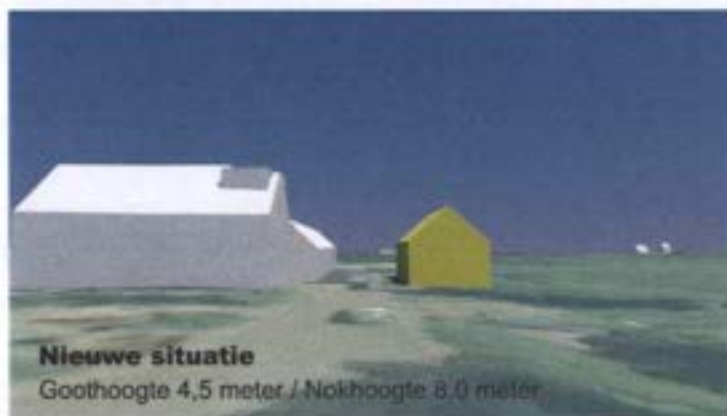
Beeld 1 - Zicht vanaf voorzijde

Bestaande situatie inclusief te slopen bijgebouwen



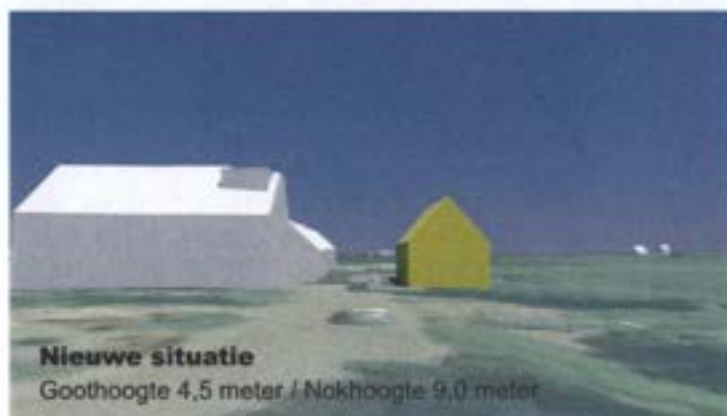
Nieuwe situatie

Goothoogte 3,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



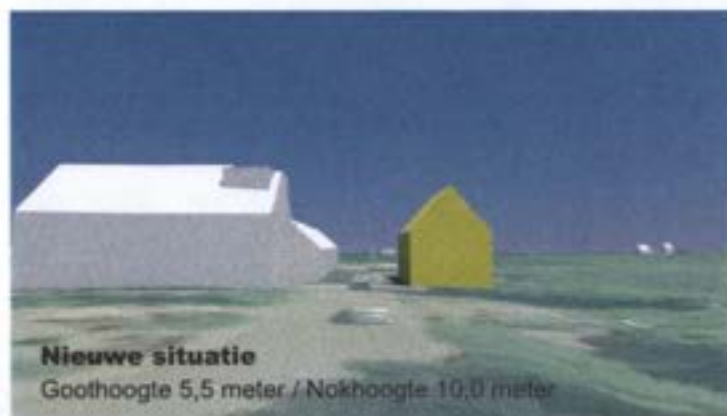
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter



Beeld 2 - Zijaanzicht vanaf nr. 55

Bestaande situatie inclusief te slopen gebouwen



Nieuwe situatie

Goothoogte 3,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



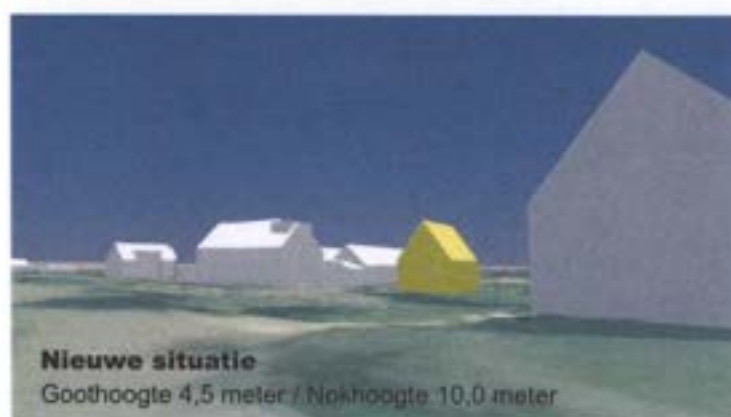
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



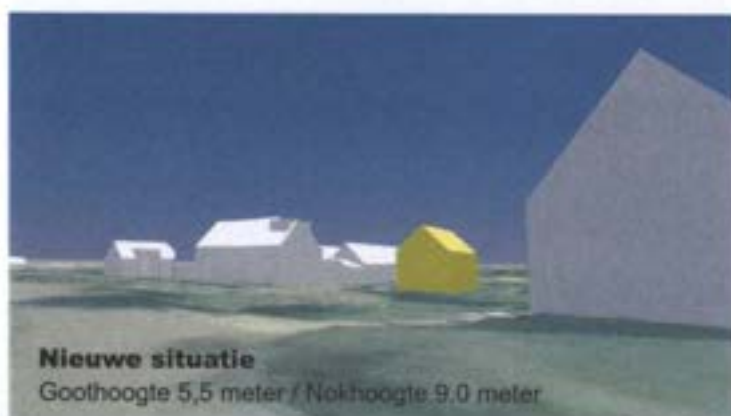
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



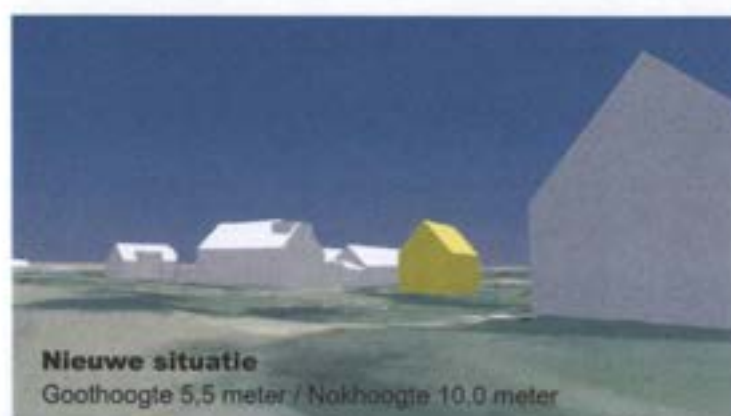
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter



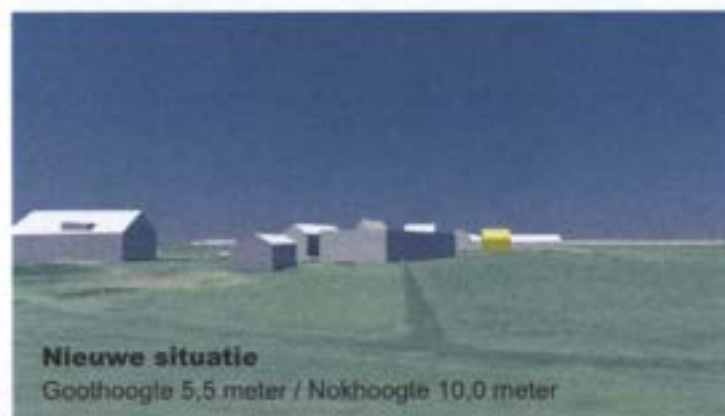
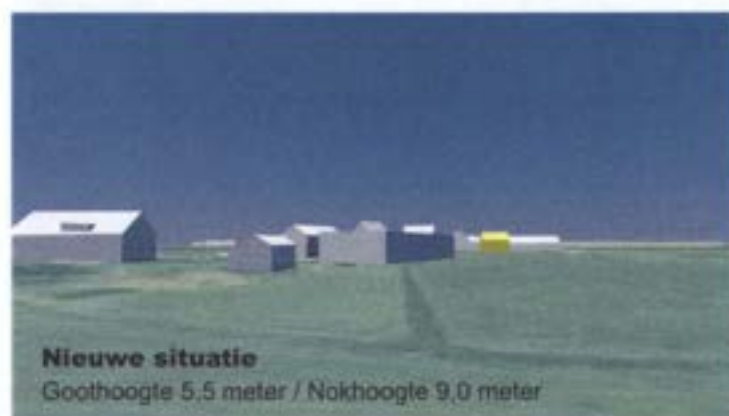
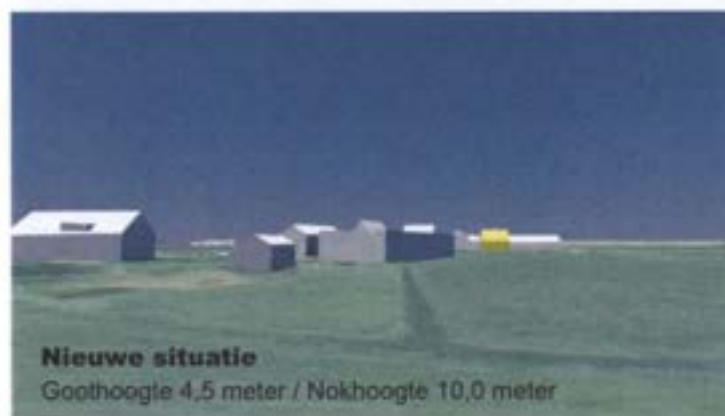
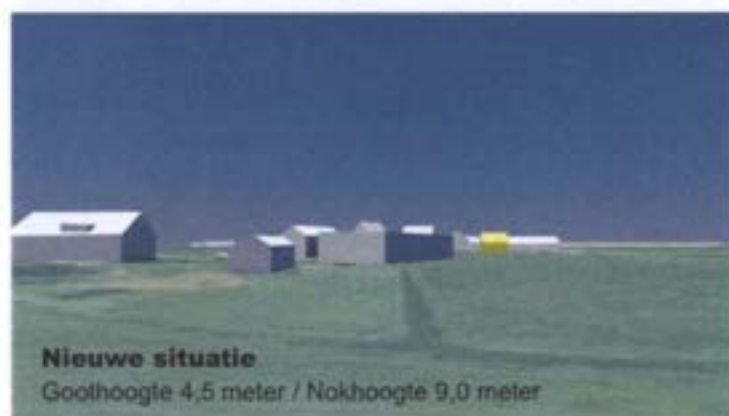
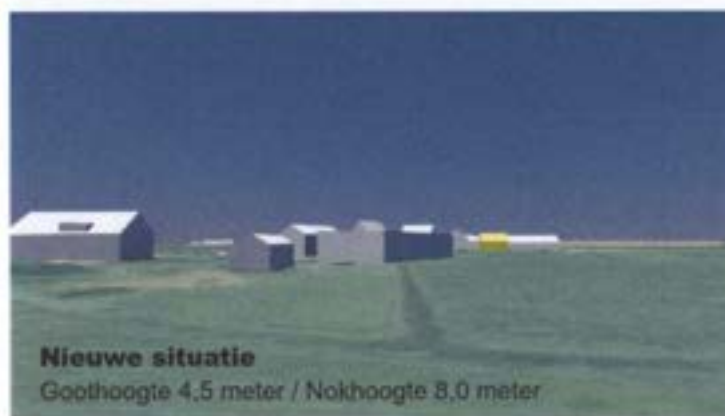
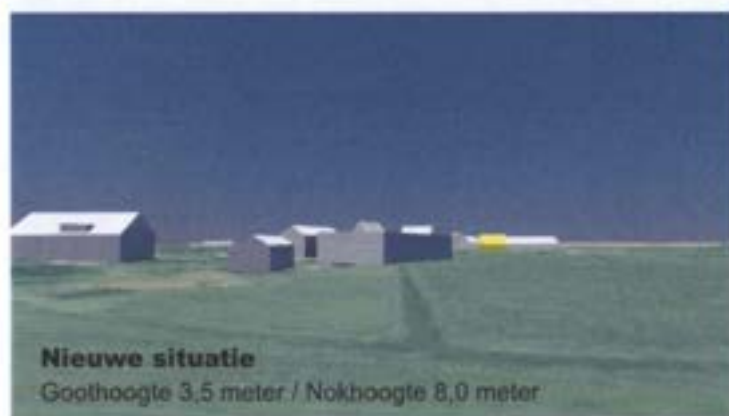
Nieuwe situatie

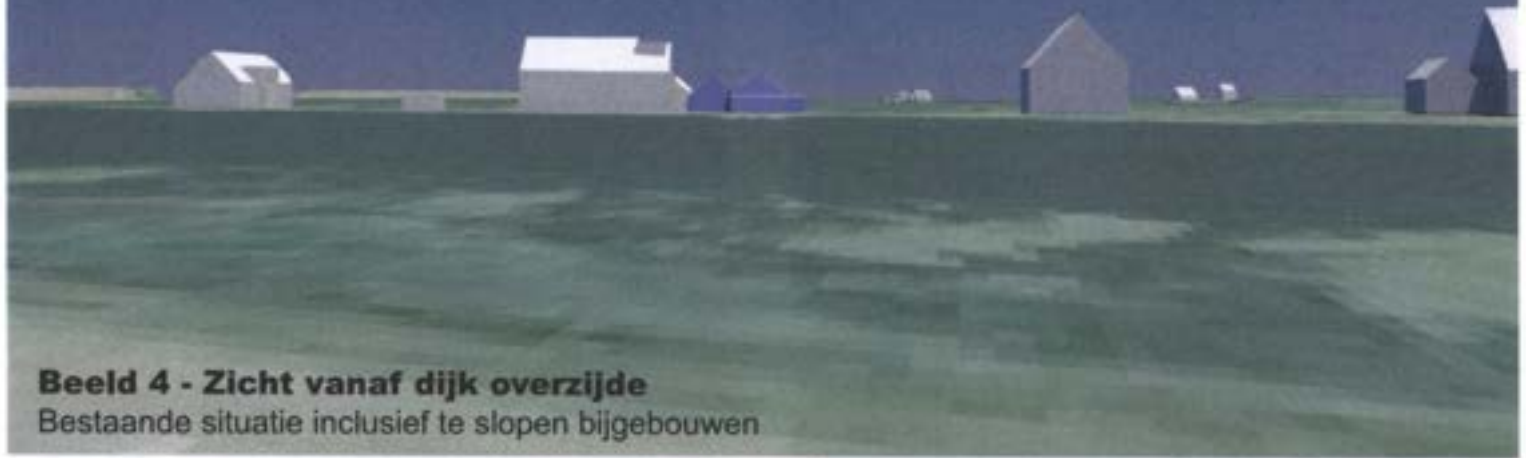
Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



Nieuwe situatie

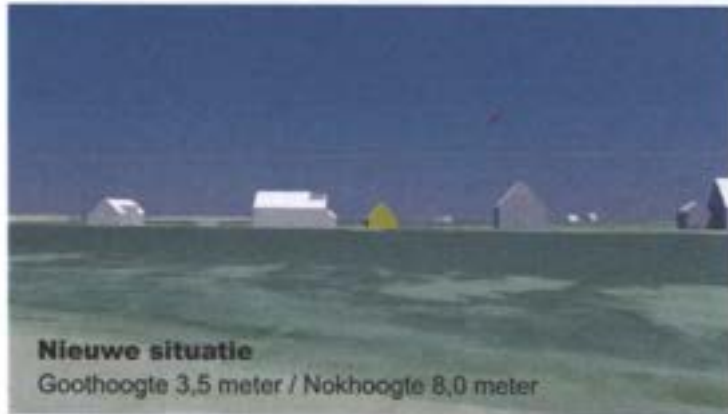
Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter





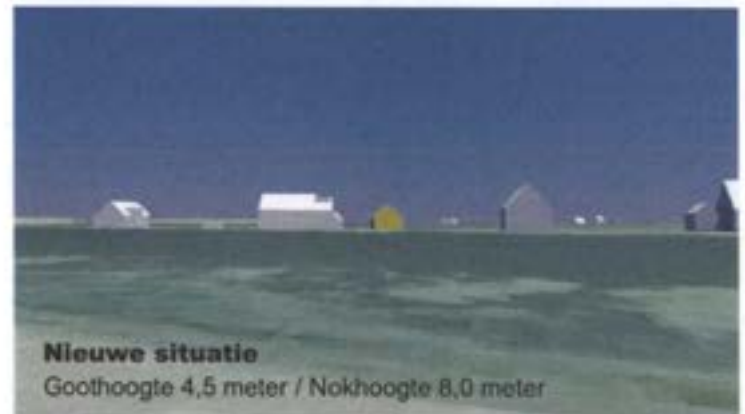
Beeld 4 - Zicht vanaf dijk overzijde

Bestaande situatie inclusief te slopen bijgebouwen



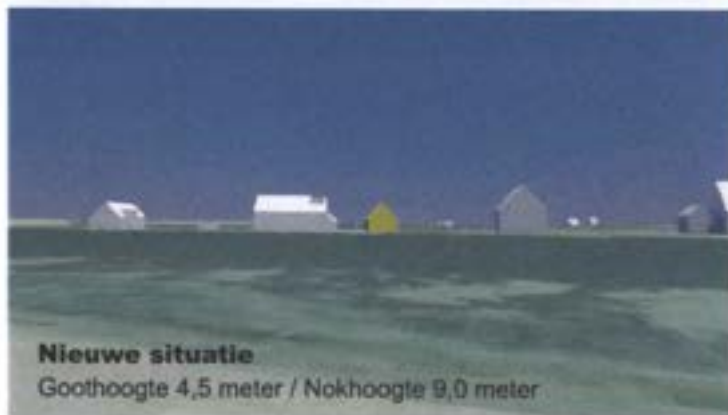
Nieuwe situatie

Goothoogte 3,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



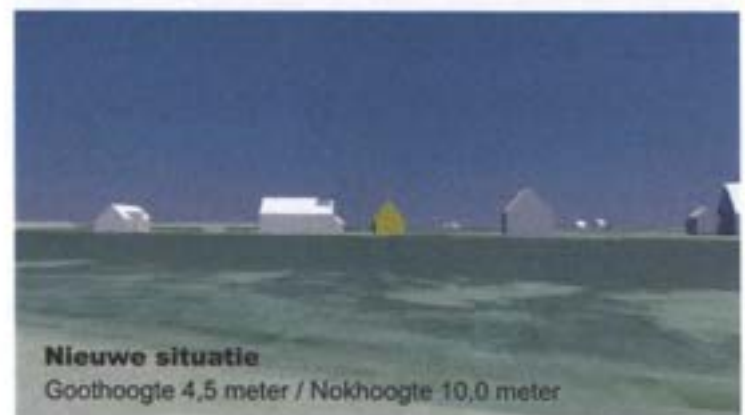
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 8,0 meter



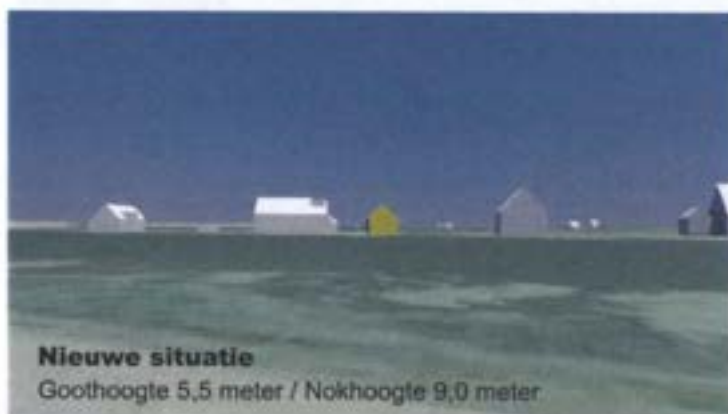
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



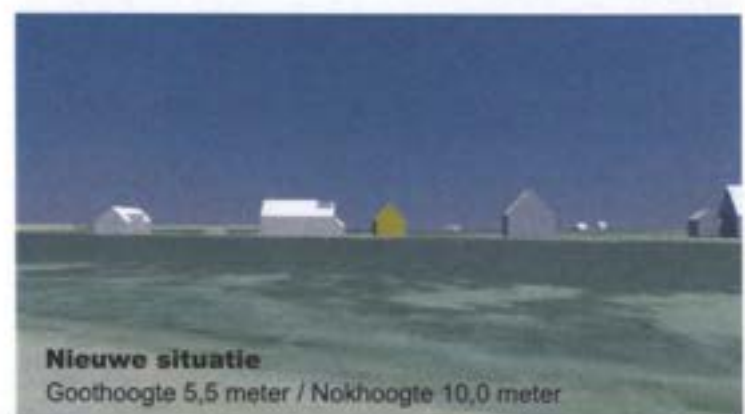
Nieuwe situatie

Goothoogte 4,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 9,0 meter



Nieuwe situatie

Goothoogte 5,5 meter / Nokhoogte 10,0 meter

Vogelvluchten bestaande situatie

Vogelvlucht A



Vogelvlucht B



Vogelvluchten bestaande situatie

Vogelvlucht C



Vogelvlucht D



Vogelvluchten gemeentelijk voorkeursscenario

Goothoogte 4,5 meter / Bouwhoogte 9,0 meter

Vogelvlucht A



Vogelvlucht B



Vogelvluchten gemeentelijk voorkeursscenario

Goothoogte 4,5 meter / Bouwhoogte 9,0 meter

Vogelvlucht C



Vogelvlucht D





Bestemmingsplan
OUDERKERKERPLAS e.o.
Gemeente Ouder-Amstel



VVK architectuur
en stedenbouw bv

INHOUD VOORSCHRIFTEN

Blz.

HOOFDSTUK 1: INLEIDENDE BEPALINGEN

art. 1	Begripsbepalingen	1 V
art. 2	Wijze van meten	6 V

HOOFDSTUK 2: BESTEMMINGSBEPALINGEN

A. Woondoeleinden		
art. 3	Woonboerderij met tuinen en erven (WB)	7 V
art. 4	Woningen met tuinen en erven (Wa, Wb en Wc)	10 V
art. 5	Tuinen en erven	12 V
art. 6	Woonwagenterrein (WW)	13 V
art. 7	Ligplaats voor woonschepen met tuinen en erven (WS)	14 V
B. Agrarische doeleinden		
art. 8	Ontwikkeling agrarische bedrijfsactiviteiten	15 V
art. 9	Agrarische doeleinden I, tevens gebied van landschappelijke waarde	16 V
art. 10	Agrarische doeleinden II (Aa)	19 V
C. Bedrijfsdoeleinden		
art. 11	Bedrijven (B)	22 V
D. Nutsdoeleinden		
art. 12	Utilitaire voorzieningen (Ua, Ub, Uc, Ud en Ue)	24 V
art. 13	Bagger- en gronddepot	25 V
art. 14	Waterkering	26 V
art. 15	Water, tevens gebied van landschappelijke en natuurlijke waarde	27 V
art. 16	Riet- en oeverland, tevens gebied van landschappelijke en natuurlijke waarde	29 V
E. Dienstverlenende doeleinden		
art. 17	Tuincentrum (TC)	31 V
F. Recreatieve doeleinden		
art. 18	Recreatieve doeleinden I	32 V
art. 19	Recreatieve doeleinden II	34 V
art. 20	Manege en bijbehorende terreinen	35 V
art. 21	Volkstuinen	36 V
G. Verkeersdoeleinden		
art. 22	Wegen I	37 V
art. 23	Wegen II	38 V

HOOFSTUK 3: ALGEMENE BEPALINGEN

Blz.

art. 24	Karakteristieke bouwwerken	
art. 25	Ongeoorloofde wijze van bouwen	39 V
art. 26	Nutsleidingen	40 V
art. 27	Leidingenstrook	41 V
art. 28	Woningen behorende bij bedrijven	41 V
art. 29	Vrijstellingen	42 V
art. 30	Procedureregels bij toepassing wijzigingsbevoegdheden	43 V
art. 31	Algemene gebruiksbepaling	44 V
art. 32	Overgangsbepaling	45 V
art. 33	Strafbepaling	46 V
art. 34	Slotbepaling	47 V
Bijlage I :	Bedrijven en Milieuzonering	
Bijlage II :	Maatbestemmingen	
Bijlage III :	Schematisch toetsingskader Beroeps- en bedrijfsuitvoering in woningen	
Bijlage IV:	Karakteristieke bouwwerken	

VOORSCHRIFTEN

HOOFDSTUK 1: INLEIDENDE BEPALINGEN

art. 1

BEGRIPSBEPALINGEN

1. In deze voorschriften wordt verstaan onder:
 - a. **het plan:**
het bestemmingsplan "Ouderkerkerplas en omgeving";
 - b. **de kaart:**
de kaart, deel uitmakende van het plan, nr. 101140-0046-01 en de detailkaarten met nrs. 101140-0046-02 1 t/m 25;
 - c. **bouwwerk:**
elke constructie van enige omvang, van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
 - d. **gebouw:**
elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
 - e. **bebouwing:**
één of meer bouwwerken;
 - f. **bebouwingsvak:**
een op de kaart door bebouwingsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegelaten;
 - g. **bebouwingsgrens:**
een op de kaart als zodanig aangegeven lijn, welke door gebouwen niet mag worden overschreden, tenzij in de voorschriften anders is bepaald;
 - h. **bijgebouw:**
een bij een woning behorend gebouw, dat geen woonruimte(n) bevat en dat zich visueel onderscheidt van een woning, een woonwagen of een woonschip;
 - i. **woning:**
een (gedeelte van een) woning dat dient voor de huisvesting van één huishouden;
 - j. **woonwagen**
een wagen die voortdurend of nagenoeg voortdurend als woning wordt gebruikt of daartoe is bestemd;
 - k. **bestemmingsvlak:**
een op de kaart aangegeven aaneengesloten gebied, geheel door bestemmingsgrenzen omgeven met één bestemming;

- l. bestemmingsgrens:**
een grens van een bestemmingsvlak, met dien verstande dat de bebouwingsgrenzen, welke agrarische bebouwingsvakken omsluiten, eveneens als zodanig gekwalificeerd dienen te worden;
- m. bouwperceel:**
een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige bebouwing is toegestaan;
- n. perceelgrens:**
een grens van een bouwperceel;
- o. woonschip**

 - 1. elk vaar- of drijftuig, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd als of te oordelen naar zijn constructie en/of inrichting uitsluitend of in hoofdzaak is bestemd tot dag- en/of nachtverblijf van één of meer personen;
 - 2. een vaar- of drijftuig als bedoeld onder 1 in aanbouw;
 - 3. een casco, dat tot vaar- of drijftuig als bedoeld onder 1 kan worden opgebouwd;
 - 4. elk vaar- of drijftuig, waarin of waarop bedrijfsmatige of soortgelijke activiteiten worden uitgeoefend of dat daartoe is ingericht;
 - 5. de overblijfselen van een vaar- of drijftuig als bedoeld onder 1 tot en met 4;
- p. recreatievaartuig:**
elk vaar- of drijftuig, dat uitsluitend of in hoofdzaak wordt gebezigd voor recreatiedoeleinden;
- q. ligplaats:**
een ruimte die voor een aaneengesloten periode van meer dan 48 uur (met eventuele korte tussentijdse onderbrekingen) door een vaartuig in beslag wordt genomen;
- r. aanlegplaats:**
een ruimte die door een vaartuig voor niet meer dan 48 uur, uitsluitend ten behoeve van het aanmeren, in beslag wordt genomen;
- s. agrarische bedrijven:**
bedrijven gericht op tuin- of akkerbouw, alsmede veehouderij- en weidebedrijven, mits de exploitatie van deze bedrijven geheel of grotendeels gebonden is aan ter plaatse of in de nabijheid aanwezige gronden of daarmee gelijk te stellen voedingsbodems;
- t. veredelingsbedrijven:**
pelsdierhouderijen, varkensfokkerijen en varkensmesterijen, kalverfokkerijen en kalvermesterijen, pluimveehouderijen, champignonkwekerijen en soortgelijke bedrijven, voor zover al deze bedrijven grotendeels niet afhankelijk zijn van de opbrengst van de bij het bedrijf behorende gronden;
- u. agrarisch bedrijfsgebouw:**
een gebouw, dat blijkens zijn aard en indeling voor een agrarisch bedrijf is bestemd, met uitzondering van agrarische bedrijfswoningen en kassen;

- v. **agrarische bedrijfswoning:**
een woning liggend op het erf van een agrarisch bedrijf, kennelijk slechts bestemd voor de huisvesting van één of meer personen werkzaam bij het betrokken agrarisch bedrijf;
- w. **kas:**
een gebouw, waarvan de wanden en het dak bestaan uit glas of ander lichtdoorlatend materiaal, dienend tot het kweken of trekken van vruchten, bloemen, groenten of planten;
- x. **agrarisch bebouwingsvak:**
een op de kaart aangegeven, aaneengesloten stuk grond met de bestemmingen "agrarische doeleinden II", alwaar uitsluitend mag worden gebouwd ten behoeve van één agrarisch bedrijf;
- y. **ambachtelijke bedrijfsvoering:**
het bedrijfsmatig vervaardigen, bewerken of herstellen van goederen, geheel of overwegend door middel van handwerk, alsook - in verband hiermee en als nevenactiviteit van ondergeschikt belang - het verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen;
- z. **dienst/bedrijfswoning:**
een woning in of bij een gebouw, of op een terrein, kennelijk bestemd voor één of meer personen, wiens/wier huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein, noodzakelijk is;
- aa. **jachthaven:**
een haven, waar (bedrijfsmatig) voor recreatievaartuigen - met uitzondering van woonschepen en recreatiwoonschepen - ligging, berging (en onderhoud) wordt geboden;
- bb. **kamperen:**
 - a. het houden van recreatief nachtverblijf in een kampeermiddel of in een bouwwerk dat ter beschikking is gesteld voor het houden van recreatief nachtverblijf, niet zijnde een hotel, een pension of een woning anders dan een zomerhuis;
 - b. het plaatsen dan wel geplaatst houden van kampeermiddelen;
- cc. **kampeermiddelen:**
kampeermiddelen als bedoeld in artikel 1, lid 1 sub c van de Wet op de openluchtrecreatie;
- dd. **rotor:**
een schoepenwiel van een windenergie installatie;
- ee. **masthoogte:**
de afstand tussen het maaiveld en het hoogste punt dat door een constructiedeel van een windenergie-installatie, met uitzondering van de rotor, wordt bereikt;
- ff. **peil:**
de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang van een gebouw of, indien de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst, de door burgemeester en wethouders vastgestelde hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw of zoals dit ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan aanwezig was;

- gg extensieve dagrecreatie:**
recreatief buitenverblijf, uitgezonderd recreatief nachtverblijf, dat in hoofdzaak gericht is op natuur- en landschapsbeleving, zoals wandelen, fietsen en paardrijden;
- hh intensieve dagrecreatie:**
recreatief buitenverblijf, uitgezonderd recreatief nachtverblijf, al dan niet doorgebracht in onderkomens, die na afloop van het verblijf tezamen met andere meegebrachte voorwerpen worden verwijderd;
- ii. horecabedrijf:**
een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt;
- jj. vrije beroepsuitoefening in woningen:**
aan huis verrichte werkzaamheden in de vorm van professionele dienstverlening, voornamelijk bestaande uit hoofdarbeid, waarbij gebruik wordt gemaakt van verworvenheden van een academische of hogere beroepsopleiding;
- kk. detailhandel:**
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending, anders dan uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
- ll. seksinrichting:**
de voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof het bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf waaronder begrepen een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parencub of een prostitutiebedrijf, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.
2. In deze voorschriften wordt mede verstaan onder:
- landschappelijke waarden:**
de waarden die een gebied ontleent aan zijn uiterlijke verschijningsvorm, zoals die omschreven zijn in deel 2.2.1 van de toelichting;
 - natuurlijke waarden:**
de waarden die een gebied ontleent aan zijn bodemvorm, bodemsamenstelling, flora en fauna, zoals die omschreven zijn in deel 2.2.1 en 2.2.3. van de toelichting.
 - oudheidkundige waarden:**
de waarden van een terrein waarin zich voorwerpen of bewoningssporen van vroegere samenlevingen bevinden, die behouden dienen te worden ten behoeve van toekomstig maatschappelijk onderzoek en zoals omschreven zijn in de deel 2.2.1. van de toelichting.
 - natuurontwikkelingsgebied:**
een gebied dat vanwege de bodemsamenstelling, bodemkwaliteit en ligging goede mogelijkheden biedt voor het creëren van een diversiteit van leefgebieden die geschikt zijn als woon- en schuilplaatsen voor verschillende plant- en diersoorten. Zie hiervoor 2.2.3. van de toelichting.

3. Waar in dit plan wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op die wettelijke regelingen, zoals deze luiden op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan.

art. 2

WIJZE VAN METEN

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. **lengte, breedte en diepte van gebouwen:**
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of tot het hart van scheidsmuren;
2. **oppervlakte van gebouwen:**
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en de harten van scheidsmuren;
3. **goothoogte van gebouwen:**
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boei-bord of daarmee gelijk te stellen constructiedeel, ondergeschikte bouwdelen als goten van dakkapellen niet meegerekend;
4. **inhoud van gebouwen:**
tussen buitenwerkse gevelvlakken, harten van scheidsmuren, buitenzijden van dakvlakken, erkers en dakkapellen en bovenzijden van begane-grondvloeren;
5. **(nok)hoogte van bouwwerken:**
van het hoogste punt (buiten beschouwing blijven: schoorstenen, liftopbouwen, antennes en soortgelijke technische installaties) tot aan het peil;
6. **breedte van woningen:**
tussen de buitenwerkse eindgevelvlakken en de gemiddelde harten van scheidsmuren;
7. **vloeroppervlakte van woningen:**
de oppervlakte van de voor bewoning bestemde vertrekken van een woning, waaronder mede worden verstaan keukens en slaapvertrekken. Niet medegerekend worden gangen, toiletten, bad- en doucheruimten, alsmede ingebouwde bergingen en vlieringen, welke gebruikt worden als berging;
8. **hoogte van een windmolen:**
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van de mast van een windmolen.

HOOFDSTUK 2: BESTEMMINGSBEPALINGEN**A. Woondoeleinden**

art. 3

WOONBOERDERIJ MET TUINEN EN ERVEN (WB)**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor woningen met de daarbij behorende bouwwerken en tuinen en erven. Waar het op de kaart staat aangegeven, is het terrein tevens bestemd voor het behoud of het herstel van de aldaar voorkomende dan wel de daaraan eigen oudheidkundige waarden.

2. Bebouwingsnormen**a. Verdeling van de bestemmingsvlakken**

1. Woningen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bebouwingsvak.
2. Bijgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bebouwingsvak en de gearceerd aangegeven delen van het bestemmingsvlak.
3. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen binnen alle delen van het bestemmingsvlak worden gebouwd.

b. Regels voor woonboerderijen

1. Indien op de kaart is aangegeven dat het een karakteristiek bouwwerk betreft is het bepaalde in lid 2 sub b 2 tot en met sub b 4 van dit artikel en tevens artikel 24 van toepassing.
2. Binnen het bebouwingsvak mag slechts één woning worden gebouwd, met uitzondering van het perceel Holendrechteweg 52, daar mogen niet meer dan 2 woningen worden gebouwd.
3. De goothoogte van een woning mag niet meer dan 4 m bedragen.
4. De woningen dienen van een kap te worden voorzien, waarvan de dakhelling niet minder dan 30° en niet meer dan 60° mag bedragen.
5. De inhoud van een woning mag niet meer dan 750 m³ bedragen.

c. Regels voor bijgebouwen

1. De gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen mag niet meer dan 225 m² bedragen. Indien op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan krachtens een verleende bouwvergunning of anderszins rechtens een grotere gezamenlijke oppervlakte aan bijgebouwen aanwezig was, geldt deze oppervlakte als maximum voor de toegestane gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen.
2. Bijgebouwen moeten vrijstaand van de woonboerderij worden gebouwd.
3. De goothoogte en nokhoogte van een bijgebouw mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 3 m en 4,5 m.

d. Regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag op de ongearceerde delen buiten het bebouwingsvak niet meer bedragen dan 2 m.
2. Binnen het bebouwingsvak en op de gearceerde delen mag de hoogte niet meer bedragen dan 2,5 m.

3. Beroepsuitoefening in woningen

Voor vrije beroepsuitoefening in woningen mag ten hoogste 40% van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 45 m² en ten hoogste 15 m² van bij de woning behorende bijgebouwen worden gebruikt, overeenkomstig de bij de voorschriften behorende bijlage III.

4. Gebruiksregels

- a. Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruik ten behoeve van kamperen.
- b. De voormalige agrarische bedrijfsgebouwen mogen worden gebruikt voor hobbymatige agrarische activiteiten.

5. Aanlegvergunningen

- a. Daar waar op de kaart staat aangegeven dat het een oudheidkundig waardevol terrein betreft, is het verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. het ophogen, egaliseren en ontginnen van gronden;
 2. het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 0,40 m, waartoe ook gerekend wordt woelen en draineren;
 3. het aanbrengen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 4. het graven van sloten, watergangen of vijvers.
- b. De voornoemde vergunning wordt niet verleend, dan nadat burgemeester en wethouders de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek schriftelijk om advies hebben gevraagd.
- c. Deze vergunning wordt slechts verleend, indien door het aanleggen van bovengenoemde werken of het uitvoeren van bovengenoemde werkzaamheden, de in de bedoelde gronden aanwezige oudheidkundige sporen slechts in geringe mate worden aangetast of als de mogelijkheid bestaat tot het doen van voorafgaand wetenschappelijk onderzoek of het doen van oudheidkundige waarnemingen.
- d. een aanlegvergunning is niet vereist voor:
 1. het uitvoeren van normale onderhoudswerkzaamheden of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
 2. werken of werkzaamheden die zijn gericht op het behoud en herstel van de in lid 1 genoemde waarden.

6. Vrijstellingen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:
 1. lid 2
 - a. onder b 3 voor een goothoogte van niet meer dan 6 m;
 - b. onder d voor een hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op ongegarceerde delen buiten het bebouwingsvak tot een hoogte van niet meer dan 2,5 m;
 2. lid 3
 - a. voor het gebruik van een woning voor de uitoefening van een bedrijf of beroep, niet zijnde een seksinrichting, anders dan vrije beroepsuitoefening, met dien verstande, dat ten hoogste 40% van de vloeroppervlakte van een woning voor bedoelde bedrijfs- of beroepsuitoefening mag worden gebruikt, tot een maximum van 45 m² of;

- b. voor het gebruik van aangebouwde en vrijstaande bijgebouwen voor de uitoefening van een bedrijf of beroep, waaronder vrije beroepsuitoefening, met dien verstande, dat ten hoogste 15 m² van de vloeroppervlakte van de totale bijgebouwen voor bedoelde bedrijfs- of beroepsuitoefening mag worden gebruikt, met inachtneming van het bepaalde in de bij de voorschriften behorende bijlage III;
 - c. voor het gebruik van aangebouwde en vrijstaande bedrijfsgebouwen voor niet-agrarische opslag met een lage frequentie van aan- en afvoer;
 - d. Door toepassing van de vrijstelling onder a 2 mogen geen bedrijfsfuncties worden toegestaan, die tot gevolg hebben of waarvan redelijkerwijze te verwachten is dat er een parkeerbehoefte zal ontstaan die uitgaat boven het aantal ter plaatse of in de nabijheid beschikbare parkeerplaatsen, mede gelet op de parkeerbehoefte van reeds gevestigde bedrijven. De door toepassing van de vrijstelling toegelaten bedrijfsfuncties of beroepsuitoefening mogen niet leiden tot opslag van goederen en materialen buiten gebouwen;
 - e. Voor zover het geen gebied van oudheidkundige waarde betreft kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen van lid 4 onder a voor het toestaan van bijzondere kampeervormen tot ten hoogste vijf kampeermiddelen, mits de gronden niet zijn gelegen ten westen c.q. ten zuiden van de op de kaart aangegeven Hoogendijk en wordt voldaan aan een goede landschappelijke inpassing.
7. **Adviesvereiste**
Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer daarover advies heeft uitgebracht.

art. 4

WONINGEN MET TUINEN EN ERVEN (Wa, Wb en Wc)**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor woningen met de daarbij behorende bouwwerken en tuinen en erven.

2. Bebouwingsnormen**a. Verdeling van de bestemmingsvlakken**

1. Woningen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bebouwingsvak.
2. Bijgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bebouwingsvak en de gearceerd aangegeven delen van het bestemmingsvlak.
3. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen binnen alle delen van het bestemmingsvlak worden gebouwd.

b. Regels voor woningen en aanbouwen

1. Indien op de kaart is aangegeven, dat het een karakteristiek bouwwerk betreft, is het bepaalde in lid 2 sub b 2 tot en met sub b 4 van dit artikel en tevens artikel 24 van toepassing.
2. De goothoogte van de woningen met de aanduiding;
 - Wa mag niet meer dan 3,5 m bedragen;
 - Wb mag niet meer dan 5,5 m bedragen;
 - Wc mag niet meer dan 8 m bedragen;
 - voor zover de gronden zijn gearceerd mag de goothoogte niet meer dan 3 m bedragen.
3. De dakhelling mag niet minder dan 30° en niet meer dan 60° bedragen.
4. De inhoud van een woning mag niet meer dan 750 m³ bedragen.
5. In afwijking op lid 2 onder a sub 1 mogen aan woningen ondergeschikte uitbreidingen, zoals erkers en toegangen aan de voorgevel buiten het bebouwingsvak worden geplaatst, mits de resterende afstand tot aan de openbare weg 5 m bedraagt.
6. De diepte van de ondergeschikte uitbreiding mag niet meer dan 1,5 m zijn en de breedte mag maximaal 3/5 van de voorgevel beslaan.

c. Regels voor bijgebouwen

1. Per woning mag niet meer dan 1/3 deel van het enkel gearceerde gedeelte van het bestemmingsvlak en het niet voor woningbouw benutte gedeelte van het bebouwingsvak worden bebouwd tot een maximum van 40 m². Indien op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan krachtens een verleende bouwvergunning of anderszins rechtens een grotere gezamenlijke oppervlakte aan bijgebouwen aanwezig was, geldt deze oppervlakte als maximum voor de toegestane gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen.
2. De goothoogte en de nokhoogte van een bijgebouw mogen niet meer dan respectievelijk 3 m en 4,5 m bedragen.
3. Een aan de achtergevel van een woning aangebouwd bijgebouw mag niet meer dan 2/5 deel van de achtergevelbreedte beslaan.

d. Regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag op de ongearceerde delen buiten de bebouwingsvakken niet meer dan 2 m bedragen.
2. Binnen de bebouwingsvakken en op de gearceerde delen van het bestemmingsvlak mag de hoogte niet meer bedragen dan 2,5 m.

3. Beroepsuitoefening in woningen

Voor vrije beroepsuitoefening in woningen mag ten hoogste 40% van de vloeroppervlakte van de woning met een maximum van 45 m² en ten hoogste 15 m² van bij de woning behorende bijgebouwen worden gebruikt, overeenkomstig de bij de voorschriften behorende bijlage III.

4. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruik als opslag-, los- of laadplaats ten behoeve van bedrijfs-/handelsdoeleinden.

5. Vrijstellingen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van lid 3:
 1. voor het gebruik van een woning voor de uitoefening van een bedrijf of beroep, anders dan een vrij beroep, met dien verstande, dat ten hoogste 40% van de vloeroppervlakte van een woning voor bedoelde bedrijfs- of beroepsuitoefening mag worden gebruikt, tot een maximum van 45 m² of;
 2. voor het gebruik van bijgebouwen voor de uitoefening van een bedrijf of beroep, niet zijnde een seksinrichting, anders dan een vrij beroep, met dien verstande, dat ten hoogste 15 m² van de vloeroppervlakte van de totale bijgebouwen voor bedoelde bedrijfs- of beroepsuitoefening mag worden gebruikt met inachtneming van het bepaalde in de bij de voorschriften behorende bijlage III;
- b. Door toepassing van de vrijstelling onder a mogen geen bedrijfsfuncties worden toegestaan, die tot gevolg hebben of waarvan redelijkerwijze te verwachten is, dat er een parkeerbehoefte zal ontstaan die uitgaat boven het aantal ter plaatse of in de nabijheid beschikbare parkeerplaatsen, mede gelet op de parkeerbehoefte van reeds gevestigde bedrijven. De door toepassing van de vrijstelling toegelaten bedrijfsfuncties of beroepsuitoefening mogen niet leiden tot opslag van goederen en materialen buiten gebouwen.

6. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering" en of "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer respectievelijk de beheerder van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 5

TUINEN EN ERVEN**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor tuinen en erven met de daarbij behorende bouwwerken.

2. Bebouwingsnormen**a. Verdeling van de bestemmingsvakken**

1. Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen de gearceerd aangegeven delen van het bestemmingsvlak.
2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen binnen alle delen van het bestemmingsvlak worden gebouwd.

b. Regels voor bijgebouwen

1. Per bebouwingsvak mag ten hoogste 15 m² worden bebouwd.
2. De goothoogte en nokhoogte van een gebouw mogen niet meer dan respectievelijk 3 m en 4,5 m bedragen.

c. Regels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag op de ongearceerde delen niet meer dan 2 m bedragen.
2. Op de gearceerde delen mag de hoogte niet meer bedragen dan 2,5 m met uitzondering van hooibergen, waarvan de hoogte niet meer dan 10 m mag bedragen.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruik als opslag-, los- of laadplaats ten behoeve van bedrijfs-/handelsdoeleinden.

4. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer daarover advies heeft uitgebracht.

art. 6

WOONWAGENTERREIN (WW)

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor standplaatsen voor woonwagens met de daarbij behorende bouwwerken, waaronder toegangsportalen, sanitaire voorzieningen en bergingen, alsmede open ruimten, waaronder parkeerplaatsen.

2. Bebouwingsnormen woonwagens

- a. De lengte, breedte en hoogte van een woonwagen mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 18 m, 5,5 m en 3,5 m.
- b. Het aantal woonwagens mag niet meer bedragen dan 5 en de onderlinge afstand tussen de woonwagens mag niet minder bedragen dan 5 m.
- c. De woonwagens dienen op een afstand van niet minder dan 1,5 m uit de kant van de weg te worden geplaatst.

3. Bebouwingsnormen

Op een afstand van niet minder dan 4 m uit de kant van de weg mogen bijgebouwen ten dienste van woonwagens worden gebouwd, met inachtneming van de volgende regels:

- a. De gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen en toegangsportalen mag per woonwagen niet meer dan 20 m² bedragen;
- b. Per woonwagen mag ten hoogste één toegangsportaal of serre worden gebouwd.
- c. De hoogte van de bijgebouwen en toegangsportalen mag niet meer dan 3 m bedragen;
- d. De bijgebouwen en toegangsportalen dienen plat te worden afgedekt;
- e. De hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

4. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het aanwezig of opgeslagen hebben van een of meer aan hun gebruik onttrokken, gereede dan wel onklare machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan;
- b. het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen;
- c. het bedrijfsmatig ten behoeve van derden vervaardigen of herstellen van goederen, met dien verstande, dat, onverminderd het bepaalde in dit lid onder c en d, ambachtelijke bedrijfsvoering is toegestaan, mits deze bedrijfsvoering niet in strijd is met het bepaalde in de Wet geluidhinder;
- d. het bedrijfsmatig verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen bestemd en gereed voor onmiddellijk gebruik of verbruik, uitgezonderd goederen afkomstig van de in dit lid onder c bedoelde bedrijfsvoering;
- e. een gebruik als sport- of wedstrijdterrein, kampeer- of caravanterrein en dagcamping;
- f. het beproeven van voertuigen, voor de beoefening van de motorsport en het racen of crossen met motorrijtuigen en bromfietsen;
- g. het plaatsen of geplaatst hebben van toercaravans en/of kampeerauto's.

art. 7

LIGPLAATS VOOR WOONSCHEPEN MET TUINEN EN ERVEN (WS)**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor ligplaatsen voor woonschepen en water met de daarbij behorende bouwwerken en tuinen en erven.

2. Bebouwingsnormen

- a. De lengte, breedte, en hoogte van een woonschip mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 20 m, 5 m, en 3,5 m, gemeten vanaf het wateroppervlak.
- b. Het aantal woonschepen mag niet meer bedragen dan 20 en de onderlinge afstand tussen de woonschepen mag niet minder bedragen dan 2 m.
- c. Per woonschip mag niet meer dan één berging worden gebouwd, met dien verstande, dat per berging de oppervlakte niet meer dan 10 m², de hoogte niet meer dan 3 m en de afstand tot de kant van de weg niet minder dan 3 m mag bedragen.
- d. Gebouwen mogen worden voorzien van een schuine of platte afdekking.
- e. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend:

- a. Het gebruik van gronden en bouwwerken voor opslag-, los-, of laadplaatsen ten behoeve van bedrijfs- of handelsdoeleinden;
- b. het aanwezig of opgeslagen hebben van een of meer aan hun gebruik onttrokken, gereede dan wel onklare machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan;
- c. het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen;
- d. het bedrijfsmatig ten behoeve van derden vervaardigen of herstellen van goederen, met dien verstande, dat, onverminderd het bepaalde in dit lid onder d en e, ambachtelijke bedrijfsvoering is toegestaan, mits deze bedrijfsvoering niet in strijd is met het bepaalde in de Wet geluidhinder;
- e. het bedrijfsmatig verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen bestemd en gereed voor onmiddellijk gebruik of verbruik, uitgezonderd goederen afkomstig van de in dit lid onder d bedoelde bedrijfsvoering;
- f. het plaatsen of geplaatst hebben van toercaravans en/of kampeerauto's.

4. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 2 a voor een lengte, breedte en hoogte van niet meer dan respectievelijk 25 m, 7,5 m, en 5 m;
- b. lid 2 c voor een berging van niet meer dan 20 m².

5. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering" en of "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer respectievelijk de beheerder van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 8

B. Agrarische doeleinden**ONTWIKKELING AGRARISCHE BEDRIJFSACTIVITEITEN**

De wijze waarop de in het plan de toegekende doeleinden zullen worden nagestreefd, kan in hoofdlijnen als volgt worden beschreven.

a. Doelstelling

De regeling met betrekking tot de agrarische bedrijven heeft de volgende doelstellingen:

1. de agrarische bedrijven dienen zoveel mogelijk bedrijfseconomische ontwikkelingsperspectieven te hebben;
2. de landschappelijke en natuurlijke waarden dienen te worden behouden en hersteld;
3. het voorkomen en beperken van de milieubelasting door agrarische bedrijven.

b. Het volwaardig dan wel reëel zijn van een agrarisch bedrijf

1. Het beleid is erop gericht agrarische bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk door volwaardige agrarische bedrijven te laten plaatsvinden.
2. Van een volwaardig agrarisch bedrijf is sprake wanneer het aan ten minste één arbeidskracht volledige werkgelegenheid en een aanvaardbaar inkomen biedt. Dit standpunt zal van geval tot geval genuanceerd benaderd worden, omdat niet altijd meteen bij het begin van een agrarische activiteit of na uitbreiding een arbeidsomvang van één arbeidskracht bereikt is. Er zijn situaties denkbaar waarbij tijdelijk niet aan deze eis kan worden voldaan. Voor een volwaardig agrarisch bedrijf moet echter vaststaan, dat op afzienbare termijn de omvang van een volledige arbeidskracht een reëel perspectief is.
Ook is het mogelijk dat één persoon niet een volledig arbeidsinkomen met agrarische activiteiten nastreeft, maar tot een combinatie van verschillende inkomens wil geraken, of dat een agrarisch bedrijf op zichzelf wel een volledig arbeidsinkomen oplevert, terwijl dat inkomen door verschillende personen wordt gedeeld. Er zijn nog andere situaties denkbaar. De strekking van dit deel van het beleid is dat in ieder geval moet vaststaan, dat het agrarische bedrijf, in ieder geval op afzienbare termijn, een substantieel aandeel levert in iemands inkomensvorming.
3. Bij de beoordeling zijn verder belangrijk: arbeidsinkomen, veebezetting, grondareaal en tijdsbesteding, en de verwachte ontwikkeling van deze factoren op afzienbare termijn.
4. De beoordeling van de volwaardigheid berust op een weging van de onder 1, 2 en 3 genoemde aspecten. Daarbij kan het advies van een deskundige instantie gewenst zijn of worden ingewonnen. In het advies zal dan in ieder geval aandacht moeten worden besteed aan die aspecten die hiervoor zijn genoemd.
5. Bestaande bedrijven, die niet aan de eis van volwaardigheid kunnen voldoen, worden gerekend tot de reële agrarische bedrijven. Deze bedrijven wordt de planologische mogelijkheid geboden voor continuering van de bedrijfsvoering op het aan hen toebedeelde bebouwingsvak.
6. Degene die agrarische bedrijfsactiviteiten wil beginnen of bestaande zodanig wil uitbreiden, dat daarvoor vergroting van het bebouwingsvak nodig is, moet de volwaardigheid aantonen door middel van een bedrijfsplan.

Vergroting van het bebouwingsvak voor reële doch niet-volwaardige bedrijven wordt niet toegestaan.

art. 9

AGRARISCHE DOELEINDEN I, TEVENS GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE WAARDE**1. Bestemmingsomschrijving**

- a. Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor de uitoefening van agrarische bedrijven, en voor het behoud of het herstel van de aldaar voorkomende dan wel de daaraan eigen landschappelijke waarden, alsmede voor water.
- b. Bedrijven gericht op ooftbouw alsmede verdelingsbedrijven zijn niet toegestaan.
- c. Voor zover deze gronden zijn gelegen tussen de Holendrechteweg en de Hoogendijk ten zuiden van de rijksweg A9, zijn ze tevens bestemd als natuurontwikkelingsgebied zoals genoemd onder artikel 1 lid 2 onder d.
- d. Waar dat op de kaart is aangeduid, zijn de gronden tevens bestemd voor het behoud van de aldaar voorkomende oudheidkundige waarden.
- e. Tevens zijn deze gronden bestemd voor extensief recreatief medegebruik in de vorm van wandel- en/of fietspaden.

2. Bebouwingsnormen

- a. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van landhekken met een hoogte van niet meer dan 2 m.
- b. Toepassing van artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is uitgesloten.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik als staan- of ligplaats voor recreatief nachtverblijf;
- b. het gebruik voor het aanwezig zijn of opgeslagen hebben van één of meer aan hun gebruik onttrokken, gereede dan wel onklare machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan;
- c. het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats van andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- d. het gebruik ten behoeve van kamperen.

4. Aanlegvergunningen

- a. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken of werkzaamheden, uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. het aanleggen of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 2. het ontginnen, bodemverlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van gronden en scheuren van grasland;
 3. het aanbrengen van bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 4. het aanbrengen of aanleggen van oeverbeschoelingen;

5. het vellen, rooien of beschadigen van houtgewas, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand, met dien verstande, dat geen aanlegvergunning is vereist voor het periodiek kappen van griendhout en ander hakhout, voor zover betreffende de normale uitoefening van het ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan bestaande bodemgebruik; geen vergunning is nodig voor werken en werkzaamheden met betrekking tot het houtgewas als bedoeld in artikel 15 lid 2 van de Boswet en indien een beschikking aanwezig is in de zin van artikel 13 van de Boswet;
 6. het beplanten van gronden met bomen, die ten tijde van het van kracht worden van dit plan niet met bomen beplant zijn;
 7. het verrichten van proefboringen en andere boringen ten behoeve van het winnen van water, delfstoffen en andere bodemschatten;
 8. het graven van sloten of vijvers, alsmede het graven of vergraven of dichten van watergangen en het maken van dammen;
 9. het veroorzaken van ontploffingen in of op de grond.
- b. daar waar op de kaart staat aangegeven dat de gronden tevens bestemd zijn voor het behoud of het herstel van de aldaar voorkomende oudheidkundige waarde is het gestelde onder sub 2, 3, 4, 7, 8 en 9 van overeenkomstige toepassing met dien verstande dat het tevens verboden is zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), grondbewerkingen dieper dan 0,40 m, hiertoe ook gerekend wordt woelen en draineren, uit te voeren of te laten voeren.
 - c. De voornoemde vergunning wordt niet verleend, dan nadat burgemeester en wethouders de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek schriftelijk om advies hebben gevraagd.
 - d. Deze vergunning wordt slechts verleend, indien door het aanleggen van bovengenoemde werken of het uitvoeren van bovengenoemde werkzaamheden, de in de bedoelde gronden aanwezige oudheidkundige sporen slechts in geringe mate worden aangetast of als de mogelijkheid bestaat tot het doen van voorafgaand wetenschappelijk onderzoek of het doen van oudheidkundige waarnemingen.
 - e. Een aanlegvergunning is niet vereist voor:
 1. het uitvoeren van normale onderhoudswerkzaamheden of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
 2. werken of werkzaamheden die zijn gericht op het behoud en herstel van de in lid 1 genoemde waarden;
 3. het scheuren van de grasmat ten behoeve van graslandverbetering.
5. **Vrijstellingen**
- Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:
- a. lid 1 voor het toelaten van bedrijven gericht op ooftbouw, mits de landschappelijke waarden hierdoor niet onevenredig worden aangetast;
 - b. lid 2 voor agrarisch benodigde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder meststouwen en -bassins, in een zone van niet meer dan 20 m uit een niet naar de weg gekeerde grens van een agrarisch bebouwingsvak, met dien verstande, dat:
 1. de inhoud niet meer dan 750 m³ mag bedragen;
 2. de hoogte niet meer dan 6 m mag bedragen.
- Vrijstelling is slechts mogelijk, indien de landschappelijke en natuurlijke waarden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast;

- c. lid 3 onder d, voor het gebruik ten behoeve van kamperen met ten hoogste vijf kampeermiddelen per agrarisch bedrijf, het kamperen in verenigingsverband en het kamperen in bedrijfsgebouwen, mits de gronden zijn gelegen binnen een afstand van niet meer dan 25 m uit de grens van de bestemming "agrarische doeleinden II" en wordt voldaan aan een goede landschappelijke inpassing en geen onevenredige schade wordt toegebracht aan de agrarische belangen en de natuurlijke waarden. De gronden gelegen tussen de Hолendrechteweg en de Hoogendijk ten zuiden van de rijksweg A 9 zijn van deze vrijstelling uitgezonderd.
6. **Toetsingscriterium aanlegvergunningen**
Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning als door de in het vorige lid genoemde werken of werkzaamheden, dan wel door de gevolgen daarvan, hetzij direct, hetzij indirect de landschappelijke of natuurlijke waarden van de gronden niet onevenredig worden of niet onevenredig kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden tot herstel van de waarden niet worden of niet kunnen worden verkleind.
7. **Wijzigingsbevoegdheid**
a. Overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen burgemeester en wethouders de in lid 1 genoemde bestemming wijzigen in de bestemming "agrarische doeleinden II" voor het vergroten en/of van vorm veranderen van agrarische bebouwingsvakken.
Op de gronden welke door toepassing van de wijziging de bestemming "agrarische doeleinden II" hebben gekregen, is het bepaalde in artikel 10 van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat de oppervlakte van een agrarisch bebouwingsvak niet meer dan 1 ha mag gaan bedragen.
b. Alvorens tot wijziging over te gaan, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid schriftelijk of mondeling bedenkingen naar voren te brengen, met inachtneming van de procedureregels als vermeld in artikel 30.

art. 10 AGRARISCHE DOELEINDEN II (Aa)**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor de uitoefening van volwaardige agrarische bedrijven met de daarvoor noodzakelijke bouwwerken, uitgezonderd kassen.

2. Bebouwingsnormen

- a. Indien op de detailkaart is aangegeven, dat het een karakteristiek bouwwerk betreft is het bepaalde in lid 2 onder b van dit artikel en tevens artikel 24 van toepassing.
- b. Per bebouwingsvak mag ten hoogste één agrarische bedrijfswoning worden gebouwd, mits daarvoor of gelijktijdig de bij hetzelfde agrarisch bedrijf behorende agrarische bedrijfsgebouwen zijn of worden voltooid en deze agrarische bedrijfsgebouwen een gezamenlijke inhoud van ten minste 1.000 m³ hebben, met inachtneming van de volgende regels:
 1. de goothoogte mag niet meer dan 7 m bedragen;
 2. en nokhoogte mag niet meer dan 9 m bedragen;
 3. de voorgevel van de woning dient geplaatst te worden in de naar de wegzijde toegekeerde bebouwingsgrens;
 4. de inhoud van de agrarische bedrijfswoning mag niet meer dan 750 m³ bedragen;
 5. een agrarische bedrijfswoning dient van een kap te worden voorzien, waarvan de dakhelling niet minder dan 30° en niet meer dan 60° mag bedragen;
 6. In afwijking op lid 2 onder b sub 3 mogen aan woningen ondergeschikte uitbreidingen, zoals erkers en toegangen aan de voorgevel buiten het bebouwingsvak worden geplaatst, mits de resterende afstand tot aan de openbare weg 5 m bedraagt;
 7. De diepte van de ondergeschikte uitbreiding mag niet meer dan 1,5 m zijn en de breedte mag maximaal 3/5 van de voorgevel beslaan.
- c. Per agrarische bedrijfswoning mogen bijgebouwen worden gebouwd tot een maximale gezamenlijke oppervlakte van 40 m², met inachtneming van de volgende regels:
 1. de goothoogte mag niet meer dan 3 m bedragen;
 2. de nokhoogte mag niet meer dan 4,5 m bedragen;
 3. de afstand tot de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens mag niet minder dan 5 m bedragen.
- d. Agrarische bedrijfsgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd, met inachtneming van de volgende regels:
 1. de goothoogte en nokhoogte van enig gebouw mogen niet meer dan respectievelijk 6 m en 10 m bedragen;
 2. de gebouwen dienen van een kap te worden voorzien waarvan de dakhelling niet minder dan 15° mag bedragen;
 3. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 6 m bedragen, met dien verstande, dat de hoogte van silo's en hooiberging niet meer dan 25 m en van landhekken niet meer dan 2 m mag bedragen.
- e. Bedrijfsgebouwen mogen worden gebouwd of gebruikt voor veredelingsactiviteiten als ondergeschikt onderdeel van het totale bedrijfsgeheel tot een maximum van 500 m².

- f. Bedrijfsgronden mogen worden gebruikt ten behoeve van kamperen met ten hoogste vijf kampeermiddelen per agrarisch bedrijf, het kamperen in verenigingsverband en het kamperen in bedrijfsgebouwen, mits de gronden niet zijn gelegen ten westen c.q. ten zuiden van de op de kaart aangegeven Hoogendijk en wordt voldaan aan een goede landschappelijke inpassing.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het bedrijfsmatig ten behoeve van derden vervaardigen of herstellen van goederen, uitgezonderd het verwerken van producten afkomstig van het betrokken agrarisch bedrijf;
- b. het bedrijfsmatig verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen bestemd en gereed voor onmiddellijk gebruik of verbruik, uitgezonderd de verkoop of het ten verkoop aanbieden van producten afkomstig van het betrokken agrarisch bedrijf;
- c. het opslaan, storten of opbergen van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- d. het gebruik voor het aanwezig of opgeslagen hebben van één of meer aan hun gebruik onttrokken, gereede dan wel onklare machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan.

4. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:

- a. lid 1 ten behoeve van het gebruik van agrarische bedrijfsgebouwen voor:
 - 1. hobbymatige agrarische activiteiten;
 - 2. niet-agrarische opslag met lage frequentie van aan- en afvoer, mits deze activiteiten niet leiden tot een noodzakelijke uitbreiding van de agrarische bedrijfsbebouwing;
- b. lid 2 onder b voor de bouw van een tweede agrarische bedrijfswoning mits de geluidsbelasting op de gevel van de woning voldoet aan de toegestane hogere grenswaarde die door gedeputeerde staten is afgegeven, met inachtneming van de volgende regels:
 - 1. de aard van het bedrijf dient zodanig te zijn, dat een tweede agrarische bedrijfswoning noodzakelijk is in verband met het toezicht op het bedrijf;
 - 2. de omvang van het bedrijf dient voldoende te zijn in verband met de continuïteit van het bedrijf en de noodzaak van een tweede bedrijfswoning op lange termijn;
 - 3. slechts éénmaal mag een tweede bedrijfswoning bij een bedrijf worden gebouwd. Deze voorwaarde zal door verkoop van de woning niet ongedaan gemaakt kunnen worden;
 - 4. op de woning is het bepaalde in lid 2 onder b sub 1 tot en met 4 van overeenkomstige toepassing;
 - 5. de vrijstelling wordt niet eerder verleend dan nadat gedeputeerde staten schriftelijk hebben verklaard dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben.

5. Wijzigingsbevoegdheid

- a. Overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen burgemeester en wethouders de bestemming wijzigen in de bestemming "woonboerderij met tuinen en erven (WB)" of woningen met tuinen en erven (Wa en Wb), met inachtneming van de volgende regels:

1. de wijziging mag uitsluitend worden toegepast voor het gebruik van een agrarische bedrijfswoning, een boerderij (agrarische bedrijfswoning met de in het bouwlichaam geïntegreerde bedrijfsruimte) of een arbeiderswoning en/of zomerwoongedeelte voor woondoeleinden die geen verband houden met enige tak van agrarische bedrijfsvoering mits de voortzetting van het agrarisch gebruik in redelijkheid niet meer mogelijk is en mits de belangen van de overige in het plangebied aanwezige agrarische bedrijven niet worden geschaad en een hogere grenswaarde door gedeputeerde staten is afgegeven.
 2. op de gronden welke door toepassing van de wijziging de bestemming "woonboerderij met tuinen en erven (WB)" of de woningen met tuinen en erven (Wa en Wb) hebben gekregen, is het bepaalde in artikel 3 respectievelijk artikel 4 van overeenkomstige toepassing;
 3. indien ten tijde van de wijziging de gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen meer is dan volgens artikel 3 respectievelijk artikel 4 is toegestaan, stellen burgemeester en wethouders bij wijziging van de bestemming deze oppervlakte vast als het maximum van de gezamenlijke oppervlakte van de bijgebouwen.
- b. Alvorens tot wijziging over te gaan stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid schriftelijk of mondeling bedenkingen naar voren te brengen, met inachtneming van de procedureregels als vermeld in artikel 30.

C. Bedrijfsdoeleinden

art. 11

BEDRIJVEN (B)

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor :

- a. bedrijfstypen die zijn genoemd in de bij deze voorschriften behorende bijlage I, "lijst van toegelaten bedrijfstypen categorie I en 2";
- b. afwijkende bedrijfstypen die zijn vermeld in bijlage II op de aldaar genoemde adressen, onverminderd het bepaalde onder a;
- c. vrije beroepen;
- d. de daarbij behorende bouwwerken, waaronder bedrijfswoningen welke slechts zijn toegestaan op die plekken waar de aanduiding op de kaart is aangegeven, en open terreinen, waaronder parkeer-, opslag, los - en laadplaatsen.

Inrichtingen die vallen onder artikel 2.4. van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit Milieubeheer (Staatsblad 1993, nr.50) zijn niet toegestaan.

2. Bebouwingsnormen

a. Algemeen

1. Per bestemmingsvlak mag ten hoogste het op de kaart aangegeven percentage van de voor bebouwing bestemde terreinoppervlakte worden bebouwd.
2. De goothoogte van enig gebouw mag niet meer bedragen dan op de kaart is aangegeven.
3. De gebouwen dienen van een kap te worden voorzien, waarvan de dakhelling mag niet minder dan 15° en niet meer dan 45° mag bedragen.
4. Waar dit op de kaart is aangeduid mag ten hoogste één bedrijfswoning worden gebouwd, waarvan de inhoud niet meer dan 750 m³ mag bedragen. De goothoogte mag niet meer bedragen dan op de kaart staat aangegeven.
5. Daar waar dit op de kaart is aangeduid mag een tweede bedrijfswoning worden gebouwd, in de vorm van een twee onder één kap woning. De gezamenlijke inhoud van de beide bedrijfswoningen mag niet meer bedragen dan 1500 m³.
6. In afwijking op lid 2 onder a.1 mogen aan woningen ondergeschikte uitbreidingen, zoals erkers en toegangen aan de voorgevel buiten het bebouwingsvak worden geplaatst, mits de resterende afstand tot aan de openbare weg 5 m bedraagt.
7. De diepte van de ondergeschikte uitbreiding mag niet meer dan 1,5 m zijn en de breedte mag maximaal 3/5 van de voorgevel beslaan.

b. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

1. Op de gronden gelegen voor de naar de weg toegekeerde bebouwingsgrens mag de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer dan 2 m bedragen, met uitzondering van overkappingen, waarvan de hoogte niet meer dan 6 m

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31 wordt in ieder geval gerekend het gebruik als seksinrichting en het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte goederen en materialen, van welke soort dan ook, waaronder puin en afvalstoffen anders dan ter plaatse noodzakelijk voor de uitoefening van de bedrijfsfunctie.

4. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 1 sub a en b, teneinde bedrijven toe te laten die voorkomen in één categorie hoger dan algemeen toelaatbaar, indien en voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm alsmede getoetst aan de aangegeven maatgevende milieuaspecten) geacht kan worden te behoren tot de algemeen toelaatbare categorieën van de "Lijst van toegelaten bedrijfstypen";
- b. Lid 1 sub a en b teneinde bedrijven toe te laten die niet in de "Lijst van toegelaten bedrijfstypen" zijn genoemd, indien en voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvormen) geacht kan worden te behoren tot de algemene toelaatbare categorieën van de "Lijst van toegelaten bedrijfstypen".

5. Wijzigingsbevoegdheid

- a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de van deze voorschriften deel uitmakende "Lijst van toegelaten bedrijfstypen" te wijzigen in die zin dat de categorie-indeling van de bedrijven in positieve zin kan worden gewijzigd, indien en voor zover een wijziging van de milieubelasting van de desbetreffende typen van bedrijven daartoe aanleiding geeft.
- b. Alvorens tot wijziging over te gaan, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid schriftelijk of mondeling bedenkingen naar voren te brengen, met inachtneming van de procedureregels als vermeld in artikel 30.

Nutsdoeleinden

art. 12

UTILITAIRE VOORZIENINGEN (Ua, Ub, Uc, Ud en Ue)

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor :

- a. gemaal (Ua en Ud)
- b. transformatorstation (Ub)
- c. zendmast (Uc)
- d. windturbine (Ue)
- e. met de daarbij behorende bouwwerken en open terreinen

2. Bebouwingsnormen

a. Voor de categorie Ua geldt:

- 1. de goothoogte mag niet meer dan 4 m bedragen;
- 2. de nokhoogte mag niet meer dan 6 m bedragen;
- 3. de gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen mag niet meer dan 120 m² bedragen.

b. Voor de categorie Ub geldt:

- 1. de goothoogte mag niet meer dan 4 m bedragen;
- 2. de nokhoogte mag niet meer dan 6 m bedragen;
- 3. de oppervlakte van de gebouwen mag niet meer dan 20 m² bedragen.

c. Voor de categorie Uc geldt:

- 1. de hoogte mag niet meer dan 40 m bedragen;
- 2. de oppervlakte van gebouwen mag niet meer dan 20 m² bedragen.

d. Voor de categorie Ud geldt:

- 1. het gemaal, de daarbij behorende bouwwerken alsmede de dienstwoning mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bebouwingsvak;
- 2. de goothoogte mag niet meer dan 5,5 m bedragen;
- 3. de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen mag niet meer dan 375 m² bedragen;
- 4. de gebouwen dienen te worden afgedekt met een kap waarvan de dakhelling niet minder dan 30° en niet meer dan 60° mag zijn;
- 5. de inhoud van de dienstwoning mag niet meer bedragen dan 750 m³.

e. Voor de categorie Ue geldt:

- 1. de masthoogte mag niet meer dan 67 m bedragen;
- 2. de rotordiameter mag niet meer dan 32 m bedragen.

f. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 2 m bedragen, niet zijnde een zendmast en een windturbine en met uitzondering voor de categorie Ud, hiervoor geldt dat de hoogte niet meer dan 5,5 m mag bedragen.

g. Toepassing van artikel 17 van de Wet Ruimtelijke Ordening is uitgesloten.

3. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouder kunnen vrijstelling verlenen van:

- a. lid 2 onder c voor een hoogte van de mast van niet meer dan 55 m;
- b. lid 2 onder d sub 4 voor het plat afdekken van (onderdelen van) het gebouw.

4. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering" en/of "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer respectievelijk de beheerder van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 13

BAGGER – EN GRONDDEPOT**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn bestemd voor de opslag van bagger en grond, met uitzondering van groenafval, met de daarbij behorende kades en open terreinen. Op deze gronden mogen ten behoeve van het storten van bagger, grondkades worden opgeworpen van niet meer dan 2 m hoog. Op gronden ten behoeve van het verwerken van ingedikte bagger met andere grond mag een gronddepot worden opgeworpen met een hoogte van niet meer dan 2 m.

2. Inrichtingsnorm

Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van terreinafscheidingen waarvan de hoogte niet minder mag bedragen dan 1,5 m en niet meer dan 2,5 m.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden en noodzakelijk is voor het normale onderhoud van de gronden.

art. 14

WATERKERING**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in de artikelen 3, 4, 5, 7, 9, 10, 12, 18, 22 en 23 primair bestemd voor de waterkering en waterbeheersing, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en tevens voor de aanleg van fiets- en voetpaden. De gronden van de Hoogendijk, voor zover gelegen ten zuiden van de rijksweg A9, zijn tevens bestemd als natuurontwikkelingsgebied.

2. Bebouwingsnormen

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 3, 4, 5, 7, 9, 10, 12, 18, 22 en 23 gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- b. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden en noodzakelijk is voor het normale onderhoud van de gronden.

4. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie die belast is met het beheer van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 15

WATER, TEVENS GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE EN NATUURLIJKE WAARDE**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn bestemd voor water met de voor de waterhuishouding en het verkeer in en over het water noodzakelijke bouwwerken, geen gebouwen zijnde, alsmede bestemd voor het behoud of herstel van de aldaar voorkomende, dan wel de daaraan eigen landschappelijke- en natuurlijke waarden.

2. Bebouwingsnormen

- a. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen (gemeten ten opzichte van de hoogte van de direct aangrenzende oever).
- b. Steigers mogen uitsluitend worden gebouwd voor het afmeren van recreatievaartuigen binnen de op de kaart aangegeven aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen.
- c. De oppervlakte van een steiger mag niet meer dan 10 m² bedragen.
- d. Steigers moeten met de lengterichting evenwijdig aan de oever worden gebouwd.
- e. De toepassing van artikel 17 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is uitgesloten.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden:

- a. als ligplaats of aanlegplaats voor woon- of bedrijfsschepen;
- b. als jachthaven;
- c. als opslag-, stort- of bergplaats van andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden en noodzakelijk is voor het normale onderhoud van de gronden;
- d. het graven, vergraven of dichten van waterlopen en het maken van dammen, voor zover het ligt in natuurontwikkelingsgebied.

4. Aanlegvergunningen

- a. Het is verboden om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken of werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. het aanbrengen van bovengrondse of ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 2. het aanbrengen of aanleggen van oeverbeschoeiingen of kaden;
 3. het verrichten van proefboringen en andere boringen ten behoeve van het winnen van water, delfstoffen en andere bodemschatten;
 4. het graven, vergraven of dichten van watergangen en het maken van dammen;
 5. het aanbrengen van afbeeldingen of tekens voor commerciële doeleinden;
 6. het veroorzaken van ontploffingen in of op de bodem van waterlopen.

b. Een aanlegvergunning is niet vereist voor:

1. het uitvoeren van normale onderhoudswerkzaamheden of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
2. werken of werkzaamheden die zijn gericht op het behoud en herstel van de in lid 1 genoemde waarden.

5. Toetsingscriterium aanlegvergunningen

Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning als door de in het vorige lid genoemde werken of werkzaamheden, dan wel door de gevolgen daarvan, hetzij direct, hetzij indirect de landschappelijke of natuurlijke waarden van de gronden niet onevenredig worden of niet onevenredig kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden tot herstel van de waarden niet worden of niet kunnen worden verkleind.

6. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van lid 2 onder b voor één steiger aansluitend aan elk bouwperceel waarop een woning is toegestaan of, indien dit bouwperceel door een weg gescheiden los van het water, direct tegenover dat bouwperceel en met inachtneming van het bepaalde in lid 2 onder c en d.

7. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie die belast is met het beheer van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 16

RIET- EN OEVERLAND, TEVENS GEBIED VAN LANDSCHAPPELIJKE EN NATUURLIJKE WAARDE**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn bestemd voor de instandhouding van riet- en oeverland, alsmede het behoud en/of herstel van de aldaar voorkomende dan wel de aan deze gronden eigen landschappelijke- en natuurlijke waarde.

2. Bebouwingsnormen

Op de gronden mag niet worden gebouwd.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik als staan- of ligplaats voor onderkomens;
- b. het gebruik als speelterrein, parkeerterreinen, dagcamping, lig- en speelstranden, lig-en speelweiden en zwemgelegenheden
- c. het gebruik of het aanwezig zijn of opgeslagen hebben van één of meer aan hun gebruik onttrokken, gereede dan wel onklare machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, dan wel onderdelen daarvan;
- d. het gebruik als opslag-, stort- of bergplaats van andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- f. het aanbrengen van afbeeldingen of tekens voor commerciële doeleinden.

4. Aanlegvergunning

- a. Het is verboden, zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning), de volgende werken of werkzaamheden, uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. het aanleggen of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 2. het ontginnen, bodemverlagen, afgraven, ophogen en egaliseren van gronden en scheuren van grasland;
 3. het aanbrengen van bovengrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
 4. het aanbrengen of aanleggen van oeversbeschoeiingen;
 5. het vellen, rooien of beschadigen van houtgewas, anders dan bij wijze van verzorging van de aanwezige houtopstand, met dien verstande, dat geen aanlegvergunning is vereist voor het periodiek kappen van vriendhout en ander hakhout, voor zover betreffende de normale uitoefening van het ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan bestaande bodemgebruik; geen vergunning is nodig voor werken en werkzaamheden met betrekking tot het houtgewas als bedoeld in artikel 15 lid 2 van de Boswet en indien een beschikking aanwezig is in de zin van artikel 13 van de Boswet;
 6. het beplanten van gronden met bomen, die ten tijde van het van kracht worden van dit plan niet met bomen beplant zijn;
 7. het verrichten van proefboringen en andere boringen ten behoeve van het winnen van water, delfstoffen en andere bodemschatten;
 8. het graven, vergraven of dichten van watergangen en het maken van dammen;
 9. het veroorzaken van ontploffingen in of op de grond.

- b. Een aanlegvergunning is niet vereist voor:
1. het uitvoeren van normale onderhoudswerkzaamheden of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
 2. werken of werkzaamheden die zijn gericht op het behoud en herstel van de in lid 1 genoemde waarden.

E. Dienstverlenende doeleinden

art. 17

TUINCENTRUM (TC)

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven die siergewassen kweken verzorgen alsmede verkopen, werkzaamheden uitvoeren voor tuinaanleg en- onderhoud, tuinbenodigdheden verkopen, met de daarbij behorende bouwwerken, waaronder bedrijfsgebouwen en kassen en open terreinen, waaronder opslag- en parkeerplaatsen.

2. Bebouwingsnormen

- a. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bebouwingsvak worden gebouwd.
- b. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen buiten het bebouwingsvak worden gebouwd.
- c. De goothoogte en nokhoogte van bedrijfsgebouwen mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 6 m en 9 m.
- d. De bebouwde oppervlakte per bebouwingsvak mag niet meer bedragen dan 1000 m².
- e. Er mag ten hoogste één bedrijfswoning worden gebouwd, waarvan de inhoud niet meer dan 750 m³ mag bedragen en de goothoogte niet meer dan 6 m mag bedragen.
- f. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 2 m.
- g. In afwijking op lid 2 onder a mogen aan woningen ondergeschikte uitbreidingen, zoals erkers en toegangen aan de voorgevel buiten het bebouwingsvak worden geplaatst, mits de resterende afstand tot aan de openbare weg 5 m bedraagt.
- h. De diepte van de ondergeschikte uitbreiding mag niet meer dan 1,5 m zijn en de breedte mag maximaal 3/5 van de voorgevel beslaan.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het bedrijfsmatig verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen bestemd en gereed voor onmiddellijk gebruik of verbruik, uitgezonderd het verkopen of ten verkoop aanbieden van:

- a. planten, bomen en siergewassen;
- b. zaai- en pootgoed;
- c. mest- en kunstmeststoffen;
- d. onkruidbestrijdingsmiddelen;
- e. goederen voor het kweken, verzorgen en bewaren van planten en siergewassen;
- f. tuingereedschappen;
- g. tuinmeubilair.

De handel in de goederen genoemd onder b t/m g is alleen toegestaan indien deze plaatsvindt in combinatie met die genoemd onder a.

F. Recreatieve doeleinden

art.18

RECREATIEVE DOELEINDEN I

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor: dagrecreatie, met de daarbij behorende bouwwerken zoals een kleed- en toilet-ruimte, één horecaruimte met één dienstwoning, een verenigingsruimte, aanleg- en vissteigers alsmede open terreinen waaronder speelweiden, wegen, water o.a. ten behoeve van de waterhuishouding, paden en parkeerterreinen. Daar waar dit op de kaart staat aangeduid zijn deze gronden tevens bestemd voor agrarisch medegebruik respectievelijk voor gebruik als tuinen en erven, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

2. Bebouwingsnormen

- a. De oppervlakte van de horecaruimte mag niet meer bedragen dan 150 m². De oppervlakte van de bijbehorende dienstwoning mag niet meer bedragen dan 80 m². De horecaruimte en de dienstwoning moeten binnen de daartoe op de plankaart aangegeven zone worden gerealiseerd.
- b. De oppervlakte van een verenigingsruimte, mag niet meer dan 200 m² bedragen.
- c. De oppervlakte van de overige bouwwerken mag niet meer dan 75 m² bedragen.
- d. De gezamenlijke oppervlakte van de sanitaire voorzieningen en gebouwen voor het beheer mag niet meer bedragen dan 500 m².
- e. De goot- en nokhoogte van enig gebouw mogen niet meer dan respectievelijk 3,5 m en 7 m bedragen.
- f. De gebouwen dienen van een kap te worden voorzien, waarvan de dakhelling niet minder dan 25° en niet meer dan 60° mag bedragen.
- g. Er mogen ten hoogste drie vogelobservatie hutten worden gebouwd, waarvan de hoogte en de oppervlakte niet meer dan respectievelijk 3,5 m en 25 m² mag bedragen.
- h. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3,5 m bedragen.
- i. Ten behoeve van het agrarisch medegebruik gelden de bebouwingsnormen van artikel 9 lid 2 en lid 5.
- j. ten behoeve van het gebruik als tuinen en erven gelden de bebouwingsnormen van artikel 5 lid 2 onder c.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van gronden:

- a. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als ligplaats of aanlegplaats voor woon- en/of bedrijfsschepen;
- b. het gebruik van gronden voor het varen met motorboten, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden en noodzakelijk is voor het normale onderhoud van de gronden;
- c. het storten van slib en/of afval.

4. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:

- a. de leden 1 en 2 voor kamperen in het gebied gedurende ten hoogste 3 nachten, ten behoeve van deelnemers aan in de bestemming passende evenementen;
- b. lid 2 onder e voor een platte afdekking;

5. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "waterkering" en/of "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie belast met het dijkbeheer respectievelijk de beheerder van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 19

RECREATIEVE DOELEINDEN II

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor sportterreinen met de daarbij behorende bouwwerken en open terreinen, waaronder beplantingen, ontsluitingswegen en paden, water en parkeerterreinen.

2. Bebouwingsnormen en inrichtingsnormen

- a. Bij sportterreinen mag ten hoogste één verenigingsgebouw worden gebouwd, met een oppervlakte van niet meer dan 400 m².
- b. De goothoogte van gebouwen mag niet meer dan 4 m bedragen.
- c. Gebouwen moeten worden afgedekt met een kap of een stelsel van kappen, waarvan de dakhelling niet minder dan 25° en niet meer dan 60° mogen bedragen, met dien verstande dat gebouwen op onderdelen ook plat mogen worden afgedekt tot ten hoogste 50% van de oppervlakte van het gebouw.
- d. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3,5 m bedragen, met dien verstande, dat de hoogte van lichtmasten niet meer dan 6 m mogen bedragen op openbare wegen en niet meer dan 15 m op sportterreinen.

art. 20

MANEGE EN BIJBEHORENDE TERREINEN**1. Bestemmingsomschrijving**

Deze gronden zijn bestemd voor het beoefenen van ruitersport, met de daarbij behorende bouwwerken, waaronder een dienstwoning, en open terreinen waaronder parkeerplaatsen.

2. Bebouwingsnormen

- a De bebouwde oppervlakte mag niet meer bedragen dan 85% van het bebouwingsvak.
- b De goothoogte en nokhoogte van enig gebouw mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 6 m en 9 m.
- c Er mag ten hoogste één dienstwoning worden gebouwd met een inhoud van niet meer dan 750 m³.
- d De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

3. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 2 onder d voor een hoogte van niet meer dan 6 m.

art. 21

VOLKSTUINEN

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn bestemd voor volkstuinen met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en open terreinen.

2. Bebouwingsnormen

De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen, met dien verstande dat de oppervlakte en hoogte van kassen en gereedschapskisten niet meer dan respectievelijk 6 m² en 0,75 m mogen bedragen.

3. Gebruiksregels

Tot een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend het gebruik ten behoeve van kamperen.

4. Wijzigingsbevoegdheid

- a. Overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen burgemeester en wethouders de in lid 1 genoemde bestemming wijzigen in de bestemming "agrarische doeleinden I, tevens gebied van landschappelijke waarde", voor het herstel van de aldaar voorkomende, dan wel daaraan eigen landschappelijke waarden. Op de gronden welke door toepassing van de wijziging de bestemming "agrarische doeleinden I, tevens gebied van landschappelijke waarde" hebben gekregen, is het bepaalde in artikel 9 van overeenkomstige toepassing.
- b. Alvorens tot wijziging over te gaan, stellen burgemeester en wethouders belanghebbenden in de gelegenheid schriftelijk of mondeling bedenkingen naar voren te brengen, met inachtneming van de procedureregels als vermeld in artikel 30.

G. Verkeersdoeleinden

art. 22

WEGEN I

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor wegen (met inbegrip van de nodige rijwegen, busstroken, fiets- en voetpaden en daar waar dit op de kaart staat aangeven een voet- en fietsbrug, bermen, berm-sloten en boezemwater) met de daarbij behorende of daarin passende bouwwer-ken, waaronder viaducten en geluidwerende voorzieningen, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

Waar dit op de kaart is aangegeven zijn de gronden tevens bestemd voor een ecologische verbindingszone bestaande uit water en groenvoorzieningen via een ecoduct onder de Rijksweg A2 ten behoeve van de migratie van dieren en plan-ten.

2. Bebouwingsnormen

- a. Ten aanzien van de bebouwing wordt bepaald, dat de hoogte van bouwwer-ken, geen gebouwen zijnde, niet meer dan 25 m mag bedragen.
- b. De goothoogte van de bebouwing mag niet meer dan 2,5 m bedragen.

3. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie die belast is met het beheer van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

art. 23

WEGEN II

1. Bestemmingsomschrijving

Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in artikel 14, bestemd voor wegen (met inbegrip van de nodige rijwegen, parkeerstroken, voetpaden en bermen) met de daarbij behorende bouwwerken, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

2. Bebouwingsnormen

- a. Ten aanzien van de bebouwing wordt bepaald, dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer dan 3,5 m mag bedragen, met dien verstande dat de hoogte van lichtmasten niet meer dan 8 m mag bedragen.
- b. De goothoogte van de bebouwing mag niet meer dan 3 m bedragen, en de gezamenlijke oppervlakte van de bebouwing mag niet meer dan 5 m² bedragen.

3. Adviesvereiste

Voor zover deze bestemming samenvalt met de bestemming "leidingenstrook", wordt de bouwvergunning niet verleend, dan nadat de instantie die belast is met het beheer van de leidingen, daarover advies heeft uitgebracht.

HOOFDSTUK 3: ALGEMENE BEPALINGEN

art. 24

KARAKTERISTIEKE BOUWWERKEN**1. Bebouwingsnormen**

Indien een bouwwerk op de kaart nader is aangeduid als "karakteristiek bouwwerk", dient de uitwendige hoofdvorm van het betrokken bouwwerk, bepaald door goothoogte, nokhoogte, nokrichting, dakvorm, dakhelling, gevelindeling en grondoppervlakte, zoals deze was op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan gehandhaafd te worden, overeenkomstig de bij de voorschriften behorende bijlage IV.

2. Vrijstelling

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, voor het bouwen overeenkomstig de bebouwingsnormen van de betreffende bestemmingsvoorschriften, indien:

- a. het bouwwerk teniet is gegaan door een calamiteit;
- b. handhaving van het bepaalde in het eerste lid niet in redelijkheid kan worden geleverd van de eigenaar en/of gebruiker van het bouwwerk en door middel van financiële tegemoetkomingen of anderszins de onevenredige nadelige gevolgen voor de eigenaar en/of gebruiker niet opgeheven kunnen worden.

art. 25

ONGEORLOOFDE WIJZE VAN BOUWEN

Het is verboden op enig terrein of bouwperceel zodanig te bouwen, dat daardoor op een aangrenzend terrein of bouwperceel een toestand zou ontstaan, die aldaar niet meer met de voorschriften zou overeenstemmen, of voor zover er reeds aldaar een afwijking van de voorschriften bestaat, zodanig te bouwen, dat deze afwijking nog zou worden vergroot.

art. 26

NUTSLEIDINGEN

1. Het is verboden om binnen een afstand van 5 m aan weersijden van de op de kaart aangegeven aardgastransportleiding bebouwing op te richten, en werken en/of werkzaamheden, geen normale onderhoudswerkzaamheden zijnde en niet zijnde werkzaamheden van ondergeschikte betekenis, uit te voeren.
2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in het eerste lid. Alvorens vrijstelling te verlenen, winnen burgemeester en wethouders advies in bij de leidingbeheerder.
3. Indien het conceptbesluit van burgemeester en wethouders strekt tot verlening van vrijstelling in strijd met het in het tweede lid bedoelde advies, wordt vrijstelling niet eerder verleend dan nadat Gedeputeerde Staten schriftelijk hebben verklaard dat zij tegen het verlenen van de vrijstelling geen bezwaar hebben. Bij het verzoek aan Gedeputeerde Staten om een verklaring van geen bezwaar wordt het in het tweede lid bedoelde advies overlegd.

art 27

LEIDINGENSTROOK

1. **Bestemmingsomschrijving**
Deze gronden zijn, onverminderd het bepaalde in de artikelen 4, 12, 14, 15, 18, 22 en 23 bestemd voor een leidingenstrook.
2. **Bebouwingsnormen**
Onverminderd het bepaalde in de artikelen 4, 12, 14, 15, 18, 22 en 23 mogen op deze gronden geen gebouwen worden gebouwd.
3. **Gebruiksregels**
Tot een gebruik van gronden strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 31, wordt in ieder geval gerekend
 1. het aanbrengen van boven en/of ondergrondse transport -, energie -, of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
 2. het verrichten van boringen, het graven of vergraven van gronden, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte beheer van de gronden en noodzakelijk is voor het normale onderhoud van de gronden.

art. 28

WONINGEN BEHORENDE BIJ BEDRIJVEN

Woningen worden gerekend te blijven behoren tot het (agrarisch) bebouwingsvak, waartoe zij bij het ter inzage leggen van het ontwerp van het plan behoorden.

art. 29

VRIJSTELLINGEN

1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het in het plan bepaalde voor:
 - a. de bouw van kleine utilitaire bouwwerken, zoals transformatorhuisjes, gasdrukregel- en meetstations en gemalen, met inachtneming van de volgende regels:
 1. de oppervlakte van enig gebouw mag niet meer dan 20 m² bedragen;
 2. de goothoogte van enig gebouw mag niet meer dan 3,5 m bedragen;
 3. de nokhoogte van enig gebouw mag niet meer dan 6 m bedragen;
 - b. het met ten hoogste 2 m afwijken van een vastgesteld onderdeel van een grens of van de richting van een straat en van de dienovereenkomstig vastgestelde vorm van bebouwingsgrenzen, indien bij definitieve uitmeting blijkt, dat enige afwijking in het belang van een doelmatige bebouwing is;
 - c. het afwijken van de voorgeschreven inhoudsmaten van een woning met ten hoogste 5%.

art. 30

PROCEDUREREGELS BIJ TOEPASSING WIJZIGINGSBEVOEGDHEDEN

1. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheden als vermeld in artikel 9 lid 7, artikel 11 lid 5 en artikel 21 lid 4 dienen de navolgende procedureregels in acht genomen te worden:
 - a. de ontwerp-wijziging ligt gedurende 4 weken ter gemeentesecretarie ter inzage;
 - b. burgemeester en wethouders maken deze terinzagelegging tevoren in één of meer huis-aan-huisbladen, dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, alsmede op de gebruikelijke wijze, bekend;
 - c. de bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het naar voren brengen van zienswijzen;
 - d. gedurende de onder a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders mondeling of schriftelijk zienswijzen naar voren brengen tegen de ontwerp-wijziging;
 - e. burgemeester en wethouders nemen een met redenen omkleed besluit en doen daarvan mededeling aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht;
 - f. bij het aan Gedeputeerde Staten ter goedkeuring inzenden van de vastgestelde wijziging worden de ter zake naar voren gebrachte zienswijzen meegezonden;
 - g. het besluit van Gedeputeerde Staten wordt aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht meegedeeld.
2. Alvorens tot wijziging wordt overgegaan, horen burgemeester en wethouders de Raadscommissie Ruimte.

art. 31

ALGEMENE GEBRUIKSBEPALING

1. Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken voor een doel of op een wijze strijdig met het in dit plan - behoudens in artikel 31- bepaalde.
2. Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan onbebouwde gronden of gebouwen te gebruiken of te laten gebruiken als seksinrichting.
3. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde onder 1 indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

art. 32

OVERGANGSBEPALING

1. Bouwen

Een bouwwerk dat op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van het plan rehtens bestaat of in uitvoering is, danwel na het tijdstip krachtens een daartoe strekkende bouwvergunning of anderszins rehtens is of mag worden gebouwd, mag, mits de bestaande afwijkingen naar hun aard niet worden vergroot en behoudens onteigening:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits dit geen algehele vernieuwing of verandering van het in de aanhef bedoelde bouwwerk tot gevolg heeft;
- b. uitsluitend indien het bouwwerk door een calamiteit is tenietgegaan, geheel worden vernieuwd, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse bij het plan - behoudens in dit artikellid - zijn bepaald tenzij herbouw daardoor niet zou zijn toegestaan, en mits de aanvraag tot bouwvergunning is ingediend binnen 18 maanden nadat het bouwwerk is tenietgegaan;
- c. tot niet meer dan 115% van de oppervlakte van het in de aanhef bedoelde bouwwerk worden uitgebreid, met inachtneming van de grenzen welke ten aanzien van het bouwen ter plaatse bij het plan - behoudens in dit artikellid - zijn bepaald;
- d. het gestelde onder lid 1 a, b en c is niet van toepassing op de paardenstal annex schuur op perceel sectie D nr. 1887 aan de Amstelzijweg.

2. Gebruik

- a. Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan - behoudens in dit artikellid - bepaalde en dat bestaat op het tijdstip, waarop het plan van kracht wordt, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits door die wijziging de strijdigheid met het plan niet wordt vergroot.
- b. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op gebruik als daar bedoeld, dat reeds in strijd was met het tot het daargenoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan en dat tot op 3 maanden voor dat tijdstip nog niet bestond.

art. 33

STRAFBEPALING

Een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is:

- a. elke overtreding van het bepaalde in artikel 31 lid 1 met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken;
- b. elke overtreding van het bepaalde in de artikelen 3 lid 5, 9 lid 4, en 15 lid 4 met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

art. 34

SLOTBEPALING

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:
"Voorschriften bestemmingsplan "Ouderkerkerplas e.o.".

7 januari 2002

Gerhard

2452

Aa



2451

2510

2512

2511

54

B

75
3.5

2355

1806

1807

1879

34

WQ

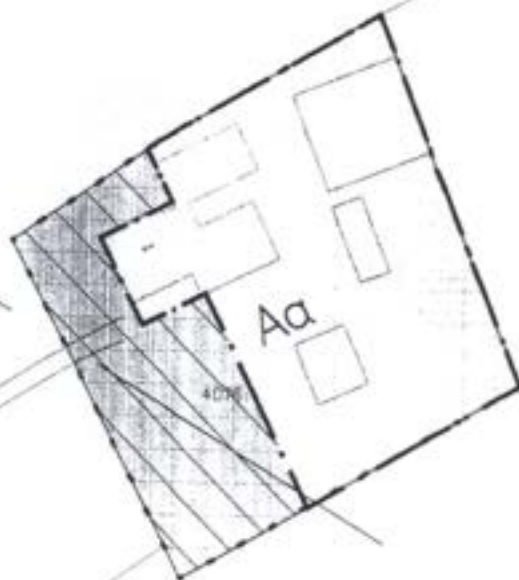
1877



Bestemmingsplan
OUDERKERKERPLAS e.o.
Gemeente Ouder-Amstel



VVK architectuur
en stedenbouw bv



Hoogerzijde

DETAIL 1

SCHAAL 1:1000

101140-0046-02

7 januari 2002



Langeveldpad

1128

machneweg

4134

4336

1518

41

2254

7333

2234

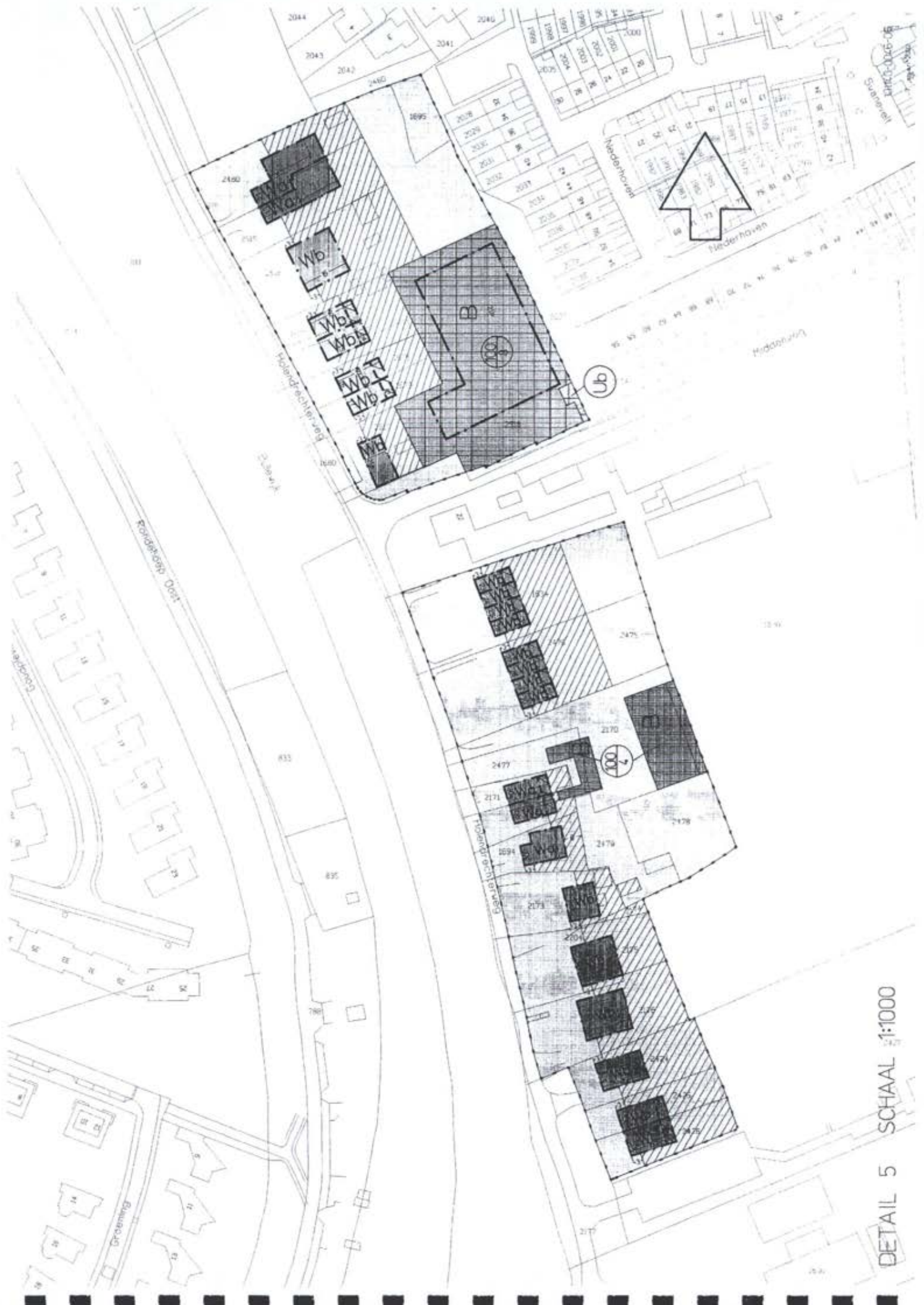
DETAIL 2 SCHAAL 1:1000

101140-0046-03

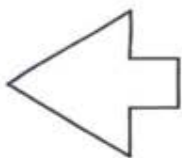
7 January 2003



DETAIL 3 SCHAAL 1:1000

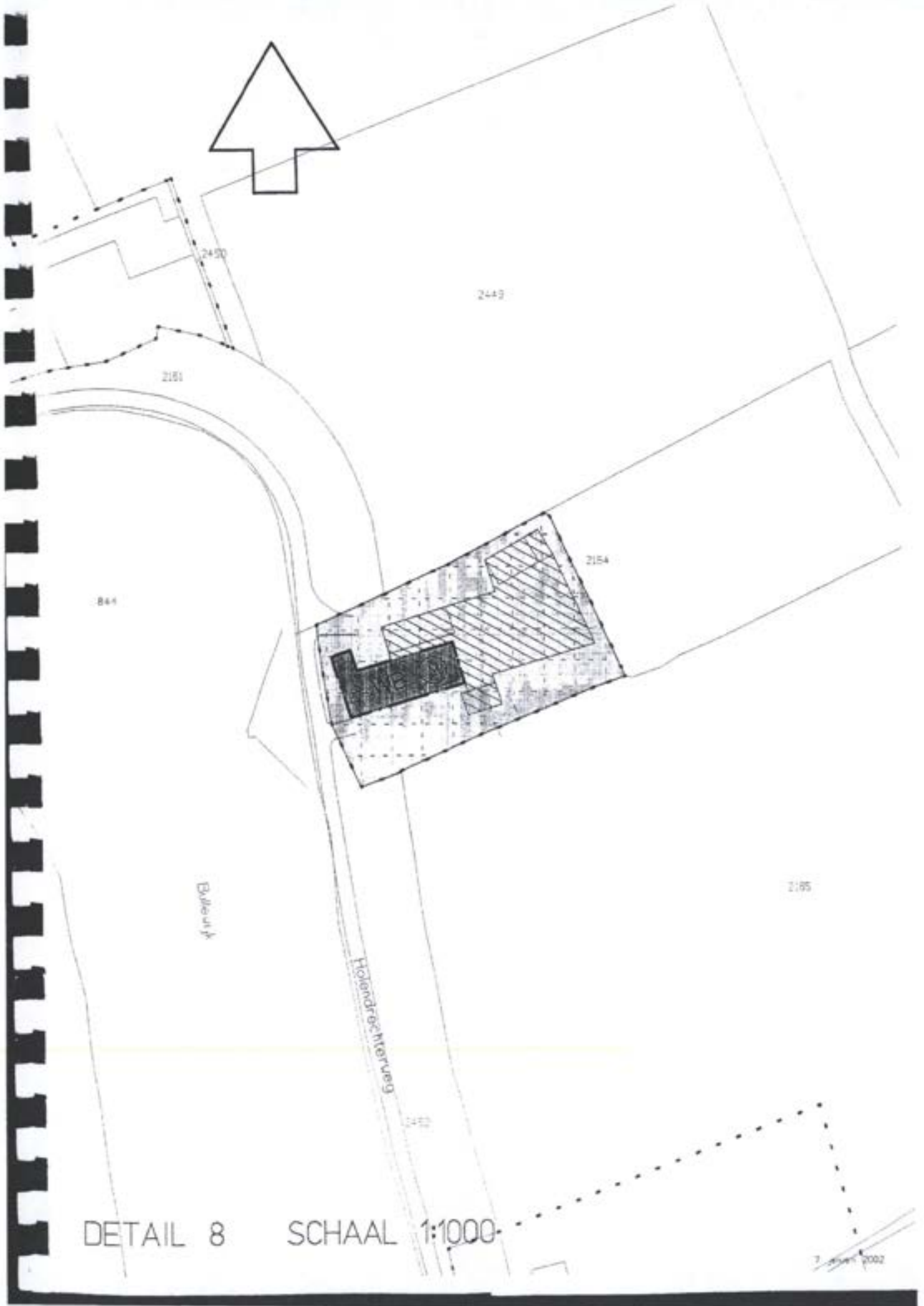


DETAIL 5 SCHAAL 1:1000



DETAIL 6 SCHAL 1:1000

DETAIL 6 SCHAL 1:1000



DETAIL 8

SCHAAL 1:1000

7 April 2002



DETAIL 9 SCHAAL 1:1000

101140-0046-10
7 April 2002

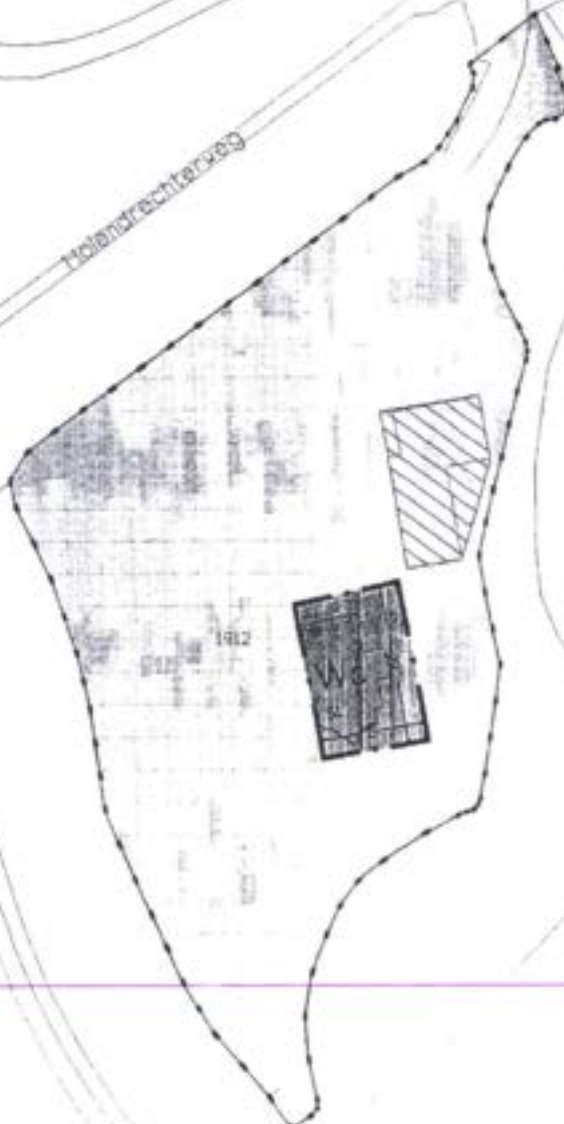


1881

Amstelveeg

Holendrechtweg

Holendrechtweg



1812

Gracht

DETAIL 10 SCHAAL 1:1000

101140-0046-11

7 januari 2002



DETAIL 11 SCHAAL 1:1000

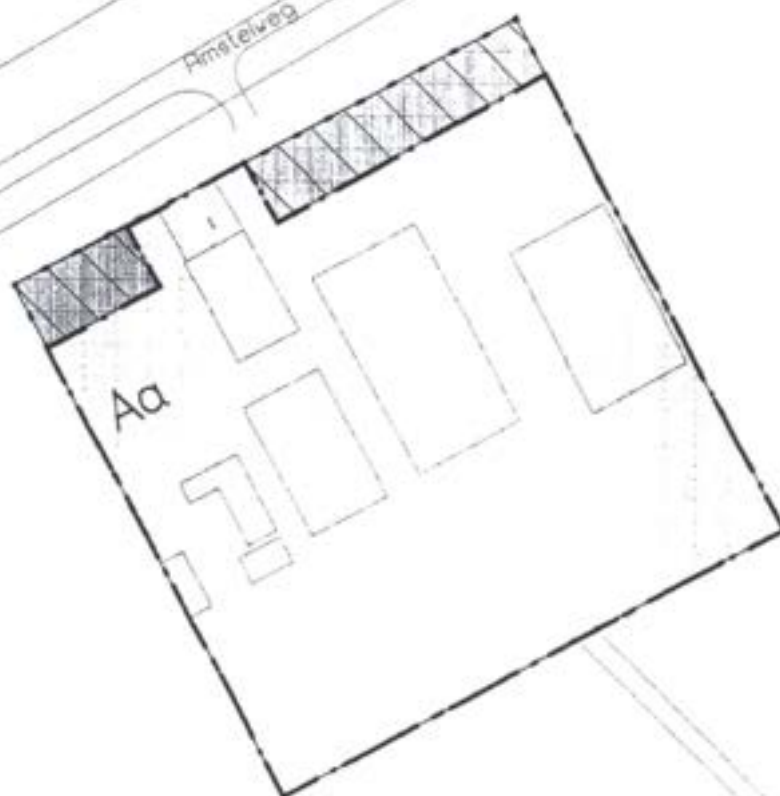
101140-0046-12
7. januar 2002

1736



2169

Amstelweg



DETAIL 12 SCHAAL 1:1000

1310

7 april 2002



Rijksweg A9

Amsteiveg



DETAIL 13 SCHAAL 1:1000

101140-0046-14

7 januari 2002



1914

Holendrecht

Holendrechtseweg

DETAIL 14 SCHAAL 1:1000

101140-0045-15

7 januari 2002



2457

Aq*

54

2458

1901

1906

Hoenderrecht

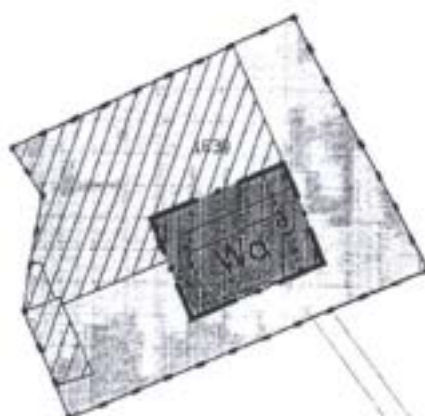
Hoenderrechtweg

DETAIL 15 SCHAAL 1:1000

7 januari 2002



2485



Hogendijk

DETAIL 16 SCHAAL 1:1000

101140-0046-17

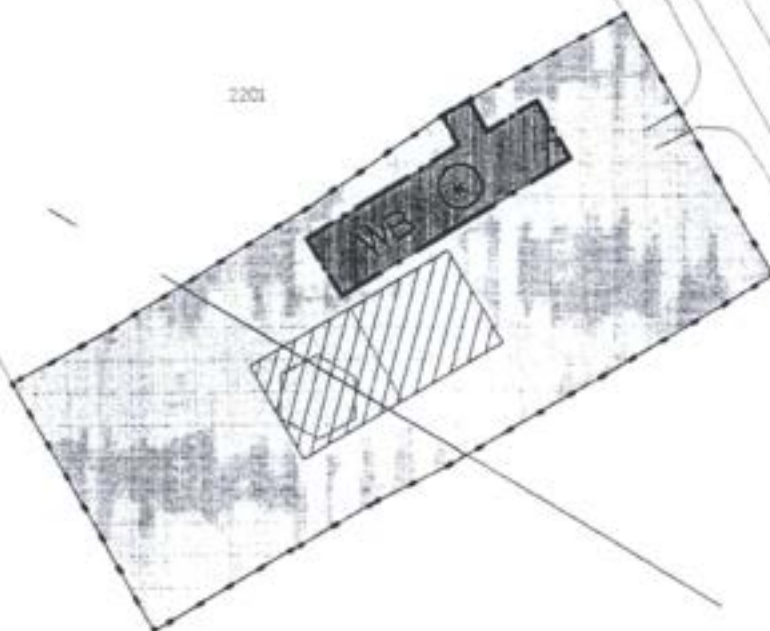
7 januari 2002

1815



Middelenweg

2201



2200

DETAIL 17 SCHAAL 1:1000

7 januari 2002



DETAIL 18 SCHAAL 1:1000

101140-0045-19

7. Januar 2002





DETAIL 20 SCHAAAL 1:1000

10140-0046-21

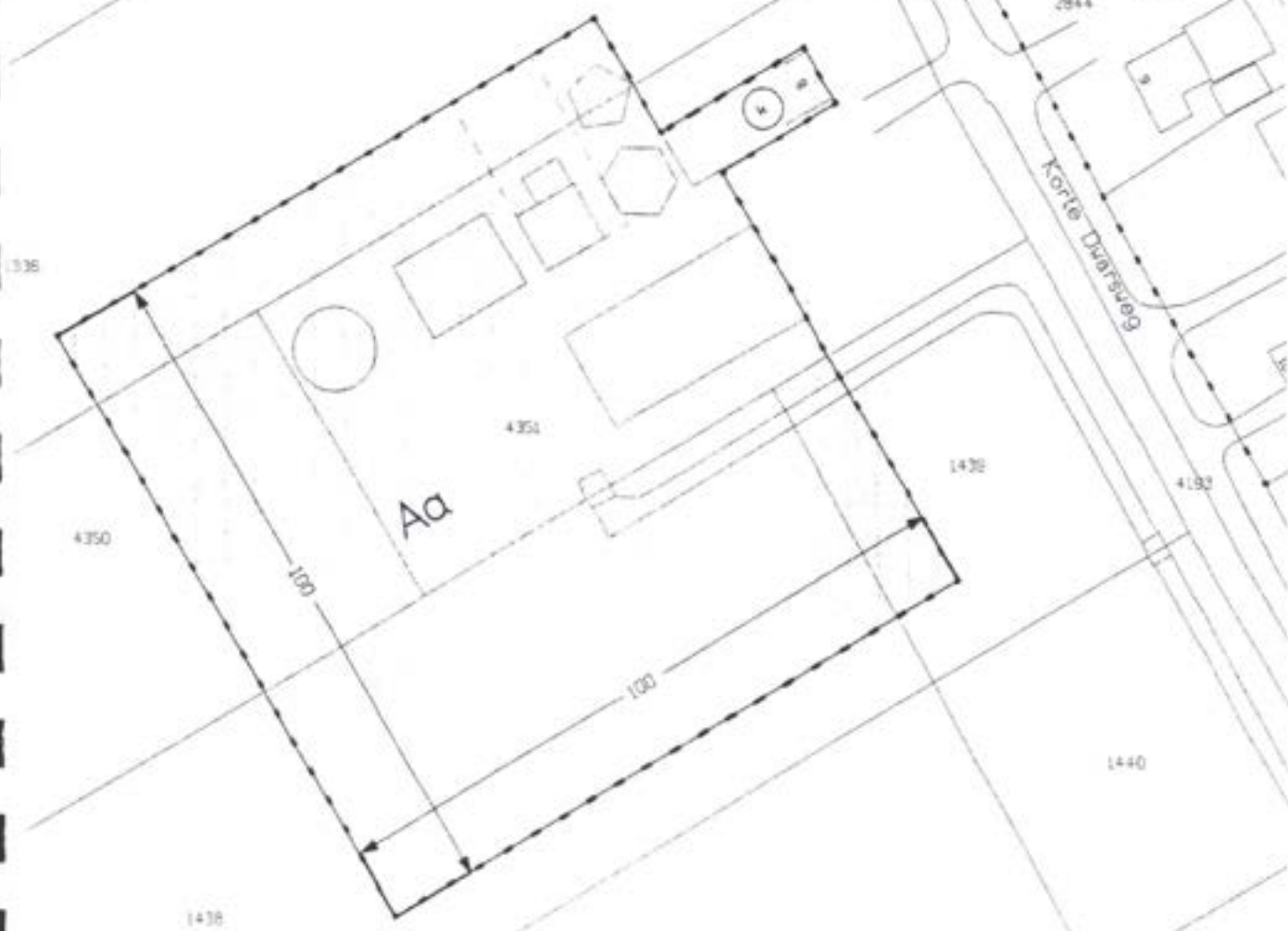
7 januari 2002



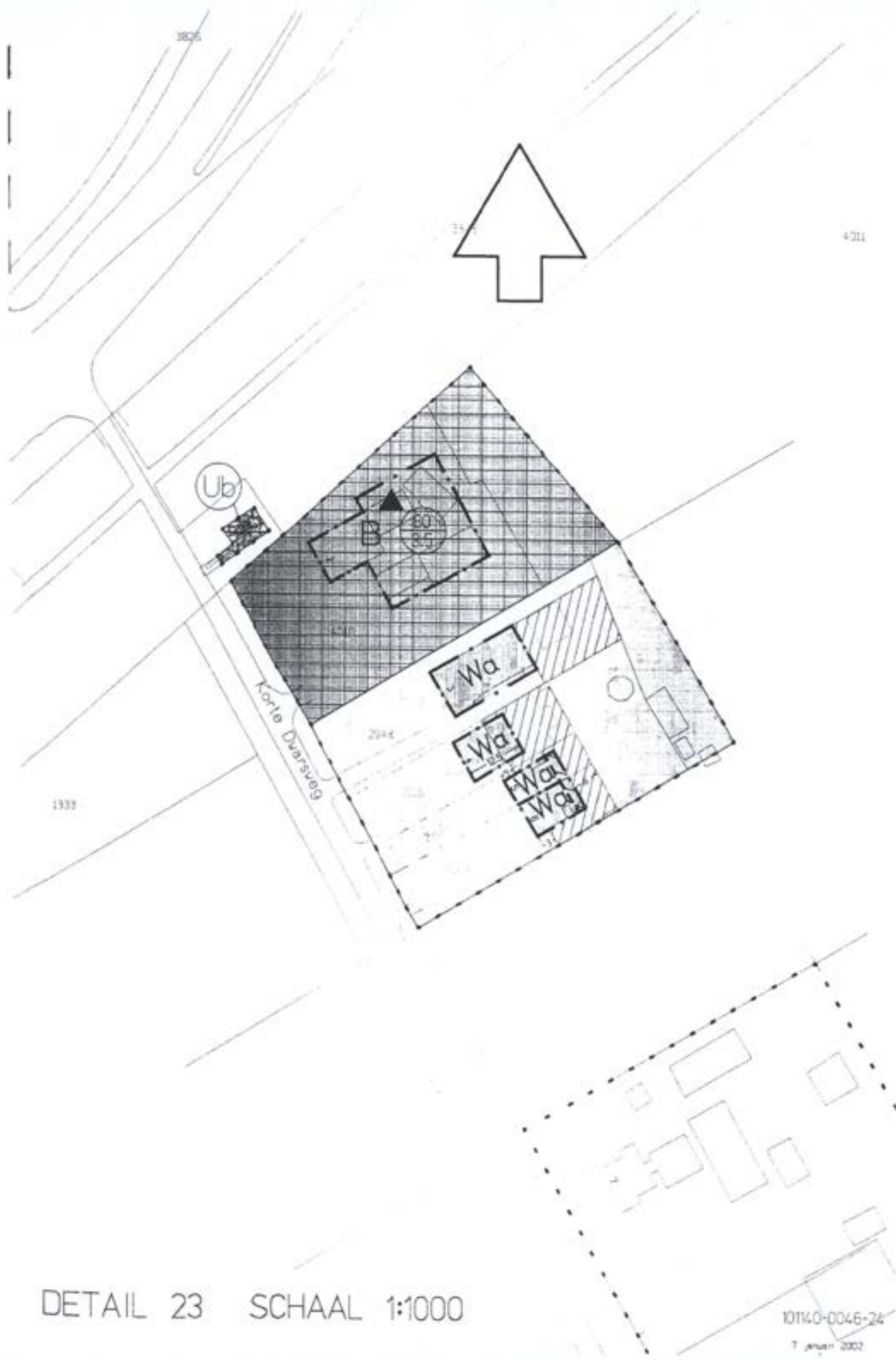
DETAIL 21 SCHAAL 1:1000

101140-0046-22

7. januar 2002



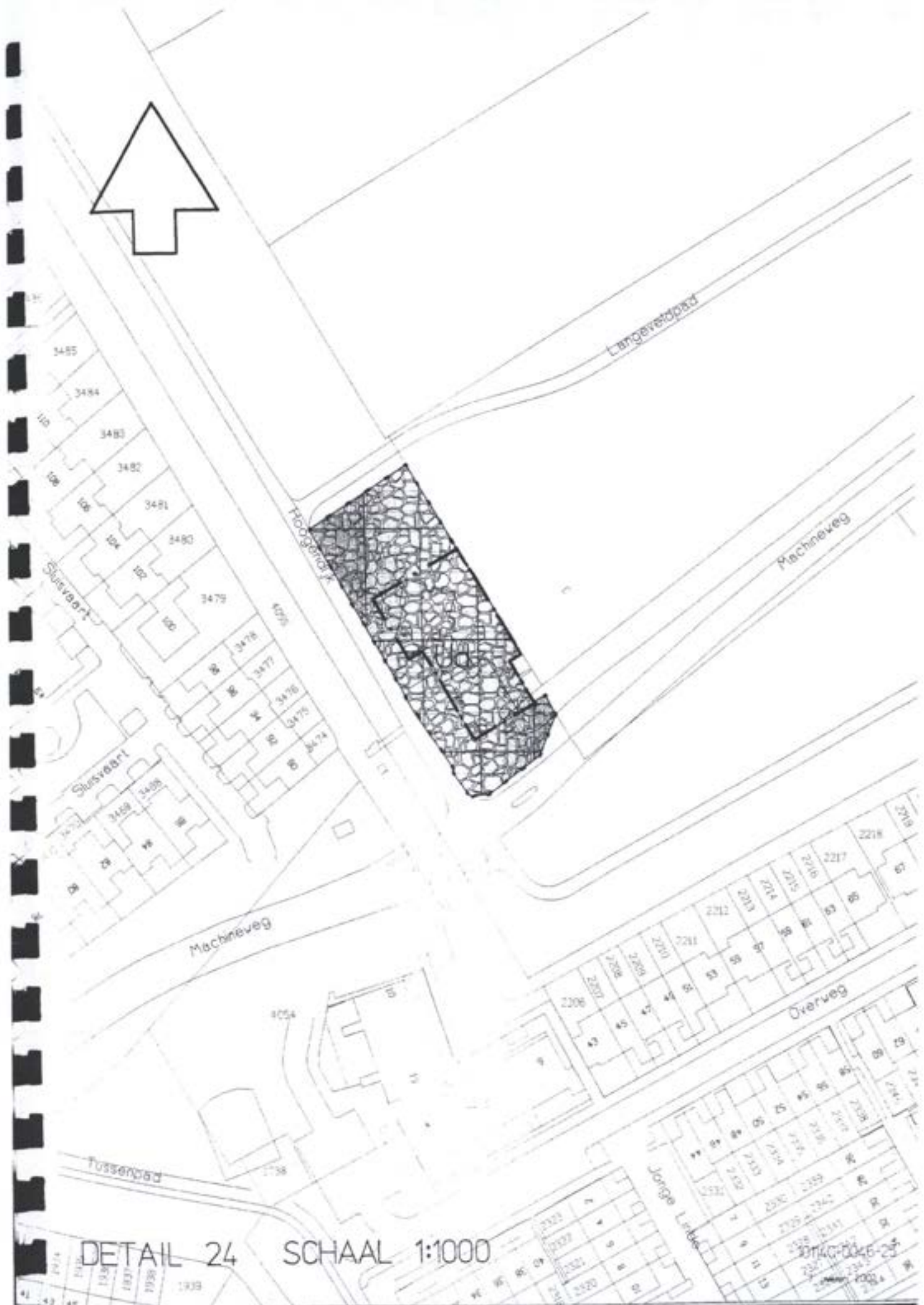
DETAIL 22 [144] SCHAAL 1:1000



DETAIL 23 SCHAAL 1:1000

10140-0046-24

7. januar 2002



3074G-0046-29

I

Inleidende bepalingen

artikel 1 Begripsbepalingen

1. In deze voorschriften wordt verstaan onder:
 - a. **het plan:**
het bestemmingsplan "Ouderkerkerplas e.o. - eerste herziening" van de gemeente Ouder-Amstel;
 - b. **de kaart:**
de kaart deel uitmakende van het plan, nr. 101140-1046-01 en de detailkaarten met nummers 5, 6, 9, 20 en 21.

II

Bestemmingsbepalingen

artikel 2 Van toepassing zijnde voorschriften

Op dit bestemmingsplan zijn van toepassing de voorschriften uit "Bestemmingsplan Ouderkerkerplas e.o." zoals:

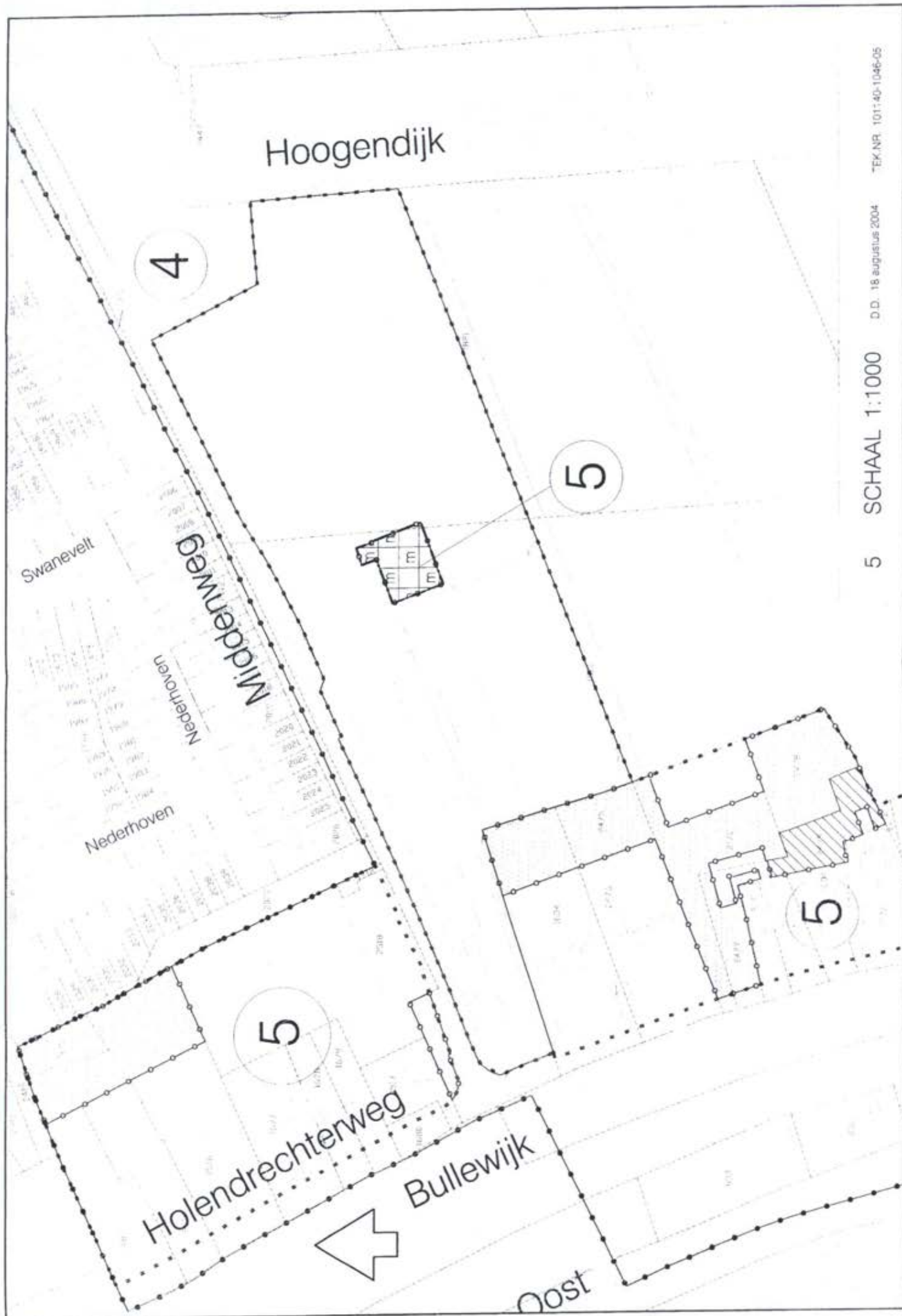
- vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 21 februari 2002;
- goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 24 september 2002;
- gedeeltelijk vernietiging door de Raad van State van het besluit van gedeputeerde staten d.d. 24 september 2003;
- goedgekeurd door gedeputeerde staten d.d. 3 augustus 2004 voor het plandeel met de bestemming "Manege en bijbehorende terreinen".

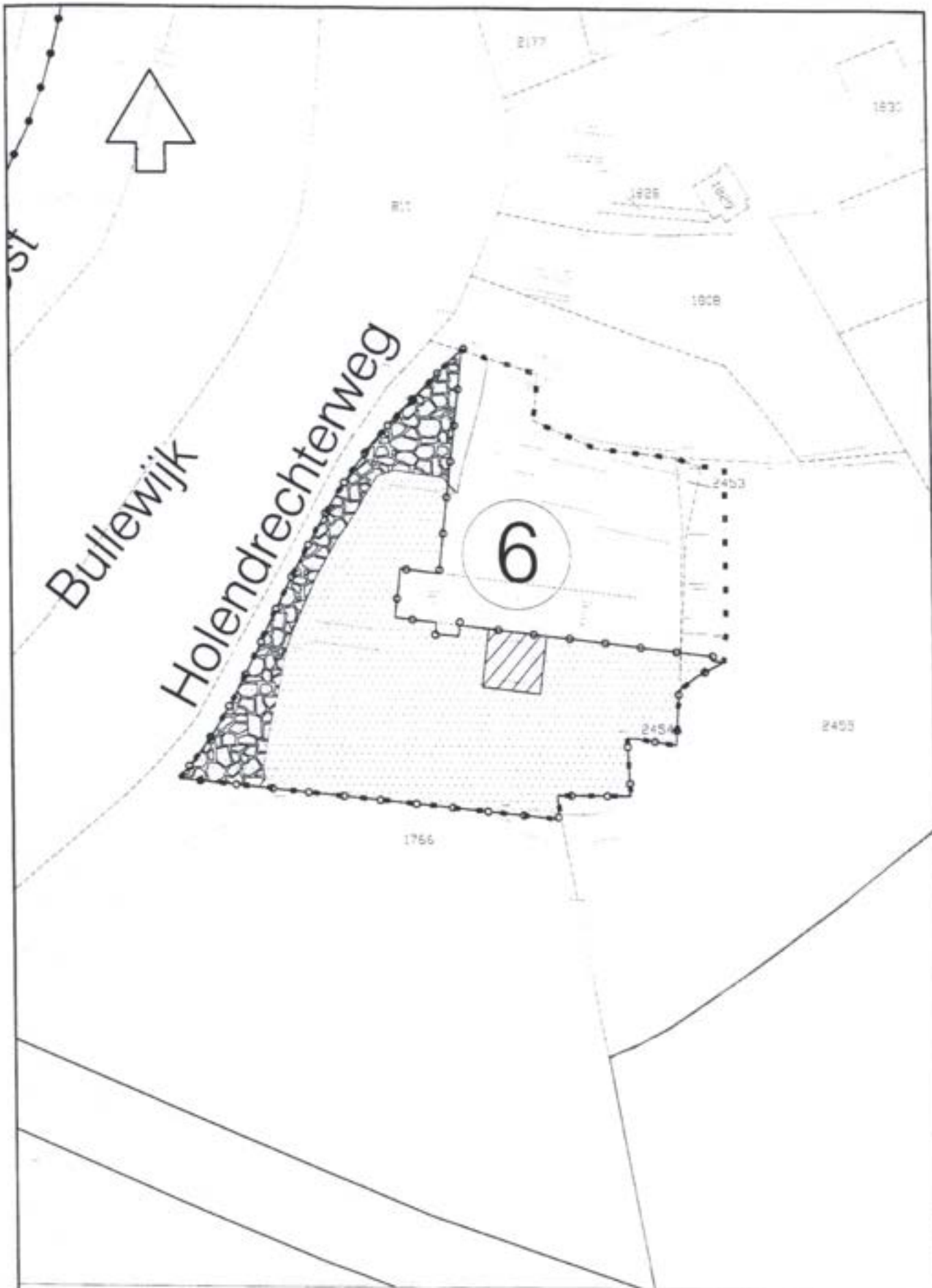
artikel 3 Tuinen en erven bij bedrijven

De naam van de bestemming "Tuinen en erven" zoals opgenomen in artikel 5 van de voorschriften en de kaart van het bestemmingsplan Ouderkerkerplas e.o., is vervangen door de navolgende: "Tuinen en erven bij bedrijven".

artikel 4 Slotbepaling

De voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:
"Voorschriften bestemmingsplan Ouderkerkerplas e.o. - eerste herziening".



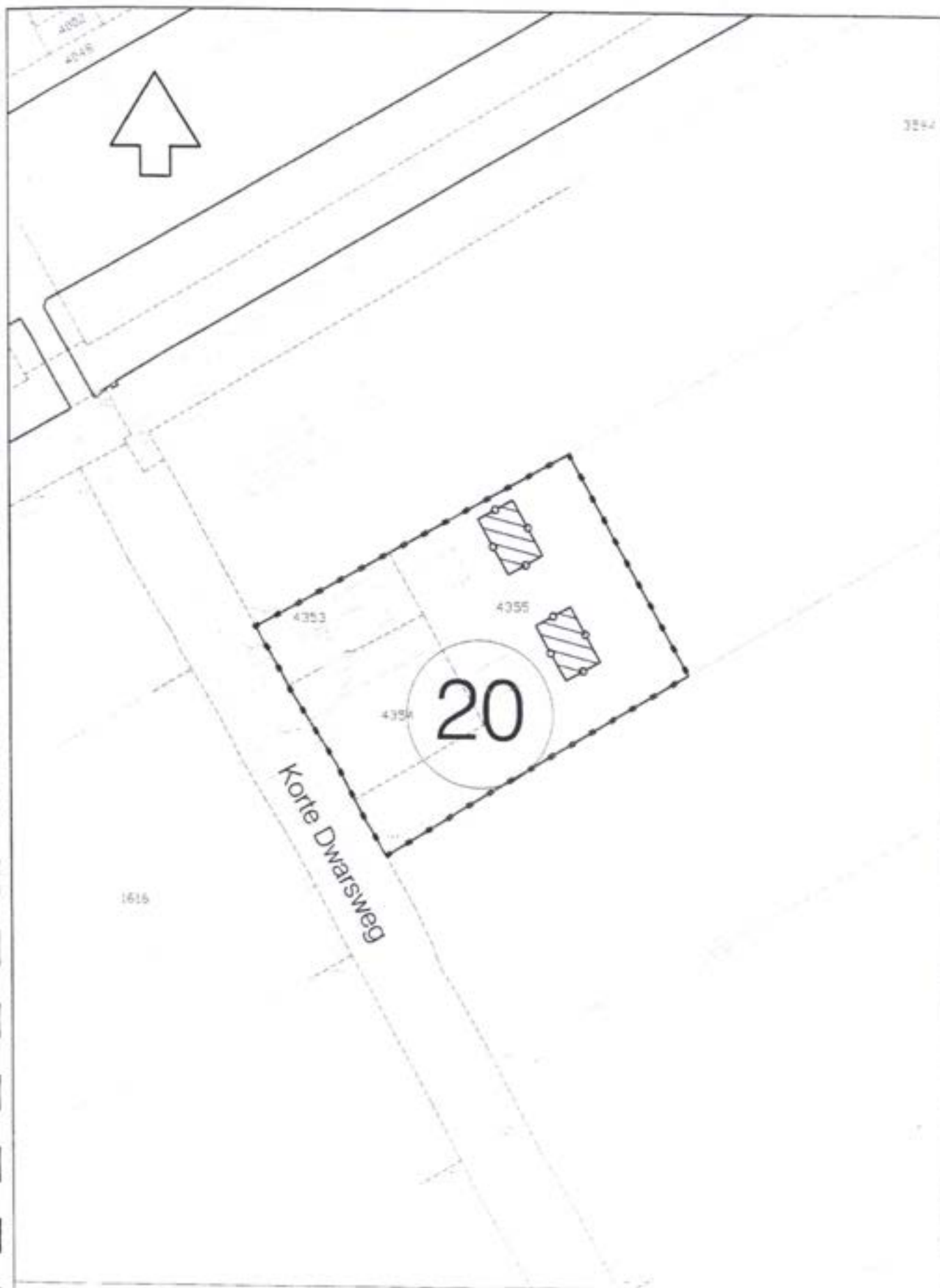




Bullewijk

9

Holendre



3585



3566

21

2844

1439

4193

1451

1445

2005

21

21 SCHAAL 1:1000

D.D. 18 augustus 2004 TEK.NR. 101140-1046-21

VERKLARING

FEITELIJKE AANDUIDINGEN

 BESTAANDE BEBOUWING EN TOPOGRAFISCHE GEGEVENS

 BESTAANDE BEBOUWING EN KADASTRALE GEGEVENS

- + + - GEMEENTEGRENS

- + + + - PROVINCIEGRENS

 GRENS VAN HET BESTEMMINGSPLAN

 GEMEENTEGRENS TE VENS BESTEMMINGSPLANGRENS

 GRENS VAN DE HERZENING

 GEBIED VAN DE HERZENING

 DETAILNUMMER

 DETAILGRENS

BESTEMMINGEN

 WOONDOELEINDEN

 TUINEN EN ERVEN

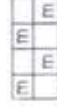
 BEDRIJFSDOELEINDEN

 TUINEN EN ERVEN BIJ BEDRIJVEN

 NUTSDOELEINDEN

 WATERKERING

 RECREATIEVE DOELEINDEN

 MANEGE EN BIJBEHORENDE TERREINEN

BESTEMMINGEN

CONFORMEREND DE IN WETTEN OF VERORDENINGEN
VERVATTEN EISEN INZAKE VERBODEN

BESTEMMINGSAANDUIDINGEN

 BEBOUWINGSGRENS

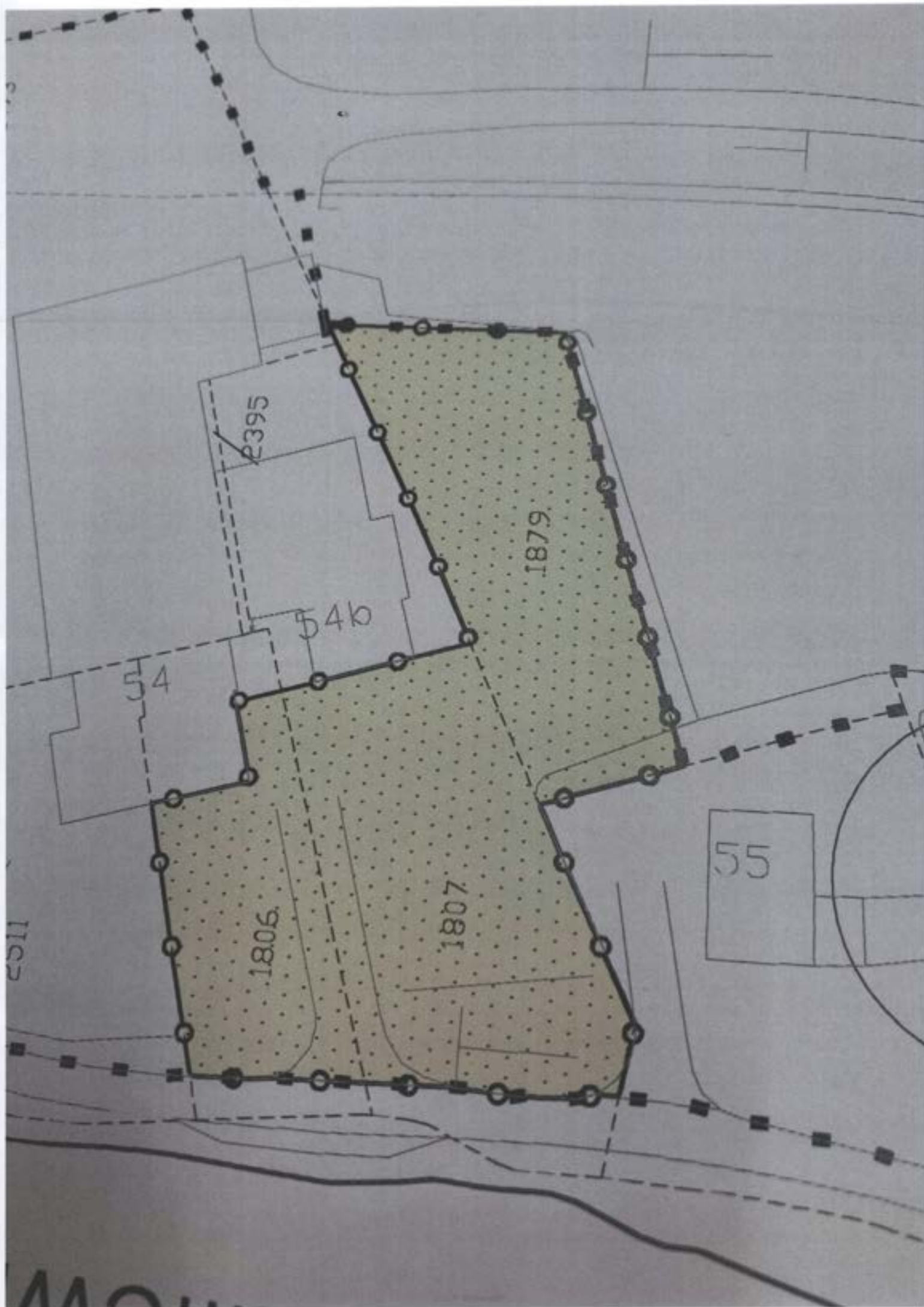
 BESTEMMINGSGRENS

 TUINEN EN ERVEN ALS BEDOELD IN ART. 3, ART. 4, ART. 5 EN ART. 7
VAN DE VOORSCHRIFTEN

— GEEN GEBOUWEN

— HOOFDGEBOUW + BIJGEBOUWEN

— BIJGEBOUWEN





Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.J. Verwindt

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144039

verwindtj@noord-holland.nl

1 | 1

Verzenddatum

30 JAN. 2025

Kenmerk

2256236/2295750

Uw kenmerk

Betreft: verzoek om ontheffing voor de omzetting en bouw van een woning aan Holendrechteweg 54a Ouder-Amstel

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 28 januari 2025 om de door de gemeente Ouder-Amstel gevraagde ontheffing voor de realisatie van een woning en de omzetting van een bedrijfswoning naar burgerwoning op het perceel aan de Holendrechteweg 54a te weigeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2. bijlage(n):

1. brief ontheffingsverzoek gemeente Ouder-Amstel;
2. Brief GS aan gemeente Ouder-Amstel

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

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
Postbus 35
1190 AA OUDERKERK a/d AMSTEL

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.J. Verwindt

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144039

verwindtj@noord-holland.nl

1 | 6

Verzenddatum

30 JAN, 2025

Kenmerk

2256326/2295758

Uw kenmerk

2024-046057

Betreft: ontheffingsverzoek Holendrechteweg 54a te Ouder-Amstel

Geacht college,

In uw brief van 14 mei, door ons ontvangen op 17 mei 2024, verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied van deze verordening. Op basis van deze ontheffing wilt u de bouw van een woning aan de Holendrechteweg 54a mogelijk maken, naast het omzetten van de functie van de bestaande bedrijfswoning naar burgerwoning (hierna ook: het plan).

Op ons verzoek hebt op 29 september 2024 aanvullende gegevens aangeleverd met betrekking tot de motivering op de bijzondere omstandigheden van het geval en de landschappelijke inpassing. Vervolgens hebt u op 15 december 2024 aanvullende gegevens aangeleverd ten aanzien van het plan in relatie tot de stikstofafname en het positieve effect dat het plan zou hebben op het nabijgelegen Natura2000 gebied 'Botshol' als zijnde bijzondere omstandigheid. Hieronder gaan wij nader in op deze aspecten.

Hoewel wij beleidsmatig in kunnen stemmen met het plan, zien wij op dit moment geen juridische mogelijkheid om mee te werken door hiervoor ontheffing te verlenen. Wij hebben op basis van alle aangeleverde gegevens besloten om uw verzoek af te wijzen en de gevraagde ontheffing te weigeren.

Wij zullen wel een wijziging van de omgevingsverordening NH2022 voorbereiden waarmee naar verwachting meer ruimte ontstaat voor onderhavig initiatief. Hieronder treft u de motivering van ons besluit.

Aanleiding en wettelijk kader

Op 27 oktober 2022 heeft uw gemeenteraad het bestemmingplan Holendrechteweg 53-54-54a vastgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van twee nieuwe burgerwoningen en de omzetting van de bedrijfswoning naar een burgerwoning. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld, onder andere door de provincie, vanwege de strijdigheid van het plan met artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020. Uw verzoek om ontheffing voorziet in

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 realisatie van één nieuwe burgerwoning (in plaats van twee), waarmee u een wijzigingsbesluit ex artikel 6.19 van de Algemene wet bestuursrecht wilt nemen.

Planologische en feitelijke situatie

Bij besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 juni 2015 is het bestemmingsplan 'Buitengebied Noord' van 6 maart 2014 voor de percelen Holendrechteweg 54 en 54a vernietigd. Dit maakt dat ter plaatse het bestemmingsplan 'Ouderkerkerplas e.o. 2002' voor deze percelen vigeert. Aan de percelen zijn op grond van dit bestemmingsplan de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Bedrijven met een maximale milieucategorie 2' toegekend. Op het perceel is een autoschadeherstelbedrijf / autospuiterij met bijbehorende bedrijfswoning aanwezig. U geeft aan dat het huidige bedrijf nog in gebruik is en over alle daarvoor benodigde milieuvergunningen beschikt. U vindt de huidige functie op het perceel, zijnde een garagebedrijf, onwenselijk in het landelijk gebied. Derhalve wilt u medewerking verlenen aan het initiatief om ter plaatse de bedrijfsactiviteiten te beëindigen, de aanwezige bedrijfsbebouwing te slopen en daarvoor in de plaats de bedrijfswoning om te zetten naar burgerwoning. Ter compensatie van de te slopen bedrijfsbebouwing is de wens om een nieuwe burgerwoning te realiseren.

Beoordelingskader

Op grond van artikel 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht wilt u een besluit nemen lopende de beroepsprocedure. Het nieuwe besluit voorziet erin dat ter compensatie van de te slopen bedrijfsbebouwing het aantal te bouwen woningen afneemt van twee naar één woning. Uit jurisprudentie blijkt dat in deze gevallen het oude recht van toepassing is. In deze situatie betekent dit een beoordeling op grond van de Omgevingsverordening NH2020 en de Wet ruimtelijke ordening.

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

Beoordeling inhoudelijke aspecten

De planlocatie ligt in een lint langs de veenrivier de Holendrecht ten zuiden van de rijksnelweg A9 te Ouder-Amstel. Dit lint kenmerkt zich door afwisseling van open plekken, agrarische erven en clustering van woonerven. In de Omgevingsverordening NH2020 ligt de locatie binnen de werkingsgebieden MRA landelijk gebied en het Bijzonder Provinciaal (Amstelscheg). Provinciale Staten hebben, gelet op de landschappelijke samenhang, bewust gekozen om de lintbebouwing onderdeel te laten

uitmaken van deze werkingsgebieden. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie.

De instructieregels van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 (MRA Landelijk Gebied) geven aan dat een ruimtelijk plan niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. Dit om verdere verstedelijking van het landelijk gebied te voorkomen. Hierop is in het tweede lid van artikel 6.9 een uitzondering geformuleerd voor een hier aan de orde zijnde functiewijziging van een stedelijke functie (garagebedrijf) naar wonen in de vorm van maximaal twee burgerwoningen. Artikel 6.9 lid 2 Omgevingsverordening NH2020 stelt dat er voor het realiseren van twee burgerwoningen (dat is inclusief de omzetting van een bestaande bedrijfswoning naar burgerwoning) minimaal 1500 vierkante meter aan bedrijfsbebouwing dient te worden gesloopt. Het doel achter artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020 is dat het slopen van bedrijfsbebouwing een ruimtelijke kwaliteitswinst ter plaatse oplevert en de versterking op het perceel afneemt.

Het realiseren van een nieuwe woning ter compensatie van de te slopen bedrijfsbebouwing maakt het mogelijk om de functie (milieucategorie 2 bedrijf) ter plaatse te saneren en weg te bestemmen. U merkt daarbij op dat u geen bouwperceel in het landelijk gebied toevoegt maar gebruikt maakt van het bestaande bouwperceel. U geeft aan dat de versterking op het perceel afneemt doordat 350m² aan bedrijfsbebouwing wordt gesloopt en hiervoor in de plaats een woning komt met een maximale oppervlak van 120m². Verder draagt het plan naar uw inzicht bij aan de doelstelling om ongewenste bedrijvigheid in het landelijk gebied te transformeren naar minder belastende activiteiten. Het initiatief voorziet niet in een uitbreiding van het bestaande bebouwingslint.

Het onderhavige plan past niet binnen de in dit artikellid gestelde vereisten. Met het plan wordt in totaal 350 vierkante meter bedrijfsbebouwing gesloopt. Dit omvat alle aanwezige bedrijfsbebouwing op het perceel. Dit is beduidend minder dan het gestelde minimum van 1500 vierkante meter. U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing ex artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 omdat de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd. Er is volgens u sprake van bijzondere omstandigheden die in dit geval een ontheffing van de instructieregels rechtvaardigen. Daarbij stelt u dat het plan in overeenstemming is met de Leidraad landschap en Cultuurhistorie en het document 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg'.

De bijzondere omstandigheden van het geval liggen volgens u in het langlopende proces, de beleidsmatige wenselijkheid op basis van het gemeentelijk en regionaal beleid, de positieve effecten op Natura2000 en het ontbreken van vergelijkbare situaties binnen uw gemeente.

Door diverse juridische procedures tegen het onderliggende bestemmingsplan, loop het initiatief sinds 2008. U stelt dat het initiatief past binnen gemeentelijk beleid, alsmede in regionaal beleid, voor het landelijk gebied. Vanuit het gemeentelijk beleid is de sloop van het garagebedrijf en het weg bestemmen van een bedrijfsbestemming (die bedrijven met milieucategorie 2 mogelijk maakt) in het landelijk gebied wenselijk. In de gemeentelijke beleidsdocumenten (structuurvisie uit 2007 en de daaropvolgende ontwerp Omgevingsvisie Ouder-Amstel

2040) is de ambitie opgenomen om agrarische bedrijvigheid in het buitengebied te behouden en waar mogelijk te versterken en andersoortige, verkeersaantrekkende bedrijvigheid te verplaatsen. Verder wijst u erop dat in het regionale beleidsdocument 'Gebiedsperspectief & Beeldkwaliteit Amstelscheg' en het Meerjarenbeleidsplan van Landschap Noord-Holland is benoemd dat de Amstelscheg wordt getypeerd als groen en rustig gebied van regionaal belang. Een milieubelastende activiteit zoals een garagebedrijf draagt hier volgens u niet aan bij, evenmin aan de biodiversiteit, waterkwaliteit en de kwaliteit van het landschap. Tot slot stelt u dat er geen sprake is van precedentwerking. U geeft aan dat er binnen uw gemeente slechts één vergelijkbaar geval is maar dat het bedrijf ter plaatse niet voornemens is om de bedrijfsvoering te stoppen.

Het is ons gebleken dat het op het perceel niet mogelijk is om 1500 m² aan bedrijfsbebouwing te slopen omdat er in totaal 350 m² aan bedrijfsbebouwing ter plaatse aanwezig is.

Het perceel ligt in het Bijzonder Provinciaal Landschap (Amstelscheg). Conform artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020 mogen kleinschalige ontwikkelingen de voorkomende kernkwaliteiten niet aantasten en of verslechteren. De kernkwaliteiten zijn opgenomen in de Leidraad Landschap en cultuurhistorie. Deze kernkwaliteiten sluiten aan op de gebiedsbeschrijvingen zoals opgenomen in het Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg.

Het perceel aan de Holendrechteweg ligt in een droogmakerij met regelmatige verkaveling. Hier dienen ontwikkeling te passen binnen het rechthoekige kavelpatroon en de kavelmaat. Vanwege de bijzondere betekenis van de Amstelscheg voor weidevogels mag een nieuwe ontwikkeling het habitat van de weidevogels niet verkleinen of verstoren. Op het perceel is reeds een stedelijke (bedrijfs-)functie in de vorm van een garagebedrijf aanwezig. Het realiseren van een woonfunctie in plaats van de bedrijfsfunctie zal ons inziens niet leiden tot een verdere verstoring van het habitat voor de weidevogels.

De veenrivieren en de dijk zijn belangrijke dragers. De dijken liggen verhoogd in het landschap. Dit hoogteverschil is beeldbepalend en mag niet worden aangetast. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen het groene en kleinschalige karakter van de dragers niet aantasten of de loop wijzigen alsook het hoogteverschil niet aantasten. Het saneren van de bedrijfsbebouwing en het realiseren van een nieuwe woning zullen de ter plaatse geldende kernkwaliteiten niet verder aantasten. Anders dan u stelt, is de realisatie van een nieuwe woonfunctie ter plaatse niet persé een versterking van de kernkwaliteiten, maar levert wel geen verdere verslechtering op doordat er zichtlijnen naar het achterland ontstaan.

Het perceel ligt aansluitend aan NNN gebied. Het NNN kent geen externe werking. Het realiseren van een nieuwe woning ter plaatse is dan ook niet in strijd met de bepalingen van het NNN zoals neergelegd in de Omgevingsverordening NH2020.

Alhoewel het verzoek past binnen onze beleidsambitie om functies die niet passend zijn in het landelijk gebied te verplaatsen of te saneren, voldoet het verzoek niet aan de instructieregels uit artikel 6.9, tweede lid, Omgevingsverordening OVNH2020. Het sloopvereiste van 1500 m²

hebben wij specifiek opgenomen vanuit de overtuiging dat bij deze hoeveelheid vierkante meters sloop er altijd sprake is van een kwaliteitsverbetering ter plaatse. Hoe kleiner dit aantal vierkante meters, in casus 350m², hoe minder er sprake is van een significante afname van verstening bij een terug te bouwen woning.

Wij zijn het met u eens dat het verdwijnen van een bedrijfsbestemming met milieucategorie 2 een positief effect kan hebben op de ruimtelijke kwaliteit maar zien in dit geval geen bijzondere omstandigheden die het rechtvaardigen om af te wijken van de instructieregel. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit kwalificeert niet als een bijzondere omstandigheid. Ook hebben wij de in uw verzoek aangedragen argumenten voor een bijzondere omstandigheid niet als zodanig kunnen aanmerken. Bovendien verwachten wij veel situaties, wellicht niet binnen uw gemeente maar wel binnen de provincie, waar sprake is van vergelijkbare omstandigheden.

Wij hebben de door u aangeleverde gegevens rondom stikstof in relatie tot het plan beoordeeld. Wij zijn het met u eens dat het plan om een garagebedrijf te saneren en een burgerwoning terug te bouwen in de gebruiksfase minder emissie oplevert. Er is echter geen effect op de afname van depositie op het Natura2000 (gebied 'Botshol').

Wij zijn met u van mening dat het door u voorgenomen wijzigingsbesluit leidt tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit op deze locatie. Wij kunnen daarom beleidsmatig instemmen met de realisatie van één nieuwe woning. Wij zijn echter ook van mening dat wij juridisch gezien geen gebruik kunnen maken van de ontheffingsbevoegdheid om medewerking te verlenen. Toepassen van deze bevoegdheid in de Wro is gelet op de tekst van de wet, de wetsgeschiedenis en de jurisprudentie uitsluitend mogelijk bij bijzondere omstandigheden. Een te verwachten positief effect geldt niet als bijzondere omstandigheid.

Wij zullen medewerking verlenen door aan Provinciale Staten voor te stellen de Omgevingsverordening NH2022 zodanig te wijzigen dat het gewijzigde plan kan voldoen aan de instructieregels. Wij voorzien hierbij de volgende planning:

- GS vaststelling ontwerp: mei 2025
- Ontwerp ter inzage: eind mei/ begin juli 2025
- GS vaststelling eindconcept/voordracht PS: oktober 2025
- PS vaststelling: december 2025
- Inwerkingtreding: 1 januari 2026

Parallel aan deze planning kunt u een procedure opstarten om het gewijzigde plan mogelijk te maken, bijvoorbeeld middels een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit. Deze zou dan na inwerkingtreding van de gewijzigde omgevingsverordening kunnen worden verleend. Uiteraard maken wij hierbij wel een voorbehoud voor de behandeling en besluitvorming door Provinciale Staten.

Conclusie

Gelet op al het voorgaande besluiten wij om de gevraagde ontheffing te weigeren.

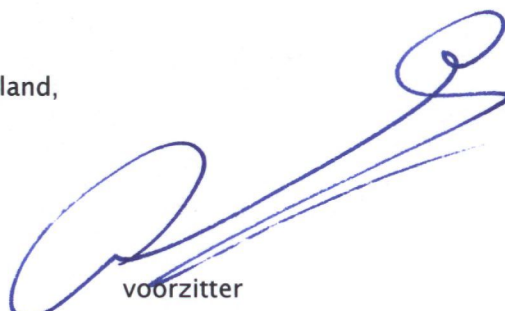
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Kopie aan:

- Dhr. J. Geijssel, Holendrechteweg 55, 1191 KX Ouderkerk ad Amstel
- Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State, Postbus 20019 2500 EA Den Haag

Rechtsbescherming

Tegen dit besluit staat op grond van de artikelen 7:1 en 8:6 van de Algemene wet bestuursrecht voor belanghebbenden rechtstreeks beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019 2500 EA Den Haag. Beroep dient te worden ingesteld binnen zes weken na verzending van dit besluit. Degene die beroep instelt, kan ook een voorlopige voorziening vragen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indien sprake is van een spoedeisend belang. Zie voor meer informatie hierover <https://www.raadvanstate.nl/overrvs/bestuursrechtspraak/>

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17566
Extern Zaak ID	2295686
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	11.b
Titel	Ruimte: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (C- agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen en zijn besproken met Provinciale Staten. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Industrierrein van Provinciaal Belang, de Provinciale Monumenten, Vaarwegen en het Landelijk Gebied. De wijzigingen gelden per 1 februari 2025.



Nota van beantwoording

Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

Ronde 2024-II

Kenmerk 2295686/2343422

Inhoudsopgave

1. Algemene reactie	2
1.1 Inleiding.....	2
1.2 Proces	2
2. Overzicht wijzigingen.....	3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging	3
2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden	3
Categorie A: wijzigingen conform het ontwerp.....	5
Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging	15
Categorie C: ambtshalve wijzigingen	16
2.3 Overzicht wijziging bijlagen	17
3. Lijst met zienswijze indieners	18
4. Beantwoording per zienswijze	18

1. Algemene reactie

1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden. Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om de werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.2 Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022). De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kan de begrenzing van een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

Gedeputeerde Staten hebben op 10 september 2024 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de OV NH2022 (de zogeheten ronde 2 van 2024). Het ontwerpbesluit heeft van 17 september t/m 28 oktober 2024 ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze nota van beantwoording.

De Provincie Noord-Holland past de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de Omgevingsverordening aan door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. De provincie doet dit elk half jaar, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli van het lopende jaar en 1 februari van het daaropvolgende jaar.

1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-II is op 17 september 2024 6 weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging bestond uit het ontwerp-wijzigingsbesluit, een tabel met voorgestelde wijzigingen en een viewer. Zienswijzen konden tot en met 28 oktober 2024 ingediend worden. Hiermee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie te geven op de voorgestelde wijziging(en) voorafgaand aan het definitieve besluit door Gedeputeerde Staten.

Er zijn 8 zienswijzen ingediend. Een overzicht van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3. In verband met privacy zijn alleen de namen van organisaties weergegeven en niet de namen van individuele indieners. De zienswijzen zijn beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

2. Overzicht wijzigingen

2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging

Er zijn in totaal 8 zienswijzen ingediend. De meeste van de ingediende zienswijzen betreffen het onderwerp 'Begrenzing Industrierrein van Provinciaal Belang Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam' (wijzigingsnummer 18.2.2024). Deze zienswijzen geven geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Eén zienswijze betreft het onderwerp 'vaarwegbeheer' (wijzigingsnummer 26.2.2024). Deze zienswijze geeft aanleiding tot een wijziging in het ontwerpbesluit.

Hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording bevat een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan. Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie A bevat een overzicht van wijzigingen die wij doorvoeren conform het ontwerpbesluit. Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie B bevat een overzicht van de wijzigingen die wij in gewijzigde vorm doorvoeren naar aanleiding van de terinzagelegging. Daarnaast zijn er een aantal ambtshalve correcties doorgevoerd in de begrenzing van de werkingsgebieden. Het overzicht hiervan is te vinden in hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie C van deze nota van beantwoording.

2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden

In de tweede ronde van 2024 gaat het om de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, ministeries, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend¹;
- een ontgrenzing n.a.v. eerder gedane toezeggingen²;
- een ontgrenzing n.a.v. een onherroepelijk vastgesteld gemeentelijk omgevingsplan (voorheen: bestemmingsplan)³;
- verbeteringen van kennelijke onjuistheden op de kaart⁴;
- ambtshalve wijzigingen (technische correcties)⁵;
- situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast⁶.

Het gaat om in totaal 28 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Van deze wijzigingsvoorstellen leiden er 24 daadwerkelijk tot een wijziging in de werkingsgebieden.

- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Agrarische Bedrijven

¹ Zie wijzigingsnummers 02.2.2024, 18.2.2024, 20.2.2024, 21.2.2024, 22.2.2024, 23.2.2024, 24.2.2024.

² Zie wijzigingsnummer 25.2.2024.

³ Zie wijzigingsnummer 23.2.2024.

⁴ Zie wijzigingsnummers 03.2.2024 t/m 17.2.2024, 19.2.2024, 24.2.2024, 26.2.2024.

⁵ Zie wijzigingsnummers 27.2.2024 en 28.2.2024.

⁶ Zie wijzigingsnummer 01.2.2024.

- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Industrierrein van Provinciaal Belang
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Luchthavengebied luchthaven Amsterdam Heliport
- Peilbesluiten
- Stiltegebieden
- Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel
- Nautisch beheer Wijdemeren

Viewer en tabel

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar. Deze viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer.

<https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=e2716778a3eb4f8ab43b87fef6bd6f50>

Er is daarnaast een viewer beschikbaar die de verschillen ten opzichte van het ontwerp laat zien. Deze viewer bevat (1) de wijzigingen die zijn aangepast t.o.v. het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging; en (2) aanvullende (ambtshalve) wijzigingen.

<https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=17f94b8ad6dd441a98e70305719e6bd3>

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel. De tabel is onderverdeeld in categorie A (wijzigingen conform het ontwerp), categorie B (wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging) en categorie C (ambtshalve wijzigingen).

Iedere wijziging heeft een uniek nummer gekregen en die vindt u in de tabel én in de kaartviewer terug (het wijzigingsnummer). Om de nummers op de kaart te zien kunt u links in de viewer het kopje nummer (label aan/uit) aanvinken. Boven in de viewer kunt u zoeken op het wijzigingsnummer. U kunt inzoomen op de voor u relevante locatie. In de linker kolom kunt u wijzigingen in specifieke werkingsgebieden aan of uit zetten. In de linker kolom wordt onderscheid gemaakt tussen 'ontgrenzen', 'begrenzen' of 'niet wijzigen'. Een toelichting hierop vindt u in onderstaand overzicht van wijzigingen. Als u de wijzigingen voor één werkingsgebied wilt zien, is het van belang om alle andere werkingsgebieden uit te zetten. Als u onderaan in de linker kolom naar het kopje 'werkingsgebieden' gaat, kunt u het geheel aan wijzigingen zien voor het werkingsgebied dat u geselecteerd heeft.

Er is een instructievideo beschikbaar om de werking van de viewer te verduidelijken:

<https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s>

Leeswijzer tabel wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beide) en de toelichting bij het voorstel;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland
- (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Categorie A: wijzigingen conform het ontwerp

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden door te voeren in de OV NH2022 conform het ontwerpbesluit. De voorstellen waarbij het GS besluit 'niet wijzigen' vermeld, worden niet doorgevoerd (conform het ontwerpbesluit). Het betreft:

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
01.2.2024	Dorpsstraat 165, Assendelft	Bijzonder Provinciaal Landschap, Landelijk Gebied, MRA - Landelijk Gebied, Agrarische Bedrijven, Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten	Ontgrenzen	Het betreft een voorstel tot wijziging t.b.v. een correctie van de begrenzing. Het betreft een bouwkaavel.	Wijzigen	Hier is sprake van een technische correctie. Wij passen de begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap aan. De ontgrenzing is daarnaast in lijn met de uitgangspunten van het Landelijk Gebied. Op grond van het onherroepelijke omgevingsplan kunnen op het perceel al jaren diverse stedelijke functies uitgeoefend worden. In dit geval beschouwen wij het perceel dan ook niet als landelijk gebied.	Nee	Nee
02.2.2024	Akersloot G 3107	Bijzonder Provinciaal Landschap	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door HBB Groep, met de volgende overwegingen: "1. De locatie Akersloot Zuid III is al sinds de jaren '90 opgenomen in woningbouwplannen, regionale woningbouwprogrammering en andere plancapaciteitsdata. Zoals ook bekend bij de Provincie NH en slechts vanwege het beleid wonen in steden bij OV knooppunten in 2020 voorzien van de BPL contour. 2. Voor de leefbaarheid van Akersloot is de ontwikkeling noodzakelijk; er zijn geen alternatieve woningbouwlocaties in	Niet wijzigen	De locatie 'Akersloot Zuid III' is gelegen in het Bijzonder Provinciaal Landschap 'Noord - Kennemerland'. In dit werkingsgebied zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen niet toegestaan, omdat deze een te grote aantasting van de aanwezige kernkwaliteiten veroorzaken. In dit geval gaat het om landschappelijke waarden en weidevogelhabitat. Het werkingsgebied BPL en de contouren van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels (kerngebied) zijn met reden en zorgvuldigheid	Nee	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				Akersloot. 3. Buiten de beperkingen van het BPL zijn er geen (juridische), ruimtelijke of milieutechnische beperkingen die woningbouw op deze locatie onmogelijk maken. 4. Op de locatie kan met behoud van de Kernkwaliteiten een nieuwe woonwijk van 180-200 woningen met 60% betaalbare woningen (waarvan 30% sociaal) worden gerealiseerd. 5. De huidige waarde ‘weidevogelleefgebied’ is elders veel beter te ontwikkelen, in de huidige situatie broeden er een beperkt aantal weidevogels. Vanwege alle verstoringfactoren zoals wegen, woningen etc. rondom de locatie. Het ontwikkelen van weidevogelleefgebied elders biedt daarom meer kans op succes, waarbij initiatiefnemer zorg zal dragen voor de compensatie zodat er elders ook daadwerkelijk waardevol weidevogelleefgebied gerealiseerd kan worden. Zoals dat ook onlangs voor de Markermeerdijken is gedaan. 6. De ontwikkeling van Akersloot Zuid III sluit aan bij het coalitieakkoord van de Provincie Noord-Holland.”		samengesteld. Wij ontgrenzen geen BPL op basis van de bewering dat de locatie beperkt mogelijkheden voor weidevogels biedt en dat deze waarde elders veel beter te ontwikkelen is. Overigens werken wij aan uitgangspunten om – voor uitzonderlijke gevallen – maatwerk toe te kunnen passen en woningbouw in beschermd landschap toe te staan, als gemeenten daarom verzoeken. Wij zijn voornemens om de uitgangspunten voor maatwerktrajecten later dit jaar vast te stellen. Op de vraag of specifieke locaties in aanmerking kunnen komen voor zo’n maatwerktraject kunnen we nu nog geen antwoord geven. Dat kan pas als de besluitvorming is afgerond.		
03.2.2024	Schagen, Burgerbrug	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Burgervlotbrug, gelegen nabij het adres Burgerweg 2 te Burgerbrug is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
04.2.2024	Alkmaar, Koedijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Koedijkervlotbrug, gelegen nabij het adres Kanaaldijk 287 te Koedijk is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
05.2.2024	Schagen, Sint Maartensvlotbrug	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Sint Maartensvlotbrug, gelegen nabij het adres Sint Maartensweg 2 te Sint Maartensvlotbrug is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
06.2.2024	Schagen, 't Zand	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument de vlotbrug, gelegen nabij het adres Keinsmerweg 2 te 't Zand is niet correct ingetekend. Tot het monument behoren de brug, de remmingwerken en het brugwachtershuisje. Dit dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
07.2.2024	Haarlem, Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het perceel HLM02U 1714 is ingetekend alsof daar het provinciaal monument inlaatduiker ligt. Dit is niet het geval en dit gedeelte dient dus uit de begrenzing gehaald te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. Op het perceel HLM02U 1714 ligt geen provinciaal monument.	N.v.t.	Nee
08.2.2024	Velsen, Velsbroek	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het met blauw aangegeven gedeelte van de liniewal (ten oosten van het Fort benoorden Spaarndam) in Velsbroek behoort niet tot het monument. Dit dient dan ook uit de begrenzing gehaald te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
09.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	Het provinciaal monument Stenen Beer van de inundatiesluis bij het Fort St. Aagtendijk te Beverwijk moet als apart monument opgenomen worden en niet als onderdeel van de St. Aagtendijk.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
10.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de grenspaal.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
11.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de grenssloot.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
12.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de de inundatieduiker.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
13.2.2024	Alkmaar, Starnmeer	Cultureel erfgoed -	Beiden	De diverse onderdelen van het provinciaal monument inlaatduiker met ontvangkom bij	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
		provinciale monumenten		Starnmeer moeten als aparte monumentonderdelen opgenomen worden en niet als een geheel. Deze intekening betreft de ontvangkom.		komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.		
14.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument inundatiekanaal bij het Fort bij St. Aagtendijk is onjuist. Het Fort vormt geen onderdeel van het inundatiekanaal en ook de ontvangkom behoort niet tot het kanaal.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
15.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument ontvangkom van de Stenen Beer bij het Fort bij St. Aagtendijk is niet correct. Ook dienen onderdelen van een monument apart ingetekend te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
16.2.2024	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Beiden	De intekening van het provinciaal monument Fort aan de St. Aagtendijk is niet correct; dit dient te worden gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De intekening van een monument dient overeen te komen met hetgeen is opgenomen in de redengevende omschrijving.	N.v.t.	Nee
17.2.2024	Verschillende locaties in Noord-Holland	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	De archeologische monumenten zijn bij de overgang van de Omgevingsverordening NH2020 naar de Omgevingsverordening NH2022 per abuis niet te overgezet naar het werkingsgebied 'provinciale monumenten'. Dit wordt nu gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing. De archeologische monumenten zijn en blijven provinciale monumenten.	N.v.t.	Nee
18.2.2024	Cornelis Douwesterrein 2-3, Amsterdam	Industrieterrein van Provinciaal Belang	Begrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, mede namens het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met de volgende overwegingen: "Recent heeft de rijksoverheid, te weten de Ministeries van Economische Zaken & Klimaat, Infrastructuur & Waterstaat en Defensie een zienswijze ingediend op de Ontwikkelstrategie 2035 van de gemeente Amsterdam. De zienswijze bepleit het maken van een bredere belangenafweging rond transformatie van de Shipdock-locatie in Amsterdam naar woningbouw en tijd te nemen om opties te	Wijzigen	Wij gaan mee in het verzoek van het Rijk en nemen het Cornelis Douwesterrein 2-3 gedeeltelijk op als Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB). Op deze manier blijft de maritieme maakindustrie op deze locatie behouden, totdat er zicht is op een structurele oplossing. Dit geeft de mogelijkheid, zodra er een structurele oplossing is voor het behoud van de nationale capaciteit van de scheepsdokken, dit besluit te heroverwegen.	N.v.t.	Ja

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				onderzoeken die aan deze belangenafweging recht doen, zoals verplaatsing van de scheepsreparatiewerf of een combinatie van werf & woningbouw op de bestaande locatie. Deze bredere belangenafweging doet recht aan de huidige beleidsontwikkeling om ervoor te zorgen dat er in de toekomst voldoende ruimte is voor economische bedrijfsactiviteiten, die van cruciaal belang zijn voor bijvoorbeeld de strategische autonomie van Nederland en de grondstoffen- en energietransitie. Het gaat om het belang van deze werf voor onze nationale veiligheid (instandhouding van marineschepen), de energietransitie (het ombouwen van fossiele naar duurzame schepen en het uitrusten van installatieschepen voor de realisatie van offshore energieprojecten) en circulaire- en grondstoftransities (hergebruik van schepen). Capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen (ombouwen) is cruciaal voor de bescherming van onze nationale vitale belangen en strategische autonomie zoals beschreven in de sectoragenda voor de Maritieme Maakindustrie en het nationaal Programma Ruimte voor Economie. De Shipdock-locatie maakt een substantieel en daarmee belangrijk onderdeel uit van deze capaciteit." De gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en de departementen van BZK, Defensie, I&W en EZK verkennen samen scenario's die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Om in afwachting van nieuwe gezamenlijke besluitvorming onomkeerbare stappen te voorkomen die leiden tot het verlies van genoemde capaciteit op de Shipdock-locatie zonder zicht op een structurele oplossing, stellen wij voor het gebied van de Shipdock-locatie in		Daarna kan een bestemmingsverandering, bijvoorbeeld naar woningbouw, alsnog in gang worden gezet mits dit binnen de geldende milieucontouren op dat moment past.		

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				uw Omgevingsverordening op te nemen als Industrierrein van Provinciaal Belang."				
19.2.2024	Amsterdam	Luchthavengebied luchthaven Amsterdam Heliport	Begrenzen	Het werkingsgebied Luchthavengebied Amsterdam Heliport is niet juist overgezet naar de Omgevingsverordening NH2022. Het was de bedoeling om het werkingsgebied inhoudelijk ongewijzigd over te nemen vanuit de Omgevingsverordening NH2020.	Wijzigen	Het betreft een technische correctie. De wijziging sluit aan bij het op dit moment geldende luchthavenbesluit. Het luchthavenbesluit zoals vastgesteld op 1 februari 2021 is het geldende luchthavenbesluit. Dit bevat de kaart van het luchthavengebied zoals bedoeld.	N.v.t.	Nee
20.2.2024	Osdorperweg 803, Amsterdam	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door Artecc, met de volgende overwegingen: "Zoals bij u bekend is de begrenzing van het landelijk gebied in de gemeente Amsterdam in diverse gevallen te regide genomen. Zo zijn complete bedrijventerreinen en stedelijke gebieden ineens onder de noemer 'landelijk gebied' terecht gekomen. Een bestemming die niet reëel is, maar tevens nooit verwezenlijkt kan worden. Ook zijn in sommige situaties is de lintbebouwing aan de ene zijde van de weg wel gelegen in het landelijk gebied maar aan de andere zijde weer niet. Dan krijg je situaties dat bepaalde bewoners in de omgeving wel een mogelijkheden hebben om een woning op het eigen perceel te realiseren, terwijl andere bewoners in de nabije omgeving hierin planologisch beperkt worden. Het verzoek is om de begrenzing van de clustering van de woningen en bijbehorende gronden ter plaatse, dat is gelegen in de overgangszone tussen stedelijk en landelijk gebied, buiten het landelijk gebied te laten. Ter plaatse mag mijn cliënt op het erf bij de woning wel bijbehorende bouwwerken bouwen of is	Niet wijzigen	De locatie ligt in het gebied Tuinen van West. Het gebied is gezien de aard en ligging aan de hand van een aantal uitgangspunten door Provinciale Staten opgenomen in het MRA Landelijk Gebied. Omdat het werkingsgebied landelijk gebied als een samenhangend landschap wordt beschouwd waarbij de landschappelijke kwaliteit voorop staat, doen wij geen aanpassingen aan dit werkingsgebied voor losse percelen om zo versnippering tegen te gaan. Eén van de uitgangspunten is dat lintbebouwing langs wegen en ruim opgezette villawijken aan de rand van een kern onderdeel uitmaken van het Landelijk Gebied. Deze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap. Vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse zijn deze bebouwingsvormen begrensd als Landelijk gebied. Aan de zuidzijde van de Osdorperweg is geen sprake van een stedelijk lint waar wij vinden dat de mogelijkheden voor woningbouw zouden	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				een gebruik van een bijbehorend bouwwerk als mantelzorgwoning vergunningsvrij toegestaan, waardoor de beperkingen voor het uitbreiden met (een) woning(en) moeilijk te volgen is. Verdichting van bestaand bebouwd gebied en de bouw van (een) extra woning(en) past daarnaast binnen de Omgevingsvisie NH 2050."		moeten worden verruimd. Dat in de huidige situatie op de plek waar u een extra woning wenst al vergunningsvrij mag worden gebouwd, doet hier niets aan af.		
21.2.2024	Hanepoel 174-196, Zwaanshoek	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door zowel de gemeente Haarlemmermeer als door Mees Ruimte & Milieu. Overwegingen gemeente Haarlemmermeer: "Het bestemmingsplan 'Zwaanshoek Hanepoel 174-196' is op 14 februari 2024 vernietigd door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State wegens strijd met de provinciale verordening (ECLI:NL:RVS:2024:633). Dat bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg aan u toegezonden. Per mail d.d. 23 april 2019 is aangegeven geen aanleiding te zien om een opmerking te maken. <i>Stedelijk gebied</i> Ter plaatse geldt momenteel het bestemmingsplan 'Zwaanshoek Noord en Boseilanden' (NL.IMRO.03940000ZWHboseilanden-). Daarin hebben omliggende percelen en het perceel zelf woonbestemmingen; een stedelijke functie. Voor het begrip stedelijk gebied verwijst de NH2022 naar de definitie in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl): op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit toegelaten stedenbouwkundig samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die	Niet wijzigen	De contouren van het MRA Landelijk Gebied zijn door Provinciale Staten aan de hand van een aantal uitgangspunten vastgesteld. Omdat het werkingsgebied landelijk gebied als een samenhangend landschap wordt beschouwd waarbij de landschappelijke kwaliteit voorop staat, doen wij geen aanpassingen aan dit werkingsgebied voor losse percelen om zo versnippering tegen te gaan. Gelet op het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit 2023-2027' werken wij momenteel aan regels die tot verruiming van (kleinschalige woningbouw) leiden aan de randen van dorpen en kernen en de stedelijke linten. De gewijzigde regeling is eind juni in ontwerp ter inzage gelegd en wordt eind van dit jaar door Provinciale Staten vastgesteld. Afhankelijk van de exacte formulering van de nieuwe regels, zou het initiatief mogelijk kunnen passen binnen de gewijzigde regels. Het is dan aan de gemeente om het initiatief te beoordelen met inachtneming van deze regels.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. In deze situatie is er sprake van stedelijk gebied, gelet op het stedenbouwkundig samenstel van de kern Zwaanshoek. Aan alle kanten is er sprake van stedelijk functies, behorende bij Zwaanshoek. Reden dat binnen het werkingsgebied MRA-landelijk gebied geen kleinschalige woningbouw mogelijk is, staat in de toelichting op de NH2022: "Voor dergelijke kleine ontwikkelingen is binnenstedelijk voldoende ruimte te vinden." Maar als bestaand stedelijke gebied bestemd wordt als MRA-landelijk gebied, dan treedt de situatie op dat op de betreffende locatie niet gebouwd mag worden, omdat dat op dezelfde locatie (namelijk binnenstedelijk) opgelost moet worden. Dat levert een interne tegenstrijdigheid op. Het is evident dat dit gebied gelet op de toelichting van de provinciale verordening, de feitelijke omstandigheden en de geldende planologische maatregelen niet onder het werkingsgebied 'MRA-landelijk gebied' thuis hoort. <i>In afwijking van andere kernen</i> Een vergelijking met de andere kernen in de Haarlemmermeerpolder (Beinsdorp, Lisserbroek, Buitenkaag, Weteringbrug, Leimuiderbrug, Burgerveen, Rijsenhout, Badhoevedorp, Lijnden, Zwanenburg, Nieuwebrug, Vijfhuizen Cruquius) laat zien dat bij alle kernen het stedelijk gebied tot aan de ringvaart loopt. De bebouwing langs de dijk is onderdeel van het stedelijk gebied. Alleen bij Zwaanshoek is de bebouwing langs de dijk onderdeel van het werkingsgebied MRA-landelijk gebied. De reden hiervoor ontgaat ons en het lijkt geen consistente keuze te zijn.				

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
				<i>Woonakkoord</i> In het Regionale Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 zijn afspraken gemaakt tussen gemeenten en provincie over welke bouwplannen gerealiseerd gaan worden. Een van de plannen die daarop staan is Hanepoel 174-196 in Zwaanshoek. <i>Conclusie</i> Gelet op het feit dat het woonakkoord ook door u is ondertekend en gelet op het feit dat er sprake is van stedelijk gebied, verzoeken wij u het werkingsgebied MRA-landelijk gebied aan te passen om dit plan alsnog, in lijn met de gemaakte afspraken, mogelijk te maken."				
22.2.2024	Franse Kampweg 36-38, Bussum	MRA - Landelijk Gebied	Ontgrenzen	Dit wijzigingsvoorstel is ingediend door de gemeente Gooise Meren, met de volgende overwegingen. "Wij verzoeken u hierbij de locatie van het voormalige bedrijfsterrein van het familiebedrijf Hocras aan de Franse Kampweg 38 in Bussum, gemeente Gooise Meren uit de begrenzing te halen van de werkingsgebieden "MRA landelijk gebied; en landelijk gebied" van de huidige provinciale omgevingsverordening 2022. De huidige begrenzing beperkt ten onrechte de ruimtelijke mogelijkheden en beoogde transformatie van dit plangebied."	Niet wijzigen	Wij gaan nu niet mee in dit voorstel. Wij passen de begrenzings aan als het omgevingsplan onherroepelijk is geworden. Dat is niet het geval.	N.v.t.	Nee
23.2.2024	Oosteindedriehoek en aangrenzend lint, Aalsmeer	MRA - Landelijk Gebied, Agrarische bedrijven, Grondbewerking voor permanente	Ontgrenzen	Het bestemmingsplan 'Oosteindedriehoek' (NL.IMRO.0358.02X-VG01) is op 18 juni 2024 (intrekken beroep) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek de bestaande woningen incl. een aantal potentiële woonkavels (verdichten lint) aan de aangrenzende Aalsmeerderweg te ontgrenzen. Voor	Wijzigen	Wij zijn bekend met het bestemmingsplan dat is vastgesteld. Het plan is in de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) behandeld. Met oog op de uitgangspunten voor de kaart landelijk gebied en de ligging van deze locatie in de bredere omgeving, besluiten wij deze ontgrenzing door te voeren in lijn met het voorstel van de gemeente.	N.v.t.	Nee

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
		bollenteelt uitgesloten		deze kavels is door GS een ontheffing verleend (nr. 342 en tussen 348-354). Tot slot vragen we u het perceel Legmeerdijk 161-163 (kad. nr. B10650, 10651, 10696, 10695 en 10723) te ontgrenzen. Dit perceel is (wordt) nu geheel omsloten door de stedelijke functies van Nieuw-Oosteinde, Oosteindedriehoek en Westwijk (Amstelveen).				
24.2.2024	Hilversum	Peilbesluiten	Ontgrenzen	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft verzocht om het werkingsgebied peilbesluiten aan te passen naar aanleiding van het op 21 maart jl. vastgestelde peilbesluit over de polder Muyevelt.	Wijzigen	Wij ontgrenzen dit stuk en brengen het werkingsgebied in overeenstemming met het vastgestelde peilbesluit polder Muyevelt.	N.v.t.	Nee
25.2.2024	Stiltegebied Polder Waard-Nieuwland	Stiltegebieden	Ontgrenzen	Dit voorstel betreft het gedeeltelijk ontgrenzen van het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland. Hiermee beogen wij een permanente oplossing te bieden voor het opstellen van de nieuwe Luchthavenregeling voor het sleepstarten van de Zweefvliegclub Noordkop.	Wijzigen	Wij passen de begrenzing van het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aan om het uitvoeren van sleepstarts op Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeve weg permanent toe te staan. Dit is voor 2024 geregeld met een ontheffing. Met dit besluit wordt tegemoetgekomen aan gedane toezeggingen uit 2015 in het kader van de verplaatsing van het bestaande zweefvliegveld.	Nee	Nee

Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden in gewijzigde vorm door te voeren in de OV NH2022. Het betreft:

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
26.2.2024	Geheel Noord-Holland	Vaarwegbeheer - rechtstreeks werkende regel	Begrenzen	Met dit voorstel wordt het werkingsgebied Vaarwegbeheer dat binnen het Landelijk Gebied gelegen is aan beide kanten uitgebreid tot 5 meter op de kant van de vaarweg/het water. Juist activiteiten op of aan de oever, op de kade of aanliggende weg zijn vaak vergunningplichtig, maar op dit moment maakt enkel de vaarweg zelf/het water onderdeel uit van de begrenzing.	Wijzigen	Het betreft een technische wijziging die ervoor zorgt dat geen vergunningplichtige situatie wordt gemist. De regels met betrekking tot vaarwegen zijn gesteld met oog op de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van de vaarwegen. Om deze doelstellingen te kunnen borgen is het noodzakelijk dat het werkingsgebied ook op de oevers ziet. Ten behoeve van bijvoorbeeld het uitvoeren van beheerwerkzaamheden is het nodig dat de vaarwegen bereikbaar zijn en er geen obstakels staan die dit verhinderen. Verder kan het zijn dat de veiligheid op de vaarweg in het geding is als er obstakels op de oever staan. Met de huidige begrenzing heeft de Omgevingsverordening echter geen werking op de oever, de kade of aanliggende wegen. Het is echter altijd de bedoeling geweest dat de vergunningplicht ook betrekking heeft op het gebied langs de vaarwegen, zo ook blijkt uit de tekst van de regels. Het werkingsgebied dient hierop aan te sluiten. Met deze wijziging worden de vaarwegbelangen voor de toekomst beter geborgd. Voor de handhaving ten aanzien van bestaande obstakels wordt maatwerk toegepast.	N.v.t.	Ja

Categorie C: ambtshalve wijzigingen

Wij besluiten de volgende wijzigingen in de werkingsgebieden ambtshalve door te voeren in de OV NH2022. Het betreft:

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het voorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW/BPL	Consultatie PS
27.2.2024	Wijdmeren, Loosdrechtse Plassen	Nautisch beheer Wijdmeren	Begrenzen	Het betreft een wijzigingsvoorstel dat is ingediend door de gemeente Wijdmeren, ter correctie van de begrenzing van het werkingsgebied op deze locatie.	Wijzigen	De gemeente Wijdmeren, dat het areaal van het Plassenschap Loosdrecht e.o. heeft overgedragen gekregen is nu slechts nautisch bevoegd gezag van de Drecht, de 's-Gravelandsevaart en de eerste plas van de Loosdrechtse plassen. De gemeente wordt met dit besluit ook aangewezen als nautisch bevoegd gezag en vaarwegbeheerder van de overige plassen.	N.v.t.	Nee
28.2.2024	Achtersluispolder	Industrieterrein van Provinciaal Belang	Ontgrenzen	Het betreft een wijziging ter correctie van de begrenzing van het Industrieterrein van Provinciaal Belang op deze locatie.	Wijzigen	Met deze wijziging wordt de begrenzing van het Industrieterrein van Provinciaal Belang Achtersluispolder in lijn gebracht met de begrenzing van het Industrieterrein met provinciale geluidproductieplafonds.	N.v.t.	Nee

2.3 Overzicht wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook een wijziging in de inhoud van een bijlage behorende bij de OV NH2022. Het gaat in dit geval om 1 wijziging in de volgende bijlage:

- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden, onder B11 Activiteit langs een provinciale weg.

Wij voeren deze wijziging door conform het ontwerpbesluit.

In onderstaande tabel wordt een beschrijving van de wijziging gegeven.

Leeswijzer tabel wijziging bijlagen

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om de bijlage wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Bijlage	Bijlage 10 Gegevens en bescheiden, onder B11
Huidige tekst	B11: Activiteit langs een provinciale weg Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in artikel 4.89 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een situatietekening met daarop weergegeven de locatie van de activiteit in perceelhoogte of hectometrering op schaal 1:500 of 1:1000; b. een foto of ander beeldmateriaal van de locatie van de activiteit.
Voorgestelde nieuwe tekst	B11: Activiteit langs een provinciale weg Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in artikel 4.89 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een situatietekening met daarop weergegeven de locatie van de activiteit in perceelhoogte of hectometrering zo mogelijk op schaal 1:500 of 1:1000; b een foto of ander beeldmateriaal van de locatie(s) per gewenst strokenbord.
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	Op deze manier bieden wij de aanvrager de mogelijkheid om ook beeldmateriaal in een andere verhouding aan te leveren.
Consultatie PS	Nee

3. Lijst met zienswijze indieners

ZW-0001	ORAM
ZW-0002	VEBAN
ZW-0003	Damen Shiprepair Amsterdam
ZW-0004	■■■■■■■■■■
ZW-0005	Gemeente Zaanstad
ZW-0006	Gemeente Amsterdam
ZW-0007	tt Vasumweg, Amsterdam B.V. en 'het Consortium' (bestaande uit VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V.)
ZW-0008	■■■■■■■■■■

4. Beantwoording per zienswijze

ZW-0001 ORAM
Zienswijze Geacht college, Hierbij maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Wij zijn zeer verheugd dat college heeft besloten om het Cornells Douwesterrein 2-3 (ook wel bekend als de Shipdocklocatie) aan te wijzen als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Ruimte voor werk In Amsterdam is de afgelopen jaren een steeds groter deel van de woningbouw gerealiseerd door transformatie van bedrijventerreinen. Als gevolg hiervan is er een tekort aan werklocaties ontstaan dat richting 2040 nog verder zal oplopen. Bovendien is er de komende jaren voldoende 'schuifruimte' nodig voor sanering en verbouwing, verplaatsing van bedrijven en de aanleg van infrastructuurnetwerken, waardoor de ruimtevraag nog veel verder zal toenemen. Shipdocklocatie De Shipdocklocatie is een epicentrum van de Amsterdamse maakindustrie. Hier worden grote schepen gerepareerd, verduurzaamd, omgebouwd. Hier werken dagelijks honderden mensen. Deze werf is geen vergane glorie, maar springlevend, met volle orderportefeuilles voor de komende drie jaar. Bovendien vervult de werf een cruciale rol in de energietransitie. De schepen die de windmolens op de Noordzee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig, die ter plekke kunnen worden geproduceerd. De scheepswerf ligt dichtbij de toekomstige windparken, die straks cruciaal zijn voor de energievoorziening van Nederland en Europa. Ook zal de scheepswerf de komende decennia hard nodig zijn voor het verduurzamen van schepen en het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de scheepvaart. Hiervoor is er nu al te weinig dokcapaciteit in de wereld beschikbaar. De scheepswerf draagt daarom bij aan de circulaire ambities. Tegelijkertijd is de scheepswerf onmisbaar voor een goed functioneren van de Amsterdamse haven en noodzakelijk om Nederlandse marineschepen te kunnen onderhouden, moderniseren en repareren. Al met al komen veel zwaarwegende maatschappelijke belangen hier samen. Wat ORAM betreft is ontwikkeling van het Shipdockgebied daarom niet mogelijk, tenzij er een concrete oplossing ligt voor het behoud van een volwaardige en vergelijkbare scheepsreparatiewerf in de regio. Met de aanwijzing als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB) kan dit belang voldoende worden geborgd. Hierbij maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening. Wij zijn zeer verheugd dat college heeft besloten om het Cornells Douwesterrein 2-3 (ook wel bekend als de Shipdocklocatie) aan te wijzen als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Ruimte voor werk In Amsterdam is de afgelopen jaren een steeds groter deel van de woningbouw gerealiseerd door transformatie van bedrijventerreinen. Als gevolg hiervan is er een tekort aan werklocaties ontstaan dat richting 2040 nog verder zal oplopen. Bovendien is er de komende jaren voldoende 'schuifruimte' nodig voor sanering en verbouwing, verplaatsing van bedrijven en de aanleg van infrastructuurnetwerken, waardoor de ruimtevraag nog veel verder zal toenemen. Shipdocklocatie De Shipdocklocatie is een epicentrum van de Amsterdamse maakindustrie. Hier worden grote schepen gerepareerd, verduurzaamd, omgebouwd. Hier werken dagelijks honderden mensen. Deze werf is geen vergane glorie, maar springlevend, met volle orderportefeuilles voor de

komende drie jaar. Bovendien vervult de werf een cruciale rol in de energietransitie. De schepen die de windmolens op de Noordzee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig, die ter plekke kunnen worden geproduceerd. De scheepswerf ligt dichtbij de toekomstige windparken, die straks cruciaal zijn voor de energievoorziening van Nederland en Europa. Ook zal de scheepswerf de komende decennia hard nodig zijn voor het verduurzamen van schepen en het behalen van de klimaatdoelstellingen voor de scheepvaart. Hiervoor is er nu al te weinig dokcapaciteit in de wereld beschikbaar. De scheepswerf draagt daarom bij aan de circulaire ambities. Tegelijkertijd is de scheepswerf onmisbaar voor een goed functioneren van de Amsterdamse haven en noodzakelijk om Nederlandse marineschepen te kunnen onderhouden, moderniseren en repareren. Al met al komen veel zwaarwegende maatschappelijke belangen hier samen. Wat ORAM betreft is ontwikkeling van het Shipdockgebied daarom niet mogelijk, tenzij er een concrete oplossing ligt voor het behoud van een volwaardige en vergelijkbare scheepsreparatiewerf in de regio. Met de aanwijzing als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB) kan dit belang voldoende worden geborgd.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0002 VEBAN

Zienswijze

Geacht college,

Hierbij reageren wij op het besluit om de bedrijfslocatie van de scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam aan te wijzen als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Deze scheepsreparatiewerf is onderdeel van de voormalige NDSM-werf en heeft een onlosmakelijke binding met de geschiedenis van de Amsterdamse scheepsbouw en de identiteit van Amsterdam-Noord. De combinatie van gegraven dokken en de grootste machine- en staalconstructiehallen van Nederland is uniek. De werf is van groot belang voor de Amsterdamse haven, de bedrijven in het Noordzeekanaalgebied en voor de Nederlandse maritieme sector. Daarnaast is ook de praktische werkgelegenheid die de scheepswerf biedt van niet te onderschatten waarde voor de bewoners van Noord en de regio. Het tekort aan werklocaties en het behoud van bedrijven is een urgent thema in Amsterdam-Noord. Stadsdeel Noord is een stadsdeel waar de werkloosheid structureel hoger ligt dan in andere delen van de stad. Het behoud van praktische arbeidsplaatsen is daarom van groot belang om een gezonde balans tussen wonen en werken te behouden. VEBAN heeft de afgelopen jaren met regelmaat zijn zorgen uitgesproken over de transformatieplannen van de gemeente Amsterdam, die teveel ten koste gaan van de broodnodige ruimte voor bedrijven. VEBAN is voorstander van woningbouw, maar de plannen zoals ze er nu liggen – en reeds in uitvoering zijn – zorgen niet voor evenwichtige vitale wijken met een gezonde functiemenging. Ze zorgen voor eenzijdige woonwijken waar bedrijven en werkgelegenheid in de verdrukking komen.

Uit de monitor Monitor Bedrijfsruimte Amsterdam blijkt dat het aantal vierkante meter bedrijfsruimte in Amsterdam schrikbarend daalt.¹ Die daling is sterker dan de landelijke trend. In 2021 halveerde het aanbod bijna ten opzichte van 2020. En in 2022 is het aanbod wederom afgenomen. Uit recent onderzoek van Waag Futurelab blijkt dat van de op dit moment in Amsterdam-Noord aanwezige maakbedrijven ongeveer de helft binnen 5 jaar moet verdwijnen.² Voor een kwart van de bedrijven is nog onduidelijk wanneer zij weg moeten, maar ook voor hen is de toekomst onzeker. Amsterdam heeft een steeds groter tekort aan ruimte voor bedrijven en dat tekort zal alleen maar meer toenemen. Het feit dat we in heel Nederland onder een gezond leegstandsniveau zijn gezakt, maakt de Amsterdamse situatie alleen maar nijpender, omdat de uitwijkmogelijkheden voor bedrijven dus ook minimaal zijn.

Dit wrekt zich ook in de situatie van de scheepswerf. De gemeente Amsterdam zet al jaren in op een herontwikkeling van deze locatie, maar vooralsnog zonder de scheepswerf een reëel alternatief te bieden. De gegraven dokken van de werf kunnen bovendien niet zomaar verhuisd worden naar een andere locatie. Het is volkomen terecht dat het Rijk en de Provincie een reële oplossing voor dit probleem als randvoorwaarde stellen voor een eventuele herontwikkeling. Dat had de gemeente ook moeten doen. Het is positief dat de komende twee jaar een pas op de plaats wordt gemaakt om alsnog te komen tot oplossingen. Voor bedrijventerrein Cornelis Douwes – waar de locatie van de scheepswerf onder valt – is de woningbouw dit voorjaar uitgesteld tot na 2040. Het ligt voor de hand om een eventuele herontwikkeling van de scheepswerf in samenhang te zien met het omliggende gebied en te besluiten om ook hier in ieder geval voor 2040 geen

herontwikkeling te laten plaatsvinden. Het perspectief van een mogelijke toekomstige herontwikkeling maakt lange termijn investeringen door de bedrijven in het gebied onmogelijk. Bovendien is de beschikbare ruimte voor bedrijven en industrie in Amsterdam in rap tempo onder de minimale behoefte van de stad gedaald. Iedere eventuele herontwikkeling dient met uiterste zorgvuldigheid te worden bekeken en zou geen doorgang moeten vinden voordat er adequate alternatieve ruimte is gevonden. Cornelis Douwes is een bedrijventerrein met gebouwen die veelal onder architectuur zijn gebouwd en waar recent nieuwe bedrijfspanden volgens de laatste duurzaamheidsinzichten zijn gebouwd. Dit zou een plek moeten zijn die we als stad in zijn huidige functie niet kwijt zouden moeten willen raken.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0003 Damen Shiprepair Amsterdam

Zienswijze

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op de ontwerp-wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen bij de Omgevingsverordening.

Op verzoek van het Rijk heeft het college besloten de locatie van de scheepswerf (Cornelis Douwesterrein 2-3) aan te wijzen als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Wij ondersteunen dit besluit volledig en onderstrepen dat dit besluit cruciaal is voor het voortbestaan van de werfcapaciteit voor het Amsterdamse havengebied. Het Rijk heeft diverse argumenten aangevoerd waarom onze scheepswerf van strategisch belang is voor Nederland. Graag geven wij een nadere toelichting op de belangen die met deze wijziging geborgd worden.

In 2023 is door het Rijk de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie gepresenteerd als eerste stap naar een actief industriebeleid. Aan de basis van de sectoragenda ligt een studie van The Hague Center for Strategie Studies, waarin de strategische waarde van de maritieme maakindustrie rechtstreeks wordt gekoppeld aan de vitale belangen voor de nationale veiligheid, zoals geformuleerd in de Nationale Veiligheidsstrategie.

Uitgangspunt van de Sectoragenda is dat Nederland het zich niet kan veroorloven om voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van schepen afhankelijk te worden van het buitenland. Geconstateerd is dat de kritieke ondergrens voor de sector niet ver weg is. Europa is in enkele decennia bijna zijn volledige marktaandeel in de scheepsbouw kwijtgeraakt, van 45% in de jaren 80 naar slechts 4% nu. De doelstelling van het nieuwe beleid is daarom om de maritieme kennis, kunde en industrie voor Nederland te behouden en te versterken. Vanuit de strategische belangen van Nederland moet de bestaande ruimte die er is voor de maritieme maakindustrie behouden worden.

Militaire veiligheid van het land Momenteel wordt ongeveer de helft van het onderhoud voor de Koninklijke Marine uitgevoerd in civiele dokken. Marineschepen moeten optimaal inzetbaar zijn in oorlogsomstandigheden 2 Zie Kamerbrief 27 8309 nr.423: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-27830-423.html> t.t. Vasmweg 125-131 1033 SG Amsterdam (en overige calamiteiten) en zij moeten regelmatig worden gemoderniseerd om bestand te zijn tegen nieuwe dreigingen. In de Defensie Industrie Strategie wordt daarom aangegeven dat Nederland zijn kerntaken zelfstandig moet kunnen uitvoeren. In dit kader zijn ook internationaal afspraken gemaakt om marineschepen zo veel mogelijk in veilige, vertrouwde havens te laten onderhouden (de Northern Naval Capability Cooperation). Damen Shiprepair Amsterdam omvat circa 20% van de Nederlandse dokcapaciteit voor grote marineschepen. In de komende 15 jaar vervangt de Koninklijke Marine naast de onderzeeboten bijna alle grote bovenwaterschepen. De beschikbaarheid van voldoende scheepsdokken die de grootste marineschepen aankunnen is daarbij van groot belang. De huidige en toekomstige amfibische schepen en de toekomstige Luchtverdedigings- en Commandofregatten passen niet in het eigen grootste dok van de Koninklijke Marine te Den Helder en het aantal reparatiedokken in Nederland dat geschikt is voor deze grootste schepen is beperkt. Het Rijk acht het daarom van cruciaal belang dat Nederland blijft beschikken over voldoende strategische gegraven dokcapaciteit.2 Die dokcapaciteit heeft Damen Shiprepair Amsterdam beschikbaar en om de genoemde redenen is het van belang dat die beschikbaar blijft.

Wind op zee In de toekomst zal Nederland voor zijn energie in hoge mate afhankelijk zijn van windparken op zee. In 2030 zal ca. 75% van onze elektriciteit afkomstig zijn van wind op zee en de verwachting is dat dit tot 2050 nog veel verder zal toenemen. Met België, Denemarken en Duitsland is in het kader van energieveiligheid

bovendien afgesproken om op de Noordzee in 2050 gezamenlijk 150 GW op te wekken uit wind op zee (de Esbjerg Declaration). Daarmee wordt straks ruim de helft van de energie opgewekt die nodig is om Europa klimaatneutraal te maken. Dit betekent dat in de komende decennia een zeer groot aantal nieuwe windparken moet worden gerealiseerd op de Noordzee. ft t.t. Vasmusweg 125-131 1033 SG Amsterdam Damen Shiprepair Amsterdam vervult een cruciale rol bij de aanleg van deze windparken. De brede en hoge jack-up schepen die de windmolens op zee moeten plaatsen, worden op de scheepswerf gemobiliseerd, waarbij de diverse onderdelen nodig voor de windmolens op het schip worden geladen. Daarvoor zijn speciale transportmiddelen nodig (frames voor windmolenbladen, windgeneratoren, masten en transitiestukken), die door Damen Shiprepair Amsterdam op de werf worden geproduceerd. Door de aanwezigheid van een eigen staalconstructiehal, het naastgelegen Braspenning (stralen en coaten) en vele andere op of naast de werf gelegen maritieme dienstverleners, vormt de scheepswerf zo een unieke "one-stop-shop" voor het bouwen, conserveren, opslaan en plaatsen van onderdelen voor de windparken. De scheepswerf is bovendien gelegen op een locatie relatief dichtbij de toekomstige windparken. Dus naast de nationale strategische belangen die met de scheepswerf zijn gemoeid, is het ook voor de nodige aanleg van windparken voor de Nederlandse kust een belangrijk bedrijf.

Verduurzaming en circulariteit Naast wind op zee zijn er ook ambities geformuleerd voor de verduurzaming van de scheepvaart. Zo moet op basis van de Greendeal Zeevaart, Binnenvaart en Havens in 2030 de CO₂-uitstoot van de binnenvaart met 40% zijn gereduceerd en is het streven om deze in 2050 nagenoeg klimaatneutraal te laten zijn. Ook uit regelgeving (zoals CII en ETS) volgt dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de zeevaart in 2030 met 40% moet worden gereduceerd en in 2050 met 70%. Dit zijn zeer forse doelstellingen, die grotendeels gerealiseerd moeten worden met het inbouwen van bijvoorbeeld nieuwe energiesystemen en innovatieve technologische systemen in bestaande schepen (green retrofit). Ook in deze energietransitie vervult Damen Shiprepair Amsterdam een belangrijke rol. De bestaande wereldwijde vloot is sterk verouderd. De verwachting is dat over 5-10 jaar wereldwijd een enorme vraag gaat ontstaan om bestaande schepen te vervangen. Wereldwijd is er nu al een tekort aan dokcapaciteit om deze vervangingsvraag aan te kunnen. Voor een deel kan de vloot worden behouden door deze te verduurzamen. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam levert een belangrijke bijdrage aan de circulariteit van de scheepvaart door bestaande schepen (bijvoorbeeld Platform Supply Schepen voor olie en gas) om te bouwen om ze geschikt te maken voor een nieuwe functie en de schepen daarmee een nieuw leven te geven als alternatief voor nieuwbouw. Ook vervult de scheepsreparatiewerf een belangrijke rol in de verlenging van de levensduur van bestaande schepen. Om de Haven van Amsterdam bereikbaar te maken en houden voor grote zeeschepen zijn recent forse investeringen gedaan in de zeesluis van IJmuiden. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam maakt deel uit van het systeem van de haveninfrastructuur, die ervoor moet zorgen dat deze schepen in de Amsterdamse haven terecht kunnen.

Vitale infrastructuur De scheepswerf speelt een belangrijke rol bij het onderhoud van schepen die nodig zijn voor de vitale infrastructuur van Nederland. Baggerschepen zijn nodig voor klimaatadaptatie en om de rivieren bevaarbaar te houden. Voor datakabels, gas- en oliepijpleidingen en stroomkabels vanuit de windparken zijn specialistische werk- en dienstschepen nodig. Al deze complexe schepen moeten ergens onderhouden worden, terwijl er nu al een tekort is aan werfcapaciteit. Damen Shiprepair Amsterdam biedt deze dokcapaciteit.

Amsterdamse haven In de Havennota 2020-2030 heeft het Rijk de Amsterdamse haven aangewezen als zeehaven van nationaal belang. Het is de vierde zeehaven van Europa en een cruciaal knooppunt in het wereldwijde maritieme handelsnetwerk. De scheepvaartroutes op de Noordzee behoren tot de drukste van de wereld en het IJ is één van de drukst bevaren vaarwegen van Nederland. Hiervoor is het essentieel dat er een mogelijkheid bestaat om achter de sluizen schepen te kunnen onderhouden en in geval van calamiteiten schepen te kunnen repareren. Daarnaast zijn ook veel Amsterdamse havenbedrijven afhankelijk van de scheepswerf voor bijvoorbeeld het onderhoud van de drijvende overslagkranen en ander drijvend materiaal. **Regionale economie** Tot slot vormt de scheepswerf met zijn machine- en staalconstructiehallen een belangrijke spil in het ecosysteem van regionale bedrijven en toeleveranciers in de Metropoolregio. Naast de constructie van onderdelen voor schepen en windmolens, worden hier onder andere tramrails en wissels gemaakt, stalen onderdelen, pijpen en buizen gemaakt, voorgebouwen, bruggen en de industrie. Veel bedrijven in de regio zijn hiervan afhankelijk.

De werf biedt op een gemiddelde dag 600- 800 arbeidsplaatsen voor vaklieden met 27 verschillende culturele achtergronden. De werf biedt voortijdig schoolverlaters een kans en helpt statushouders aan een baan. Ook vervult de werf een belangrijke functie voor het aanbieden van modulair onderwijs in de vorm van leertrajecten, in samenwerking met het VMBO, ROC, MBO en speciaal onderwijs. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het aanpakken van het tekort aan technisch en praktisch opgeleide werknemers in de regio.

Voorkomen van onomkeerbare stappen De locatie van de scheepswerf is door de gemeente Amsterdam aangewezen als grootschalig transformatiegebied voor woningbouw. De gemeente heeft daarom actief aangestuurd op beëindiging van de scheepswerf per 31 mei 2028. Op 26 juni van dit jaar heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie 2035 vastgesteld, waarin de gemeente duidelijk heeft gemaakt dat het de herontwikkeling van de het Cornelis Douwesterrein 2-3 ongewijzigd wil doorzetten, ook als dat zou betekenen dat er voor de scheepswerf geen oplossing komt. De gemeente stelt in de Ontwikkelstrategie 2035 terughoudend te zijn met verdere transformatie van bedrijfsterreinen langs het IJ, maar dat voor het Cornelis Douwesterrein 2-3 een uitzondering zou moeten gelden vanwege reeds gemaakte bindende afspraken (met een projectontwikkelaar). Die afspraken verplichten de gemeente echter niet zonder meer tot het opofferen van de scheepswerf ten behoeve van woningbouw. De wethouder heeft ten onrechte gesuggereerd dat de scheepswerf na 2028 weg zou moeten omdat de huurovereenkomst dan afloopt. De huurovereenkomst voorziet juist in voortzetting van de huur in het geval de woningbouwontwikkeling geen doorgang kan vinden. Er moet hoe dan ook een oplossing komen. Het Rijk heeft immers duidelijk aangegeven dat vanwege de bovengenoemde zwaarwegende belangen de huidige dokcapaciteit in het Noordzeekanaalgebied behouden moet blijven. Inmiddels is met het Rijk afgesproken dat in de komende twee jaar gezamenlijk gezocht gaat worden naar een duurzame oplossing. In de tussentijd is het van belang dat er niet eenzijdig onomkeerbare stappen kunnen worden gezet, die alsnog leiden tot beëindiging van de scheepswerf, zonder structurele oplossing tot behoud van de essentiële dokcapaciteit in Amsterdam. Hierover moet ook voor de ontwikkelaar(s) en andere betrokkenen juridische duidelijkheid worden geboden. Een bestuurlijke afspraak om zich daarvoor in te spannen is niet voldoende. Daarvoor is het behoud van de scheepswerf te belangrijk. De aanwijzing tot Industriegebied van Provinciaal Belang is hiervoor het aangewezen middel en borgt bovendien dat de provincie en het Rijk een formele positie krijgen bij de besluitvorming over de toekomstige bestemming van het gebied.

In het coalitieakkoord van de provincie Noord-Holland is de volgende passage opgenomen: We vinden het belangrijk dat het Noordzeekanaalgebied (NZKG) voorzien blijft van een scheepsreparatiewerf, omdat dit een voorwaarde is voor het goedfunctioneren van het havengebied. We spannen ons daarom samen met partners tot het uiterste in voor het behoud van deze functie.

De provincie heeft in het afgelopen jaar een belangrijke bemiddelende rol gespeeld in dit dossier en ertoe bijgedragen dat alle relevante partijen nu aan tafel komen om gezamenlijk tot een passende oplossing te komen voor het behoud van de bestaande dokcapaciteit. Het aanwijzen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als Industrierrein van Provinciaal Belang is een logisch vervolg op dit proces. Met dit besluit geeft het college concreet invulling aan het coalitieakkoord. Wij zijn zeer dankbaar voor de steun van het college in dit complexe dossier.

Volksgesondheid en veiligheid Wethouder Van Dantzig heeft in de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening van 25 september 2024 de suggestie gewekt dat het langer blijven van de scheepswerf op de huidige locatie tot zorgen leidt voor de volksgezondheid en de veiligheid van bewoners. Beide zorgen zijn volstrekt ongefundeerd. Daarom maken wij in deze zienswijze graag ook van de gelegenheid gebruik om eventuele misverstanden op dit punt weg te nemen.

In de eerste plaats werd door de wethouder de onterechte suggestie gewekt dat de (stank)overlast die bewoners van Tuindorp Oostzaan ervaren niet afkomstig zou zijn van kunstmestfabriek ICL, maar mogelijk van de scheepswerf. Daarnaast is door hem de vraag opgeworpen hoe de scheepswerf beveiligd kan worden als deze kennelijk een militaire functie krijgt. De scheepswerf van Damen Shiprepair Amsterdam heeft echter geen militaire functie en die zal het ook niet krijgen. Dat is niet noodzakelijk voor de uitvoering van werkzaamheden aan schepen van de Nederlandse Marine. De bedrijfsactiviteiten van Damen Shiprepair Amsterdam en Niron Staal gaan overigens gepaard met geluidsemissie, waarvoor het complex beschikt over een ruime milieucontour. Afgezien van geluid vinden er geen noemenswaardige emissies plaats naar de omgeving. Anders gezegd: het gaat niet om een industrie met schoorstenen waar schadelijke of geurende gassen uit kunnen komen. De suggestie dat bewoners van Tuindorp Oostzaan stankoverlast zouden ervaren van de activiteiten van de scheepswerf is dan ook volledig uit de lucht gegrepen.

Damen Shiprepair Amsterdam is een duurzaam, circulair, innovatief en trots Amsterdams maakbedrijf. Onze inzet is en blijft om ook in de komende 100 jaar achter de sluizen van IJmuiden schepen te kunnen blijven dokken, onderhouden en repareren. Hiervoor zijn wij graag bereid om samen met alle betrokken partijen te werken aan een duurzame oplossing.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw positieve reactie op ons besluit. De komende twee jaar wordt een gezamenlijke verkenning

uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam. Deze verkenning moet leiden tot een stap in de richting van een structurele oplossing voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Aan het einde van het gezamenlijke traject kijken wij opnieuw naar de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

ZW-0004 (particulier)

Zienswijze

Middels deze brief maken wij bezwaar tegen de recente wijziging in de bestemming van provinciale gronden van provinciaal belang. Deze beslissing, die zonder officieel besluit en rechtsmiddelenclausule is doorgevoerd, heeft aanzienlijke nadelige gevolgen voor de waarde, bescherming, en het behoud van deze schaarse gronden. Achtergrond en Onregelmatigheden In 2021 kennelijk op verzoek van de burgemeester van Zaanstad heeft de provincie Noord-Holland de bestemming van deze gronden aangepast, zonder dat hier destijds sprake was van een officieel besluit of inspraakproces. Hiermee ontbreekt de formele grondslag voor de verandering, wat vragen oproept over de rechtmatigheid van de procedure. De wijziging betekent dat de gronden niet langer vallen onder het beschermde status van provinciaal belang, wat hun hoge waarde en zeldzame (ecologische) functies ernstig aantast. Er is daarmee sprake van een verlies van essentiële bescherming die deze gronden oorspronkelijk hadden.

Nadelen van de Bestemmingswijziging

Verminderde Bescherming en Behoud van Schaarse Gronden

De gronden in kwestie zijn schaars en van groot provinciaal belang mede vanwege hun (ecologische) waarde en bijdragen aan het lokale milieu. Door de bestemming te verlagen, vervalt de bescherming die essentieel is om deze waardevolle gronden te behouden voor toekomstige generaties. De ecologische balans en biodiversiteit worden hierdoor direct bedreigd.

Verlies van Provinciale Controle en Sturing

De provincie verliest door deze wijziging een belangrijk instrument om het gebruik en beheer van de gronden te controleren. Met het vervallen van de provinciale bestemming is de provincie niet langer in staat om effectief toezicht te houden, waardoor deze grond mogelijk blootgesteld wordt aan ongewenste commerciële of residentiële ontwikkelingen. Waardedaling en Financieel Gevolg Het afnemen van de beschermde status leidt onvermijdelijk tot een waardedaling van het perceel. De schaarste en bescherming die de provincie tot dusver aan deze gronden toekende, werd weerspiegeld in de marktwaarde. De nieuwe status zal tot economische verliezen leiden en heeft negatieve gevolgen voor de begroting van de provincie en de regio. Gebrek aan Transparantie en Onvoldoende Onderbouwing Het ontbreken van een formeel besluit of inspraakmogelijkheid voor de wijziging van de bestemming getuigt van een gebrek aan transparantie en deugdelijk bestuur. De provincie heeft nagelaten om belanghebbenden te informeren en inspraak te bieden, en heeft de wijziging zonder onderbouwing doorgevoerd. Dit creëert een precedent dat in strijd is met de wetgeving en richtlijnen voor bestuurlijke besluitvorming. Het lijkt erop dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur en belangenverstrengeling.

Extra Nadelen voor Unieke Bedrijven met Hogere Milieuwaardering

De wijziging in bestemming heeft tot gevolg dat gronden van provinciaal belang, die geschikt waren voor de vestiging van bedrijven met een hoge milieucategorie, verloren gaan. In de huidige omgeving zijn al zeer weinig percelen beschikbaar met deze hoge milieustatus, wat het moeilijk maakt voor duurzame, unieke bedrijven om zich te vestigen. Dit verlies aan geschikte locaties kan bijdragen aan een verminderd vestigingsklimaat en leidt tot verlies van economisch en ecologisch waardevolle bedrijven. Verhoogd Risico op Nadelen voor Aangrenzende Eigendommen De verlaagde status van de gronden brengt een verhoogd risico met zich mee voor naburige panden. Zonder de oorspronkelijke bescherming is ons pand kwetsbaarder voor toekomstige ontwikkelingen die mogelijk niet in het belang zijn van onze eigendommen. Dit tast niet alleen de juridische positie van ons pand aan, maar kan ook leiden tot aantasting van de omgeving en waardeverlies. Toekomstige ontwikkelingsplannen zouden ons pand en onze belangen verder kunnen schaden en leiden tot onwenselijke effecten op lange termijn.

Verzoek tot Herziening

Op basis van bovenstaande gronden verzoeken wij u om: - Het besluit tot wijziging van de bestemming van de betrokken gronden te herzien en terug te draaien naar de oorspronkelijke status van provinciaal belang. - Zonodig een officieel besluitvormingsproces op te starten waarin belanghebbenden inspraak krijgen en er een

onderbouwde afweging wordt gemaakt. - Heldere criteria en richtlijnen op te stellen voor de wijziging van bestemmingen van provinciale gronden, om herhaling van dergelijke situaties te voorkomen. Deze bestemmingswijziging is in strijd met de belangen van de provincie en haar inwoners. Zonder formeel besluit en zonder adequate afweging van de nadelige gevolgen is de waarde en de bescherming van deze grond aangetast. Wij verzoeken u dringend om deze wijziging ongedaan te maken en de oorspronkelijke bestemming te herstellen. Bevestiging van ontvangst en een schriftelijke reactie op dit bezwaar zien wij graag per e-mail tegemoet.

Reactie op uw zienswijze

Uw zienswijze heeft geen betrekking op een van de ter inzage gelegde wijzigingen van de Omgevingsverordening. De gronden waarover u spreekt zijn ontgrensd van het Industrierrein van Provinciaal Belang in de 'Wijziging werkingsgebieden OV NH2022 ronde 2021'. De stukken hebben in ontwerp ter inzage gelegen van 27 september t/m 8 november 2021. Daarmee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om te reageren op de voorgenomen wijzigingen. GS hebben de wijzigingen formeel vastgesteld op 11 januari 2022. Het betreft wijzigingsnummer 08.1.2021 in het overzicht 'Terinzagelegging wijziging werkingsgebieden NH2020 ronde 2021 (27-9-2021 t/m 08-11-2021)'. U kunt de stukken die ter inzage zijn gelegd terugvinden in het 'Archief OV NH2020' dat beschikbaar is op onze webpagina: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen

ZW-0005 Gemeente Zaanstad

Zienswijze

Geachte Gedeputeerde Staten,

Wij hebben kennisgenomen van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II. Met deze brief maken we gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp Wijziging werkingsgebieden.

Werkingsgebied Industrierrein van Provinciaal Belang

Een deel van de scheepswerf aan de Cornelis Douwesterrein in Amsterdam krijgt de aanduiding Industrierrein van Provinciaal Belang. Onze voornaamste zorg is dat de systeemsprong HOV ZaanIJ hierdoor minder urgent wordt. We willen niet dat de wijziging negatieve gevolgen heeft voor de mobiliteit binnen ZaanIJ en vragen u zich daarvoor in te zetten. Deze systeemsprong is, zoals u weet, een belangrijke drager voor ZaanIJ en daarmee ook voor Zaanstad van wezenlijk belang. Enerzijds wordt de bereikbaarheid van een groot aantal (huidige en toekomstige) woon- en werkgebieden in Zaanstad en Amsterdam vergroot, maar nog belangrijker het versterkt ook de positie van het sociaal-maatschappelijk kwetsbare gebied Zaandam Oost. Hier wordt op regionale schaal aan stedelijke vernieuwing gewerkt, o.a. met steun van het Rijk vanuit het Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Ondanks dat wij het belang onderschrijven van (maritieme) maakindustrie en de kracht die mengen van werken en wonen kan brengen willen we niet dat door het -gedeeltelijk- opnemen van de Cornelis Douwesterrein 2-3 als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB) vertraging ontstaat van de systeemsprong HOV ZaanIJ, danwel dat er negatieve effecten ontstaan op de gewenste kwaliteit van mobiliteit binnen ZaanIJ. Onder de gezamenlijke noemer ZaanIJ werkt de provincie Noord-Holland al lange tijd samen met de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en het stadsdeel Amsterdam-Noord in de ontwikkeling van het ZaanIJ gebied. Deze samenwerking past binnen de context van de grootschalige transformaties die beide gemeenten in het gebied voor ogen hebben en sluit ook aan bij de verdichtingsopgaven die de provincie binnenstedelijk graag ziet: versterking van de werkgelegenheid en toevoegen van ruim 30.000 woningen in de Zaanse Achtersluispolder en het noordelijke deel van Haven-Stad. Naast deze grootschalige ontwikkelingen zijn er ook tal van andere opgaven in het gebied, zoals de versterking van bestaande wijken in Amsterdam-Noord en Zaanstad. De ontwikkeling van het gebied is opgenomen in zowel gemeentelijk beleid, waar onder de omgevingsvisie, als in de door Rijk en regio vastgestelde verstedelijkingsstrategie. Ofwel, veel van de ambities kunnen we alleen waarmaken door samen te werken. Onze stedelijke ontwikkeling heeft een sterke relatie met die van de regio en Amsterdam. We zullen in de toekomst samen met gemeente Amsterdam in de polycentrische stad functioneren. Zaanstad is een kerngemeente van de agglomeratie, met een eigen volwaardig voorzieningenniveau. En met onze eigen kwaliteit en herkenbare eigenschappen binnen de regio ZaanIJ gaat daarbij wel als één stedelijk gebied functioneren met daarbij de noodzakelijke verbindingen zoals de systeemsprong HOV ZaanIJ. We vragen u op de gezamenlijk ingestoken koers te blijven en verzoeken u zodoende zich in te blijven zetten voor de ontwikkeling van ZaanIJ en de onlosmakelijk daarmee verbonden goede bereikbaarheid, nu en in de toekomst.

Werkingsgebieden op het perceel Dorpsstraat 165 in Assendelft

Op grond van het onherroepelijke omgevingsplan kunnen op het perceel aan de Dorpsstraat al jaren verschillende stedelijke functies uitgeoefend worden. U geeft aan dat u het perceel dan ook niet als landelijk gebied beschouwd en daarom een correctie van de begrenzing van diverse werkingsgebieden voor ogen heeft. Het gaan om de begrenzing van de werkingsgebieden:

• Bijzonder Provinciaal Landschap, • MRA-Landelijk Gebied, • Agrarische bedrijven, • Grondbewerking permanente bollenteelt uitgesloten • Landelijk Gebied

We zijn blij dat u voornemens bent om deze technische wijziging door te voeren waardoor de regelgeving op het perceel elkaar niet meer tegensprekt. Op het DSO is de ontwerp wijziging te zien. Alle hierboven genoemde werkingsgebieden zijn niet meer ingetekend op de locatie. Maar in de toelichtende tabel met wijzigingen die als bijlage bij het ontwerpbesluit is gevoegd is vergeten de wijziging van het werkingsgebied Landelijk Gebied te noemen. Om misverstanden te voorkomen willen we de provincie attenderen op dit hiaat en in de tabel aan te geven dat ook de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk Gebied wijzigt.

Reactie op zienswijze

Werkingsgebied Industrierrein van Provinciaal Belang

Wij horen uw zorgen met betrekking tot de systeemsprong HOV ZaanIJ. HOV ZaanIJ is een mobiliteitsvraagstuk in de Vervoerregio Amsterdam en speelt zich volledig af in het gebied van de ov-concessie van de Vervoerregio Amsterdam. In de nu lopende fase van het onderzoek is de rol van de provincie Noord-Holland beperkt, namelijk agendalid/adviserend lid en dragen wij financieel niet bij. In deze afgesproken rol dragen wij via ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid het project een warm hart toe. Wonen is op grond van het huidige omgevingsplan niet toegestaan en door de aanwezigheid van de huidige milieufactoren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment voor het Cornelis Douwesterrein 2-3.

Het is van belang dat door de gezamenlijke overheden een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Aan het einde van het gezamenlijke traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Werkingsgebieden op het perceel Dorpsstraat 165 in Assendelft

Wij hebben het werkingsgebied Landelijk Gebied toegevoegd aan de toelichtende tabel met wijzigingen (zie paragraaf 2.2, categorie A van deze nota van beantwoording).

ZW-0006 Gemeente Amsterdam

Zienswijze

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

De gemeente Amsterdam maakt met deze brief gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerp van de wijziging werkingsgebieden ronde 2024-II van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. Het ontwerpbesluit bevat een aantal wijzigingen in werkingsgebieden en de bijlagen van de verordening. Onze zienswijze richt zich op twee voorgenomen wijzigingen in de werkingsgebieden:

- a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shipdock-locatie)/ industrierrein van provinciaal belang
- b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers

Ad a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shipdock-locatie)/ industrierrein van provinciaal belang

Het ontwerpbesluit bevat het voornemen het gebied Cornelis Douwes 2 en 3 in Amsterdam Noord gedeeltelijk op te nemen als industrierrein van provinciaal belang. Het wijzigingsvoorstel is ingediend door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, mede namens het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Er wordt door het Rijk een bredere belangenafweging voor transformatie van het gebied bepleit, waarin het nationale belang van de scheepswerf voor nationale veiligheid en de grondstoffen- en energietransitie wordt meegewogen. De provincie is voornemens het gebied aan te wijzen als industrierrein van provinciaal belang om de maritieme maakindustrie te behouden tot er zicht is op een structurele oplossing. Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat transformatie naar woningbouw wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerf is geborgd. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam verzoekt het gebied niet op te nemen als industrierrein van

provinciaal belang. De gemeente zit midden in een proces in om samen met provincie en Rijk scenario's te verkennen die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Behoud van de scheepsreparatiewerf op de bestaande locatie is daarbij een van de opties. Dit ontwerp-besluit hindert de gezamenlijke zoektocht naar een structurele oplossing, is niet in overeenstemming met nationaal en provinciaal beleid, is niet noodzakelijk en heeft onaanvaardbare gevolgen voor de ontwikkeling van Haven-Stad, de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en Zaanstad, de gezondheid van bewoners in aangrenzende woonwijken en de bindende afspraken met de erfpachters van de Shipdock-locatie. Het college brengt de volgende zienswijzen naar voren over de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 (Shipdock-locatie) tot Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB).

1. Gezamenlijke verkenning

De gemeente verkent samen met provincie en Rijk scenario's die de verschillende publieke belangen zo goed mogelijk dienen. Behoud van de scheepsreparatiewerf Damen Shiprepair op de bestaande locatie is daarbij een van de opties. Wij zijn van mening dat u dit gezamenlijke proces ernstig verstoort door aan te nemen dat er een gerede kans is dat wij in afwachting van nieuwe gezamenlijke besluitvorming onomkeerbare stappen zullen zetten die leiden tot het verlies van de capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen. Uw voornemen de Shipdock-locatie gedeeltelijk op te nemen als industrierrein van provinciaal belang getuigt daarmee niet van vertrouwen in onze inzet voor het vinden van een voor alle partijen acceptabele oplossing.

2. Motivering

Strijd met beleid

Wij wijzen erop dat het betrokken gebied in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NOVEX-gebied) is aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw. Een aanwijzing tot industrierrein van provinciaal belang maakt de transformatie van deze gronden naar woonwerkgebied onmogelijk, waarmee het ontwerp-besluit niet in overeenstemming is met nationaal en provinciaal beleid. Een dergelijk besluit draagt niet bij aan de beeldvorming van een betrouwbare overheid. Het willen voorkomen dat de transformatie wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerf is gewaarborgd, rechtvaardigt geen afwijking van het provinciale beleid. In de motivering van het ontwerpbesluit ontbreekt een weging van alle betrokken belangen, waaronder de belangen bij woningbouw en bij verbetering van de leefbaarheid in omliggende woonwijken.

Noodzaak ontbreekt

Wij zijn van mening dat de noodzaak nu over te gaan tot het waarborgen van de continuïteit van de scheepswerf, ontbreekt. Daarbij is van belang dat volgens pagina 87 van de Ontwikkelstrategie Haven-Stad transformatie van het gebied niet vóór 2029 is voorzien en dat vooruitlopend op visieplanvorming scenario's worden onderzocht voor behoud van de scheepswerf. Deze datum is mede bepaald door het gegeven dat Damen Shiprepair de locatie tot 31 mei 2028 huurt. Een eerdere transformatie van het gebied is dan ook onmogelijk. Dit betekent dat de vrees voor onomkeerbare stappen die leiden tot het verlies van de capaciteit om grote schepen te onderhouden, te repareren en te verduurzamen, ongegrond is.

Provinciaal belang ontbreekt

Uit de motivering van het ontwerp-besluit blijkt niet waarom hier sprake is van een provinciaal belang. Dat het Rijk voorstelt het gebied van de Shipdock-locatie op te nemen als industrierrein van provinciaal belang (IPB), betekent nog niet dat hier sprake is van een provinciaal belang. Het ontbreken van een provinciaal belang houdt in dat u niet bevoegd bent dit besluit te nemen. Het opnemen van het gebied van de Shipdock-locatie als IPB leidt ook niet ertoe dat de maritieme maakindustrie op deze locatie blijft, totdat er zicht is op een structurele oplossing. Op een IPB zijn immers ook andere activiteiten dan maritieme maakindustrie toegestaan. Het opnemen van de Shipdock-locatie als IPB verandert ook niets aan de privaatrechtelijke situatie. Het werfterrein is in erfpacht uitgegeven aan een consortium van drie marktpartijen. Dit consortium heeft een huurcontract met de huidige huurder van de scheepswerf. Op 31 mei 2028 verloopt dit huurcontract en moet Damen Shiprepair haar huidige bedrijfsactiviteiten op de Shipdock-locatie beëindigen.

Tijdelijkheid

Volgens de motivatie van het ontwerp-besluit kan de status IPB worden ingetrokken, zodra er een structurele oplossing is. Daarbij wordt uitgegaan van twee jaar voor nader onderzoek. Wij zijn van mening dat de tijdelijke aard van het besluit onvoldoende in het besluit is geborgd. Wij verzoeken u daarom in het besluit op te nemen

dat de status IPB twee jaar na vaststelling vervalt, indien u wilt vasthouden aan uw voornemen het gebied op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Desgewenst kan de locatie opnieuw worden opgenomen indien de uitkomst van het onderzoek daartoe aanleiding geeft.

3. Gevolgen

Wij wijzen erop dat het opnemen van het gebied van de Shipdock-locatie als industrieterrein van provinciaal belang onaanvaardbare gevolgen heeft voor de ontwikkeling van Haven-Stad, de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en Zaanstad, de leefbaarheid van bewoners in aangrenzende woonwijken en de bindende afspraken met de erfpachters van de Shipdock-locatie.

Haven-Stad

Uit de Ontwikkelstrategie Haven-Stad volgt dat op de Shipdock-locatie 9.600 woningen en 6.400 arbeidsplaatsen zijn voorzien. Deze ontwikkeling is niet mogelijk, zolang het gebied is opgenomen als industrieterrein van provinciaal belang. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang belemmert ook de transformatie van aanpalende gebieden. De milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang beperkt immers de mogelijkheden van transformatie van het aangrenzende bedrijventerrein Cornelis Douwes 0-1. Volgens de Ontwikkelstrategie Haven-Stad zijn op dit bedrijventerrein 6.900 woningen en 4.600 arbeidsplaatsen voorzien. Dit betekent dat het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang een belemmering vormt voor de realisering van minimaal 16.500 woningen. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang is weliswaar beoogd als een tijdelijke maatregel voor twee jaar, maar ook een tijdelijke maatregel heeft impact. Het veroorzaakt onzekerheid bij ontwikkelende partijen, waaronder de huidige erfpachters van de Shipdock-locatie. De zoektocht naar een structurele oplossing wordt daardoor gehinderd.

Bereikbaarheid Amsterdam-Noord en Zaanstad

Volgens onze Ontwikkelstrategie 2035 zijn betere verbindingen tussen de kernen in Amsterdam en Zaanstad cruciaal. Daarvoor studeren we op de ruimtelijke inpassing en realisatie van de HOV Zaan/IJ-lijn, de Westbrug, de Dam-tot-Dam fietsroute en de kabelbaan over het IJ. Deze investeringen in mobiliteit zijn niet alleen een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever. Ze zijn ook van grote betekenis voor de bewoners van de bestaande buurten, zoals Tuindorp Oostzaan en Molenwijk en het Zaanse Poelenburg. Hierdoor worden zij beter verbonden met de voorzieningen en mogelijkheden voor werk en opleiding elders in de stad en de regio. Deze investeringen in mobiliteit zijn niet mogelijk als de Noordelijke IJ-oever niet verder kunnen worden ontwikkeld.

Gezondheid omwonenden

Op de Shipdock-locatie is momenteel bedrijvigheid tot en met (de zwaarste) milieucategorie 5.3 toegestaan. Dit betekent dat de leefbaarheid van aangrenzende woonwijken zoals Tuindorp Oostzaan onder druk staat. Bewoners van deze wijken maken zich al geruime tijd zorgen over hun gezondheid in relatie tot bedrijvigheid. Transformatie van de Shipdock-locatie naar een woonwerkgebied levert een aanzienlijke bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid in deze woonwijken. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang maakt de vestiging en uitbreiding van zware industrie hier juist mogelijk en vormt een belemmering voor de verbetering van de gezondheid van bewoners in aangrenzende woonwijken op het gebied van luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Bindende afspraken

De gemeente Amsterdam heeft afspraken gemaakt met de erfpachters van de Shipdock-locatie over het transformeren van het gebied naar een woonwerkgebied. Het opnemen van het gebied als industrieterrein van provinciaal belang belemmert de gemeente in de nakoming van deze afspraken zonder dat zij daar zelf invloed op heeft. U gaat ten onrechte voorbij aan de eventuele financiële consequenties van uw besluit.

4. Begrenzing

Volgens de motivering van het ontwerp-besluit wordt beoogd de Shipdock-locatie gedeeltelijk op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Wij wijzen erop dat het gebied te ruim is begrensd, waardoor het ontwerp-besluit op dit onderdeel onzorgvuldig is voorbereid. Binnen het opgenomen gebied vallen ten onrechte niet alleen de scheepswerf Damen Shiprepair maar ook bedrijven die niet behoren tot de scheepswerf (zoals BMN Van Keulen en Braspenning).

Samenvattend

Gelet op het vorenstaande verzoeken wij u een constructieve bijdrage te leveren aan het gezamenlijke proces voor het vinden van een structurele oplossing en Cornelis Douwes 2-3 (Shipdock-locatie) niet op te nemen als industrieterrein van provinciaal belang. Indien gewenst kan ook een Bestuurlijke Overeenkomst worden gesloten om tot een structurele oplossing te komen. Indien u het gebied toch wilt opnemen als industrieterrein van provinciaal belang, verzoeken wij u de begrenzing van het gebied aan te passen en in het besluit op te nemen dat de status IPB twee jaar na vaststelling vervalt.

Ad b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers

De ontwerpwijziging wijzigt het werkingsgebied 'Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel' voor provinciale vaarwegen. In de gemeente Amsterdam betreft dit het Noordhollandsch Kanaal, de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het vaarwegbeheer wordt daar door Gedeputeerde Staten uitgevoerd. De ontwerpwijziging breidt het werkingsgebied uit op de oevers tot 20 meter aan weerszijden van de vaarwegen. Dit heeft tot gevolg dat de provinciale omgevingsvergunningplicht uit artikel 4.77 niet alleen geldt voor de vaarweg, maar ook voor de oevers. Door de wijziging van het werkingsgebied worden alle bouwwerken en constructies op de oevers in de zone provinciaal. De vergunningplicht geldt voor burgers, bedrijven en andere overheden zoals de gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam verzoekt de vergunningplicht te beperken tot de vaarweg en het werkingsgebied niet te wijzigen voor het Noordhollandsch Kanaal, de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug en de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Er heeft onvoldoende afstemming plaatsgevonden met betrekking tot de effecten op beheer van de openbare ruimte en nautisch beheer (voor de Amstel). De vergunningplicht die van toepassing wordt door wijziging van het werkingsgebied is te beperkend voor burgers, bedrijven en overheden. De vergunningplicht houdt in dat goed beheer van de openbare ruimte wordt beperkt doordat straks voor elk 'werk' een provinciale omgevingsvergunning nodig is. Ook voor burgers die op het water wonen en de walkant als tuin gebruiken heeft de wijziging verstrekende gevolgen door de strenge vergunningplichten. Het college brengt de volgende zienswijzen naar voren over de wijziging van het werkingsgebied voor provinciaal vaarwegbeheer.

1. Afstemming over vaarwegbeheer en effecten op de oevers

Het doel van de wijziging ligt in goed vaarwegbeheer, waarbij het voornemen is ook de oevers te betrekken. Er heeft geen afstemming plaatsgevonden over deze wijziging van het werkingsgebied met gemeente Amsterdam. Vanuit het effect van de wijziging en de verschillende rollen rondom beheer van de vaarweg, nautisch beheer en beheer van de openbare ruimte had dat wel in de lijn der verwachting gelegen. Het is daarnaast onduidelijk hoe deze wijziging zich verhoudt tot afspraken over het overgaan van het nautisch beheer van de Amstel ten zuiden van de Berlagebrug naar de gemeente per 1-1-2025. Onze verwachting is dat de uitbreiding van de vergunningplicht tot de oevers een belemmering is voor goed nautisch beheer, bijvoorbeeld het plaatsen van bebording.

2. Grote beperking voor beheer openbare ruimte en gebruik oevers voor bewoners

In het ontwerpbesluit is onvoldoende gemotiveerd wat het provinciaal belang is om in zo'n brede zone op de oever een vergunningplicht in het leven te roepen. In het ontwerpbesluit ontbreekt een afweging van nut en noodzaak van deze wijziging en het effect daarvan voor burgers, bedrijven en de gemeente Amsterdam. Met name het effect van het uitbreiden van de vergunningplicht in artikel 4.77 lid c en d lijkt niet goed doordacht voor de walkant van de provinciale vaarwegen. De zone op de oevers van de eerder genoemde vaarwegen bestaat voor een groot deel uit openbare ruimte in beheer en eigendom van gemeente Amsterdam. Daarnaast is er bestaande bebouwing aanwezig voor o.a. woningen, woonschepen, kantoren, sportverenigingen en is een deel in gebruik als tuin. De vergunningplicht houdt in dat de gemeente Amsterdam wordt beperkt in een goed beheer van de openbare ruimte doordat straks voor elk 'werk' een provinciale omgevingsvergunning nodig is. Het plaatsen van een lantaarnpaal of bankje valt onder het begrip 'werk' zoals deze in de omgevingsverordening is opgenomen, waardoor de gemeente daarvoor bij de provincie vergunning aan zou moeten vragen. Ook voor burgers die op het water wonen en de walkant als tuin gebruiken heeft de wijziging verstrekende gevolgen. Ook daarvoor zouden door wijziging van het werkingsgebied strenge vergunningplichten gaan gelden.

3. Alternatieven voor de begrenzing en vergunningplicht

In het ontwerpbesluit is onvoldoende gemotiveerd waarom een zone van 20 meter nodig is en of het gewenste doel met minder vergaande maatregelen te bereiken is zoals een afstemmingsprocedure. Als er al een extra

vergunningplicht nodig is zou onderscheid gemaakt moeten worden tussen de vergunningplicht op de vaarweg en de oever. Tot slot kan gekeken worden naar afstemming via gemeentelijke omgevingsvergunningplichten. We verzoeken u het werkingsgebied niet te wijzigen en zijn graag bereid om verder in overleg te gaan om te kijken wat er nodig is aan samenwerking tussen provincie en gemeente voor goed vaarwegbeheer van de genoemde wateren.

Reactie op zienswijze

Ad a. Cornelis Douwesterrein 2-3 Amsterdam (Shiphack-locatie)/ industrieterrein van provinciaal belang

Uw ingediende zienswijze heeft niet tot aanpassing van ons besluit geleid. Wij herkennen de door u geschetste noodzaak tot een structurele oplossing, waarbij de nationale veiligheid geborgd is zodat deze locatie op termijn getransformeerd kan worden naar een woon-werkgebied. De gezamenlijke verkenning komende twee jaar uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, moet leiden tot een stap in de richting van deze structurele oplossing. Aan het eind van het traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Belangen en werkingsgebied

De wijziging van het werkingsgebied IPB dient zowel een Rijksbelang als een provinciaal belang. De reden van wijziging van het werkingsgebied IPB is niet alleen gelegen in het feitelijke huidige gebruik, maar met name vanwege de ruimte reservering voor landelijke maritieme maakindustrie en om zo voldoende capaciteit te behouden voor bedrijven in hogere milieucategorieën, voor bedrijven met een grote veiligheidscontour, voor de havengebonden industrie en voor de toekomstige activiteiten in het kader van de energietransitie en circulaire economie. Het verzoek van het Rijk versterkt dit belang.

Gezonde leefomgeving en milieucontouren

Door het besluit het Cornelis Douwesterrein 2-3 aan te wijzen als IPB, verandert de huidige milieucontour zoals opgenomen in de OV NH2022 niet. De geluidscontour van het Cornelis Douwesterrein 2-3 is bepalend en die valt al geheel binnen de huidige milieucontour van het reeds bestaande IPB Westpoort. Het aanwijzen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB leidt dus niet tot extra beperkingen in de omgeving.

Bij de voorgenomen transformatie naar woningen dient rekening te worden gehouden met zowel het belang van een gezonde en veilige leefomgeving als de belangen van de omliggende bedrijven. Zo dienen onder meer geurcontouren en geluidsbelasting te worden meegenomen. Wij delen uw zorgen over de gezondheid.

Blootstelling aan hinder is op deze locatie en in de omgeving een zorgpunt. Door de aanwezigheid van de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment. Dit geldt ook voor omliggende terreinen, maar zoals hierboven gesteld, veranderen deze beperkingen en daarmee de situatie niet met het aanwijzen van Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB. In gezamenlijkheid zijn wij al samen met u bezig om nader onderzoek te doen naar de klachten van de omwonenden, graag zetten wij deze samenwerking op het gebied van gezonde leefomgeving door om niet alleen voor de huidige bewoners, maar ook voor de toekomstige bewoners van Havenstad een zo hoog mogelijke leefkwaliteit te creëren.

Heroverweging status IPB

Zoals gesteld is het belangrijk dat er gezamenlijk met het Rijk een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Vandaar dat wij aan het einde van het gezamenlijke traject wat nu ingezet wordt, de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB zullen heroverwegen.

Ad b. Provinciaal vaarwegbeheer - vergunningplicht uitgebreid tot op de oevers

Met het beoogde werkingsgebied uit de oevers tot 20 meter aan weerszijden van de vaarwegen, beoogt de provincie dat het beheer en onderhoud aan de vaarwegen (o.a. baggeren en oeverconstructies) uitvoerbaar blijven. Allereerst is van belang dat de huidige regelgeving de oeverbescherming onvoldoende borgt. Daarnaast is van belang dat de uitbreiding van het werkingsgebied nodig is voor de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan de vaarwegen. Dergelijke werkzaamheden vinden zowel vanaf het water als vanaf het land plaats. Dat betekent dat er geen objecten geplaatst mogen worden die dat verhinderen. De kosten voor het aanpassen van de beheer- en onderhoudswerkzaamheden om de objecten langs of in de vaarwegen heen zijn namelijk zeer hoog, werken zeer vertragend in de werkzaamheden en zorgen voor grote administratieve belasting. Het werkingsgebied als geheel niet te wijzigen, zoals in de zienswijze wordt voorgesteld, is voor ons daarmee geen optie.

De argumenten die u beschrijft, zijn valide en voorstelbaar. Dit zal met grote waarschijnlijkheid ook gelden voor andere gemeenten waarvan de bebouwde kom grenst aan een vaarweg van de provincie. In het ontwerp was voor het werkingsgebied voor de vaarweg voor dezelfde begrenzing als voor provinciale wegen gekozen. Zoals terecht door de gemeente Amsterdam wordt aangegeven, leidt dit tot onwenselijke situaties omdat er binnen de bebouwde kom binnen die 20 meter veel gebeurt.

Met het in acht nemen van de zienswijze van de gemeente Amsterdam besluiten wij het volgende:

1. De voorgestelde uitbreiding van het werkingsgebied wordt uitsluitend in landelijk gebied toegepast; en
2. de uitbreiding van het werkingsgebied uit de oevers wordt vooralsnog beperkt tot 5 meter aan weerszijden van de vaarwegen, in plaats van de voorgestelde 20 meter.

Bovenstaand besluit zorgt voor aansluiting bij de al geldende regels en geeft vooralsnog duidelijkheid voor belanghebbenden. Daarnaast borgt de uitbreiding van het werkingsgebied ook dat de provincie, in ieder geval in landelijk gebied, haar beheer en onderhoud aan de vaarwegen en oeverconstructies kan uitvoeren zonder obstructies.

Aanvankelijk was vanwege de uniformiteit gekozen voor een uitbreiding van 20 meter, waarmee werd aangesloten bij de breedte van het beperkingengebied bij provinciale wegen. De eigendomsverhoudingen bij de vaarwegen liggen echter, anders dan bij de wegen het geval is, veelal niet bij de beheerder. Om deze reden is er nu voor gekozen om de uitbreiding te beperken tot 5 meter aan beide zijden van de vaarweg. Binnen deze 5 meter zouden de meeste activiteiten rondom beheer en onderhoud kunnen plaatsvinden.

Bovenstaande neemt echter niet weg dat er mogelijk bepaalde situaties zullen zijn waarbij de vaarwegbelangen toch nog onvoldoende zijn geborgd ofwel waarbij juist geen noodzaak voor de uitbreiding van het werkingsgebied bestaat. De begrenzing van de vaarwegen wordt gemonitord en geëvalueerd teneinde te bezien of en waar aanpassing nodig is. Dit zou alsnog kunnen leiden tot een wijziging van de breedte van het werkingsgebied op specifieke locaties.

Gelet hierop blijven we ook met de gemeente Amsterdam in gesprek. Een verkennend gesprek daarvoor heeft plaatsgevonden op 18 oktober jl. Een vervolgspraak moet nog gepland worden. Bij dit vervolgspraak zorgen beide partijen dat de mensen met de juiste kennis over dit onderwerp aan tafel zitten.

ZW-0007 tt Vasumweg, Amsterdam B.V. en 'het Consortium'

Zienswijze

1. Inleiding

1.1 Namens de besloten vennootschap "tt Vasumweg, Amsterdam B.V." (hierna "tt Vasumweg"), statutair gevestigd en kantoorhoudende aan de Schiedamsedijk 47A te (3011 ED) Rotterdam, alsmede namens de hierna te noemen ontwikkelende partijen, tevens aandeelhouders van tt Vasumweg: de besloten vennootschappen VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V. (hierna gezamenlijk: het "Consortium") dien ik hierbij zienswijzen in over het Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 september 2024, nr. 2295686/2295705 tot wijziging van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

1.2 Deze zienswijze richt zich op de voorgenomen uitbreiding van het werkingsgebied als Industrierterrein van Provinciaal Belang van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3, gelegen aan de tt Vasumweg 131 en de tt Melissaweg (ongenummerd) te (1033 SG) Amsterdam (wijzigingsnummer 18.2.2024).

1.3 De scheepsreparatiewerf behoort in erfpacht toe aan tt Vasumweg en is tot en met 31 mei 2028 verhuurd aan Shipdock Holding B.V., h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam.

1.4 Tt Vasumweg en het Consortium kunnen zich niet verenigen met de voorgenomen uitbreiding van het werkingsgebied met c.q. aanwijzing van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 als Industrierterrein van Provinciaal Belang. Deze aanwijzing zou betekenen dat de wijziging/herziening van het omgevingsplan, die nodig is voor de uitvoering van in samenspraak met de gemeente Amsterdam (hierna: de "Gemeente") beoogde herontwikkeling tot grootschalig woon-werkgebied met duizenden woningen, vooralsnog gedurende langere tijd niet kan doorgaan, terwijl hierover met de gemeente Amsterdam reeds concrete en bindende samenwerkingsafspraken zijn gemaakt (zie randnummers 3.8 - 3.15).

1.5 Deze zienswijze is als volgt opgebouwd:

Samenvatting; Feiten en achtergrond; Wijziging leidt niet tot beoogde behoud maritieme maakindustrie: huurovereenkomst met Damen Shiprepair Amsterdam eindigt eind mei 2028; Wijziging onnodig voor beoogde overlegfase van 2 jaar nu huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt; Alternatievenonderzoek ontbreekt; Wijziging blokkeert onnodig planvorming voor herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies; Wijziging strijdig met provinciaal beleid en gemaakte bestuursafspraken; Onderbouwing provinciaal belang ontbreekt; Wijziging zal leiden tot zeer omvangrijke schade waarmee geen rekening is gehouden en waarvoor schadeclaim bij de Provincie zal worden ingediend; Afronding en verzoek

2. Samenvatting

2.1 Het Consortium heeft de gronden van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 in erfpacht verworven teneinde het verouderde havenindustriegebied "Shipdock" te transformeren tot een grootschalig woon- en werkgebied met 4.800 tot 5.000 woningen in Amsterdam-Noord. Deze doelstelling is opgenomen in de Structuurvisie 2040 en op grond van de recent op 27 juni 2024 vastgestelde Ontwikkelstrategie 2034 van de Gemeente geldt dit als startpunt van de ontwikkeling van het gebied Haven-Stad. Tussen de Gemeente, tt Vasumweg en het Consortium is met betrekking tot de hiervoor bedoelde transformatie in 2018 een samenwerkingsovereenkomst gesloten.

2.2 De voorgenomen wijziging van het werkingsgebied c.q. aanwijzing van het terrein als Industrierrein van Provinciaal Belang is een eenzijdige actie van Gedeputeerde Staten, gebaseerd op een verzoek van enkele Ministeries waarbij de belangen van de gerechtigde tot het erfpachtrecht, de volkshuisvestingsopgave en de belangen van de duizenden huishoudens ter zijde worden geschoven en op geen enkele wijze zijn betrokken/gewogen. Tt Vasumweg als erfpachter en het Consortium als belanghebbende zijn hierover niet vooraf ingelicht en zijn - net als de gemeente Amsterdam¹ - onaangenaam verrast en zeer verbaasd over de inzet van dit machtsmiddel door Gedeputeerde Staten.

2.3 De inzet van deze bevoegdheid is vanwege de delegatie door Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten ook nog eens democratisch zeer beperkt gelegitimeerd. Het is de vraag hoe Provinciale Staten hier tegenaan kijkt.

2.4 Voorts vragen tt Vasumweg en het Consortium zich vanwege de betrokkenheid van diverse ministeries af of deze gecoördineerde actie ook is afgestemd met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. De actie druist immers volledig in tegen de aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waarin Haven-Stad expliciet is opgenomen. Ook dit zwaarwegende belang is niet meegewogen.

2.5 Tt Vasumweg en het Consortium betwisten nut en noodzaak van de wijziging c.q. aanwijzing. De wijziging leidt niet tot het beoogde behoud van maritieme maakindustrie, omdat de verhuur van de scheepsreparatiewerf aan Shipdock Holding B.V. (h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam) van rechtswege (zonder dat daartoe een opzegging is vereist) eindigt op 31 mei 2028. Van verlenging. De voorgenomen wijziging c.q. aanwijzing leidt er dan ook niet zonder meer toe dat de maritieme maakindustrie ter plaatse behouden blijft. Na oplevering van de werf is tt Vasumweg Vasumweg immers niet gehouden om aan Damen Shiprepair Amsterdam en/of andere havengerelateerde partijen te verhuren.

2.6 Bovendien is het voorgenomen besluit onnodig voor de beoogde overlegfase tussen Rijk, Provincie en gemeente Amsterdam van in totaal 2 jaar, omdat de huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt, derhalve over ruim 3,5 jaar, en de start van de realisatie niet eerder dan in 2029 is beoogd.

2.7 Van belang is voorts dat een onderzoek naar alternatieve locaties (bestaand of nieuw) voor de huidige huurder Shipdock Holding B.V. ontbreekt. Deze huurder weet al 15 jaar dat de huurovereenkomst eindigt en dat aan het einde van de huurtermijn moet worden opgeleverd. Het voorgenomen besluit blokkeert dan ook onnodig de planvorming die voor herontwikkeling noodzakelijk is. Het belang van de woningbouw en van de eigenaar is in het voorgenomen besluit tot aanwijzing als Industrierrein van Provinciaal Belang op geen enkele wijze meegewogen.

2.8 Het voorgenomen besluit is voorts in strijd met provinciaal beleid, zoals neergelegd in de vigerende Omgevingsvisie NH 2050, en met bestuursafspraken - meest recent in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied uit december 2023 - waarbij de locatie is aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw.

2.9 Met de financiële belangen die gemoeid zijn bij uitvoering van de herontwikkeling is in het voorgenomen besluit geen enkele rekening gehouden. Een blokkade van de herontwikkeling leidt tot zeer omvangrijke schade. Deze schade wordt thans in opdracht van tt Vasumweg en het Consortium onderzocht en zal via een schaderapportage inzichtelijk worden gemaakt. Voor het geval het voorgenomen besluit daadwerkelijk wordt genomen, behouden tt Vasumweg en het Consortium zich het recht voor om een schadeclaim c.q. verzoek om nadeelcompensatie bij Gedeputeerde Staten in te dienen.

2.10 Gelet op het voorgaande verzoeken tt Vasumweg en het Consortium Gedeputeerde Staten dan ook dringend om van het voorgenomen besluit af te zien. Tt Vasumweg en het Consortium behouden zich jegens de Provincie alle rechten voor.

3. Feiten en achtergrond

3.1 Al sinds 2002 onderzoekt de gemeente Amsterdam samen met marktpartijen de mogelijkheid om het voormalige NDSM-terrein te herontwikkelen.

3.2 In de Structuurvisie Amsterdam 2040, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam in februari 2011, en in de ontwikkelingsstrategie Haven-Stad, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 21 december 2017, is aangegeven dat de gemeente Amsterdam het plangebied, waarin het voormalige NDSM-terrein is gelegen, wil transformeren naar de bestemming "wonen-werken".

3.3 Tt Vasumweg heeft in april 2014 het voortdurend recht van erfpacht verworven van de scheepsreparatiewerf gelegen op een deel van het voormalige NDSM-terrein, gelegen aan de tt. Vasumweg en de tt. Melissaweg te Amsterdam, kadastraal bekend gemeente Amsterdam AH, sectie AH, nummers 1445, 16667, 1698, 2325, 2326, 2327 en 2328, totaal groot ca. 196.683 m². De gemeente Amsterdam is bloot eigenaar van deze gronden. Tt Vasumweg heeft de locatie aangekocht met het oog op transformatie naar een stedelijk woongebied waar gewoond en gewerkt gaat worden.

3.4 De scheepsreparatiewerf werd destijds verhuurd aan Shipdock Holding B.V., na de overname door Damen Shipyards vanaf 2015 Damen Shiprepair Amsterdam geheten.

3.5 Op 17 december 2009 sloot (de rechtsvoorganger van) tt Vasumweg een huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V., voor de duur van 18 jaar en 9 maanden, met aanvangsdatum 1 oktober 2009 en met uitdrukkelijke einddatum 31 mei 2028: *Deze overeenkomst is aangegaan voor de duur van 18 jaar en 9 maanden, ingaande op 1 september 2009 en lopende tot en met 31 mei 2028 en eindigt dan van rechtswege zonder dat enige opzegging is vereist*

3.6 In de huurovereenkomst is uitdrukkelijk bepaald - en dit was bij de overname van Shipdock Holding B.V. dan ook bij Damen Shipyards bekend - dat sprake is van een huurovereenkomst voor bepaalde tijd. Met deze tijdelijkheid is ook rekening gehouden in de hoogte van de huur; deze is namelijk verre van marktconform. Uitdrukkelijk is bepaald dat de huurovereenkomst na de einddatum niet door huurder kan worden voortgezet. De huurder is er in art. 8.7 van de huurovereenkomst op gewezen dat het gebied wordt herontwikkeld en daarom slechts tijdelijk het genot van het gehuurde heeft, waarbij afstand is gedaan van ontruimingsbescherming: *Herontwikkelingsplannen verhuurder Huurder is, voorafgaand aan het sluiten van deze huurovereenkomst, door verhuurder geïnformeerd over de omstandigheid dat verhuurder doende is voor het gebied, waarvan de ruimte deel uitmaakt, een planontwikkeling te realiseren. Hierdoor is huurder ermee bekend dat hij/zij in eerste instantie slechts voor de duur van dit contract het genot van het gehuurde heeft en door ondertekening van deze huurovereenkomst ermee heeft ingestemd dat het gehuurde bestemd is voor sloop of (vernieuwbouw, respectievelijk een andere functie. In verband met de hiervoor omschreven herontwikkelingsplannen van verhuurder zal huurder geen beroep doen op ontruimingsbescherming.* De ontruiming tegen het einde van de lopende Kuurperiode is reeds aangezegd.

3.7 Na ommekomst van de Kuurperiode wordt de scheepsreparatiewerf gesloopt en ontmanteld ten behoeve van grootschalige herontwikkeling tot een woon-/ werkgebied, dat al in 2009 was voorzien.

3.8 In april 2018 hebben de gemeente Amsterdam, tt Vasumweg en haar aandeelhouders VolkerWessels Bouw & Vastgoedontwikkeling Deelnemingen II B.V., Rovobel Participations B.V., RV Projectontwikkeling B.V. en AEGON Levensverzekering N.V. (hierna: het "Consortium") de "Overeenkomst TT Vasumweg te Amsterdam (Shipdock-locatie)" gesloten om de herontwikkeling van de Shipdocklocatie vorm te geven. Daarin zijn hele heldere afspraken en ambities vastgelegd, maar ook kaders waarbinnen partijen met elkaar werken aan de op deze locatie beoogde transformatie, naar een gebied waarin wonen en werken centraal staan.

3.9 In deze samenwerkingsovereenkomst zijn onder meer afspraken gemaakt over de door tt Vasumweg en haar (beoogde) aandeelhouders voorziene realisatie van de nieuwe bestemming, de inzet van planologische instrumenten en het gemeentelijk voorkeursrecht door de gemeente. In de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat deze wordt aangegaan voor de duur van de herontwikkeling en dat de verplichtingen uit hoofde van de samenwerkingsovereenkomst voortduren, tot deze door de betreffende partij(en) zijn voldaan. In elk geval tot 31 december 2027, op welke datum een anterieure overeenkomst gesloten zal moeten zijn. Daartoe hebben het Consortium en de gemeente Amsterdam zich ten opzichte van elkaar verplicht.

3.10 De kaders van de samenwerkingsovereenkomst houden rekening met de in 2008 gesloten Convenant Houthavens/NDSM-Werf. In dit mede door de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland ondertekende convenant is opgenomen dat overheden pas op de plaats maken en dat plannen voor deze locatie pas na 15 jaar (2024 dus) in procedure mogen worden gebracht en dat pas 5 jaar nadien (2029 dus), met de uitvoering mag worden gestart. De samenwerkingsovereenkomst voorziet er dan ook in dat 12

maanden na 1 februari 2029 met de realisatie van herontwikkeling wordt gestart en dat - met een versnellingsopgave - binnen de uitdrukkelijk opgenomen termijnen contingenten, woningen dienen te worden opgeleverd.

3.11 Het Convenant Houthavens/NDSM-Werf kreeg in februari 2011 een vervolg, toen de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2024 heeft vastgesteld. Daarin is benadrukt dat de Shipdock-locatie in de toekomst tot woon-werkgebied zou worden getransformeerd.

3.12 De kaders van de samenwerkingsovereenkomst vloeien verder voort uit c.q. zijn mede gebaseerd op de op 21 december 2017 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Ontwikkelstrategie Haven-Stad. Deze laatste vormt op haar beurt de basis voor de Ontwikkelstrategie 2035, die op 27 juni 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld.

3.13 In de samenwerkingsovereenkomst tussen het Consortium en de gemeente Amsterdam is - geheel in lijn met vorenbedoelde documentatie - afgesproken dat de herontwikkeling van de Shipdock-locatie (pas) vanaf 2024 daadwerkelijk gezamenlijk ter hand genomen zal gaan worden en dat vanaf dat moment ruimtelijke plannen worden gemaakt, met als bestemming wonen-werken. Het Consortium heeft in 2023 een ontwikkelteam zowel intern als extern op volledige sterkte gebracht om te kunnen voldoen aan de verplichtingen voortvloeiende uit de samenwerkingsovereenkomst.

3.14 Beoogd zijn ca. 4.800 tot 5.000 woningen en daarnaast diverse commerciële en maatschappelijke functies, met in totaal ca. 495.000 m² BVO. De verdeling wonen/werken is 80/20. Hierna zijn impressies opgenomen:

3.15 Onderdeel van de afspraken - zoals vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst - is dat tt Vasumweg verplicht is om niet tot verlenging van de huurovereenkomst met Damen over te gaan en zorg moeten dragen voor tijdige aanzegging van de verplichting tot ontruiming. Zoals hiervoor is aangegeven heeft tt Vasumweg de ontruiming tegen het einde van de huurovereenkomst aangezegd. Op het einde van de huur en de verplichting tot ontruiming op de einddatum heeft tt Vasumweg Damen Shipyards ook bij herhaling gewezen in de overleggen met Damen Shipyards over een aantal allonges op de huurovereenkomst. Damen Shipyards is daarmee dan ook genoegzaam bekend.

3.16 Recent heeft het Consortium kennisgenomen van de voorgenomen wijziging van de werkingsgebieden in de Omgevingsverordening Noord-Holland, zoals deze in ontwerp ter visie is gelegd van 17 september tot en met 28 oktober 2024. Hiermee willen Gedeputeerde Staten het verzoek van het Rijk en Damen Shipyards faciliteren om het Cornelis Douwesterrein 2-3 in Amsterdam aan te wijzen als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Reden voor dit verzoek zou zijn de wens van diverse Ministeries om de locatie voorlopig te behouden voor de maritieme maakindustrie.

3.17 In de kennisgeving wordt gesteld dat het Rijk, de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam in de komende 2 jaar de toekomstige invulling van het gebied gaan onderzoeken. Zolang het terrein de status Industrierrein van Provinciaal Belang heeft, kunnen er geen andere ontwikkelingen (zoals woningbouw) plaatsvinden. In reactie op dit voornemen brengt het Consortium de navolgende bezwaren naar voren.

4. Wijziging leidt niet tot beoogde behoud maritieme maakindustrie: huurovereenkomst met Damen Shiprepair Amsterdam eindigt eind mei 2028.

4.1 Op pagina 5 van het "Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-H", onder 18.2.2024, merken Gedeputeerde Staten in de reactie op het wijzigingsvoorstel als volgt op: *"Wij gaan mee in het verzoek van het Rijk en nemen het Corneilis Douwesterrein 2-3 gedeeltelijk op als Industrierrein van Provinciaal Belang (IPB). Op deze manier blijft de maritieme maakindustrie op deze locatie behouden totdaterzicht is op een structurele oplossing. Zodra deze oplossing eris kan de status IPB worden ingetrokken en kan de transformatie naar woningbouw op deze locatie alsnog gestalte krijgen. Wij hebben inmiddels de afspraak gemaakt met het Rijk en de gemeente Amsterdam om dit de komende 2jaar nader te onderzoeken. Bijhet niet aanwijzen van deze locatie als IPB is er een gereede kans dat de transformatie naar woningbouw alsnog wordt ingezet zonder dat de continuïteit van de scheepswerfgeborgd is."*

4.2 Met deze overwegingen miskennen Gedeputeerde Staten dat de verhuur van de scheepsreparatiewerf aan Shipdock Holding B.V. (h.o.d.n. Damen Shiprepair Amsterdam) uiterlijk 31 mei 2028 zal eindigen.

4.3 De op 17 december 2009 door (de rechtsvoorganger van) tt Vasumweg met Shipdock Holding B.V. gesloten huurovereenkomst heeft een looptijd van 18 jaar en 9 maanden, met aanvangsdatum 1 september 2009 en met uitdrukkelijke einddatum 31 mei 2028.

4.4 De huurovereenkomst eindigt op die datum zonder dat daarvoor een opzegging is vereist; zij kan niet worden verlengd.

4.5 Damen Shipyards is er al sinds 2013 (toen zij de aandelen van Shipdock Holding B.V. verwierf) mee bekend dat de huurovereenkomst per 31 mei 2028 eindigt en door Shipdock Holding B.V. is er zelfs in 2009 al expliciet mee ingestemd dat het gehuurde op termijn bestemd is voor een andere functie. Zoals blijkt uit de

huurovereenkomst heeft zij er ook expliciet mee ingestemd dat verhuurder niet verplicht is vervangende ruimte aan te bieden en dat zij als huurder in verband met die beëindiging op geen enkele wijze aanspraak kan maken op enige vergoeding als gevolg van deze beëindiging. Sterker nog; zij heeft zich zelfs contractueel verplicht geen beroep te zullen doen op de haar wettelijk toekomende ontruimingsbescherming.

4.6 Tt Vasumweg is in het licht van het bepaalde in de huurovereenkomst en tegen de achtergrond van de met de gemeente Amsterdam gemaakte afspraken niet in staat en niet bereid de huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. te verlengen voor een periode na 31 mei 2028.

4.7 De scheepsreparatiewerf is bovendien sterk verouderd en voldoet technisch niet meer aan de eisen van de huidige tijd. Dat is ook uitdrukkelijk door Damen Shipyards aan het Consortium bevestigd. Met het oog op het einde van de huur wordt door Damen Shipyards geen grootschalig vervangingsonderhoud gepleegd (dat op grond van het bepaalde in de huurovereenkomst voor haar rekening komt) en wordt er evenmin structureel geïnvesteerd. Onlangs is bijvoorbeeld een beoogde investering om de werf te verduurzamen met pv panelen door Damen Shipyards teruggedraaid.

4.8 Het is de verantwoordelijkheid van Damen Shipyards zelf om tijdig op een ontruiming en vertrek te anticiperen en de bedrijfsactiviteiten - al dan niet met behulp van het Rijk - naar één of meerdere andere van haar reparatiewerven te verplaatsen dan wel een nieuwe werf te realiseren. Het Consortium heeft geheel onverplicht diverse alternatieven aangedragen, waarmee - voor zover het Consortium bekend - niets is gebeurd.

4.9 Voor zover de Provincie Noord-Holland, het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, willen trachten om het behoud van de maritieme maakindustrie op deze locatie ook 31 mei 2028 te handhaven, zal dat - gelet op de hiervoor omschreven eindigheid van de huur - met de voorgestelde wijziging van de begrenzing van het werkingsgebied Industrierrein van Provinciaal Belang dan ook niet lukken. Via de Omgevingsverordening kan niet worden ingegrepen in de privaatrechtelijke afspraken tussen tt Vasumweg en Shipdock Holding B.V.

4.10 Nut, noodzaak en belang van de voorgestelde wijziging ontbreken daarom volledig.

5. Wijziging onnodig voor beoogde overlegfase van 2 jaar, nu huurovereenkomst pas eind mei 2028 eindigt

5.1 In de hiervoor geciteerde reactie van Gedeputeerde Staten staat vermeld dat de provincie Noord-Holland met het Rijk en de gemeente Amsterdam de afspraak zou hebben gemaakt om in de komende twee jaar onderzoek te doen naar een structurele oplossing waarbij behoud van de maritieme maakindustrie voorop staat. Zodra deze oplossing er is, kan de status IPB worden ingetrokken en kan de transformatie naar woningbouw alsnog gestalte krijgen.

5.2 Gelet op de gemaakte afspraak tussen de provincie Noord-Holland, het Rijk en de gemeente Amsterdam om binnen twee jaar naar een structurele oplossing te (onder)zoeken, is de beoogde wijziging van werkingsgebied c.q. aanwijzing als Industrierrein van Provinciaal Belang helemaal niet nodig. De huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. zal eindigen uiterlijk 31 mei 2028. Dat betekent dat er vanaf heden nog ruim 3,5 jaar de tijd is om het onderzoek naar de gewenste structurele oplossing te doen en die oplossing daadwerkelijk te realiseren.

5.3 Het is bovendien opvallend dat de structurele oplossing binnen twee jaar moet worden gevonden, maar de beoogde wijziging van het werkingsgebied niet aan een tijdlimiet is verbonden. In theorie zou deze termijn van twee jaar bijvoorbeeld twintig jaar kunnen duren. Dat is een buitenproportioneel zware last voor tt Vasumweg waartegen het in de voorgenomen aanwijzing aangehaalde belang niet kan opwegen. Te meer omdat hiermee de dringend noodzakelijk geachte woningbouwplannen voor duizenden nieuwe woningen in Amsterdam voor vele jaren in de ijskast dreigen te worden gezet.

6. Alternatievenonderzoek ontbreekt

6.1 Tt Vasumweg stelt vast dat het voorgenomen besluit er op geen enkele wijze blijk van geeft dat enig onderzoek is gedaan naar de vraag of er alternatieve locaties, al dan niet in handen van Damen Shipyards, geschikt zijn of geschikt kunnen worden gemaakt om bijv. fregatten van de marine te repareren.

6.2 In feite is louter de wens van de diverse ministeries overgenomen en de gedachte is kennelijk dat binnen twee jaar een structurele oplossing kan worden gevonden.

6.3 Oor de onderhavige ingrijpende wijziging van de Omgevingsverordening zal op zijn minst een onderzoek naar alternatieve mogelijkheden moeten zijn gedaan. Zolang dat onderzoek er niet is, mag de enkele wens om de scheepsreparatiewerf ter plaatse planologisch te behouden, terwijl deze eind mei 2028 ontruimd moet worden opgeleverd, niet doorslaggevend zijn voor de beslissing om een woningbouwontwikkeling van duizenden woningen vooralsnog tegen te houden en in elk geval ernstig te vertragen.

7. Wijziging blokkeert onnodig planvorming voor herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies

7.1 Gelet op het feit dat de huurovereenkomst met Shipdock Holding B.V. op 31 mei 2028 afloopt en er daarna geen perspectief op een verlenging van de huurovereenkomst op de huidige locatie is, zorgt de beoogde

wijziging van het werkingsgebied uitsluitend tot een nodeloze blokkade voor de planvorming voor de herontwikkeling naar woningbouw en commerciële functies.

7.2 De Shipdock-locatie maakt deel uit van Haven-Stad, een grote gebiedsontwikkeling van Amsterdam, waaruit een aanzienlijke woonproductie moet komen. De Gemeente heeft in een woondeal afgesproken met het Rijk dat zij bijdraagt aan de woonproductie vanwege het tekort aan woningen. Het belang van deze Rijksafspraken is op geen enkele wijze meegenomen in de afweging tot het voornemen van aanwijzing tot Industrierrein van Provinciaal Belang.

7.3 Tt Vasumweg en het Consortium vragen zich dan ook af hoe het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening staat tegenover het verzoek om wijziging van de ministeries van EZK, I&W en Defensie. De actie druist immers volledig in tegen de aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waarin Haven-Stad expliciet is opgenomen.

Zie: Kamerbrief van de minister van BZK over aanpak grootschalige NOVEXwoningbouwlocaties d.d. 20 oktober 2023: <https://open.overheid.nl/documenten/146bdc82-bafd-4e49-8c66-afccd52e3243/file>: - Kamerbrief van de minister van BZK over voortgang grootschalige woningbouw d.d. 5 juni 2024:

<https://open.overheid.nl/documenten/394388b2-0257-4db9-9b05-fe6196ad3bcl/file>.

7.4 Het belang bij spoedige grootschalige woningbouw op deze locatie is niet dan wel onvoldoende meegewogen. Bovendien belemmert de blokkade van woningbouw op deze locatie ook de ontwikkeling van de omgeving. Zonder de realisatie van de onderhavige herontwikkeling kunnen grote delen van de herontwikkeling van Amsterdam-Noord niet worden opgepakt.

7.5 De woningcrisis in Nederland vereist grootschalige oplossingen. Door duizenden woningen te realiseren op deze locatie kan worden bijgedragen aan de oplossing van deze crisis. Dit sluit aan bij zowel landelijke als regionale doelen om het tekort aan betaalbare en duurzame woningen terug te dringen.

7.6 Zowel Gemeente als de private sector hechten belang aan deze ontwikkeling. Het project kan worden gepositioneerd als een publiek private samenwerking, met parallelle belangen, hetgeen de uitvoering versnelt en het draagvlak voor deze gewenste stedelijke transformatie vergroot.

7.7 De herontwikkeling van het gebied draagt niet alleen bij aan de woningvoorraad, maar ook aan de economische groei en werkgelegenheid van Amsterdam en regio. Dit heeft zowel lokaal als regionaal voordelen en versterkt de positie van de Gemeente en Provincie in het opvangen van toekomstige bevolkingsgroei. De werkgelegenheid zal na realisatie van het project de huidige werkgelegenheid van de werf vele malen overtreffen. In dit verband wordt ook verwezen naar de brief van de wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling & Duurzaamheid aan de raadscommissie d.d. 2 juni 2020 (bijlage).

7.8 Kortom, de voorgenomen wijziging vormt een onnodige blokkade voor de verdere planvorming, terwijl met die wijziging vanwege de overeengekomen oplevering van de werf op 31 mei 2028 geen enkel (redelijk) doel kan worden gediend.

8. Wijziging strijdig met provinciaal beleid en gemaakte bestuursafspraken

8.1 De voorgenomen wijziging is voorts in strijd met het eigen ruimtelijk beleid van de Provincie en de gemaakte bestuursafspraken.

8.2 In de vigerende Omgevingsvisie NH 2050 is het terrein als onderdeel van Havenstad aangewezen als transformatiegebied van havenareaal naar gemengd woonwerkgebied. Dat is gebeurd in aansluiting op de afspraken die Provinciale Staten en vijf betrokken gemeenten, waaronder de Gemeente, in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben gemaakt.

8.3 Laatstgenoemde visie is inmiddels in december 2023 opgevolgd door het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied, vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG. Hieraan namen naast de Provincie ook deel het (voormalige) Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en de Gemeente. Ook in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is het terrein wederom aangewezen als transformatiegebied voor woningbouw, als onderdeel van Haven-Stad.

8.4 In de vigerende Omgevingsvisie NH 2050 is het terrein als onderdeel van Havenstad aangewezen als transformatiegebied van havenareaal naar gemengd woonwerkgebied. Dat is gebeurd in aansluiting op de afspraken die Provinciale Staten en vijf betrokken gemeenten, waaronder de Gemeente, in de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 hebben gemaakt. Op geen enkele wijze is gemotiveerd dat en waarom met de voorgenomen wijziging gerechtvaardigd een inbreuk op voornoemd bestendig provinciaal beleid en de gemaakte bestuursafspraken zou kunnen worden gemaakt en hoe zich de voorgenomen wijziging tot dat beleid en de bestuursafspraken verhoudt. Tevens blijkt nergens uit dat de overige partijen, betrokken bij de gemaakte bestuursafspraken, ermee hebben ingestemd dat door de Provincie een eenzijdige inbreuk op die afspraken wordt gemaakt.

9. Onderbouwing van provinciaal belang ontbreekt

9.1 De voorgenen wijziging c.q. aanwijzing van het terrein als Industrierrein van Provinciaal Belang Reden is ingegeven vanuit de wens van diverse Ministeries om de locatie voorlopig te behouden voor de maritieme maakindustrie.

9.2 Op geen enkele wijze is aangetoond of onderbouwd welk provinciaal belang is gemoeid c.q. wordt behartigd bij de voorgenen aanwijzing. Indien het Rijk Damen Shiprepair Amsterdam in enigerlei vorm wenst te behouden voor de maritieme maakindustriën, dan is het ook de verantwoordelijkheid van het Rijk om zich met de hem ten dienste middelen daarvoor in te zetten. Provinciale belangen zijn niet aan de orde indien de wijziging louter is ingegeven door wensen van diverse ministeries.

10. Wijziging zal in een voorkomend geval leiden tot zeer omvangrijke schade waarmee geen rekening is gehouden en waarvoor in een voorkomend geval een schadeclaim bij de Provincie zal worden ingediend.

10.1 Als gevolg van het voorgenen besluit zullen tt Vasumweg en het Consortium vooralsnog meerdere jaren niet -in samenspraak met de Gemeente -tot de voor de herontwikkeling beoogde wijziging van het omgevingsplan en uitvoering van dat omgevingsplan kunnen komen.

10.2 Dit betekent dat tt Vasumweg en het Consortium zeer omvangrijke schade zullen leiden. In de eerste plaats moet - indien sprake is van meerdere jaren uitstel van de planvorming - worden gedacht aan vertragingsschade en vergeefs gemaakte ontwikkel- en plankosten, die vanwege de vertraging opnieuw moeten worden gemaakt.

10.3 In de tweede plaats zal - indien de herontwikkeling van de locatie voor veel langere termijn wordt geblokkeerd - het besluit leiden tot onder andere grootschalige exploitatieschade wegens gederfde ontwikkelinkomsten en waardedaling van de gronden.

10.4 Uit niets blijkt dat in het voorgenen besluit met de grootschalige financiële belangen gemoeid met het project rekening is gehouden. Mochten Gedeputeerde Staten niettemin het besluit nemen, dan zullen tt Vasumweg en het Consortium zich alle rechten moeten voorbehouden ten aanzien van o.a. de indiening van een schadeclaim, al dan niet in de vorm van nadeelcompensatie. Van belang is in dit verband onder meer dat op grond van artikel 15.1 lid 1, aanhef en onder f Omgevingswet een verzoek om nadeelcompensatie kan worden ingediend indien Gedeputeerde Staten als bevoegd bestuursorgaan zouden besluiten om tot de voorgenen wijziging van de Omgevingsverordening over te gaan.

10.5 De voorziene schade wordt thans door een schade-expert in beeld gebracht in de vorm van een schaderapportage. Deze schaderapportage zal aan de Provincie worden toegestuurd zodra deze gereed is.

11. Afronding en verzoek

11.1 Gelet op het voorgaande verzoekt tt Vasumweg mede namens het Consortium om het voorgenen besluit, bestaande uit de voorgenen uitbreiding van het werkingsgebied met c.q. opname van de scheepsreparatiewerf Cornelis Douwes 2-3 als Industrierrein van Provinciaal Belang, niet te nemen.

11.2 Tt Vasumweg en het Consortium verzoeken Gedeputeerde Staten om geen nieuwe beperkingen op te leggen voor de door haar beoogde herontwikkeling. Het onderzoek naar de structurele oplossing kan parallel plaatsvinden. Tt Vasumweg en het Consortium zijn bereid om dit onderzoek mee te werken en tegelijkertijd te werken aan de voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan, zodat dit onderzoek niet de voorgenen ontwikkeling - naar het zich laat aanzien: jarenlang - vertraagt met alle gevolgen van dien.

11.3 Tt Vasumweg en het Consortium behoudt zich alle rechten jegens de Provincie voor, inclusief de mogelijkheid om het besluit aan de rechter voor te leggen en/of de mogelijkheid van indiening van een verzoek om nadeelcompensatie.

11.4 Nu de bevoegdheid om over de wijziging van de begrenzing c.q. de aanwijzing te beslissen op grond van de Omgevingsverordening is gedelegeerd aan Gedeputeerde Staten, achten tt Vasumweg en het Consortium het van belang dat ook Provinciale Staten kennisnemen van de grootschalige gevolgen van deze onvoldoende doordachte en onvoldoende afgewogen 'ingreep', die is voortgekomen uit een verzoek van diverse ministeries.

11.5 Een kopie van deze zienswijze zend ik daarom tevens aan Provinciale Staten.

11.6 Tevens gaat een kopie van deze zienswijze aan het ministerie van Defensie en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO).

11.7 Tot slot gaat een kopie naar de gemeente Amsterdam.

Reactie op zienswijze

Uw ingediende zienswijze heeft niet tot aanpassing van ons besluit geleid. Wij herkennen de door u geschetste noodzaak tot een structurele oplossing, waarbij de nationale veiligheid geborgd is zodat deze locatie op termijn getransformeerd kan worden naar een woon-werkgebied. De gezamenlijke verkenning komende twee jaar uitgevoerd door Rijk, provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam, moet leiden tot een stap in de richting van deze structurele oplossing. Aan het eind van het traject heroverwegen wij de nut en noodzaak van de status van het IPB voor deze locatie.

Bevoegdheden en belangen

Op grond van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is Gedeputeerde Staten bevoegd om de begrenzing van een werkingsgebied te wijzigen. De provincie is geen partij bij afspraken die gemaakt zijn tussen de gemeente Amsterdam en Tt Vasumweg, Amsterdam bv. of tussen Tt Vasumweg en eventuele erfpachthouders op het Cornelis Douwesterrein 2-3.

Met de wijziging van het werkingsgebied wordt niet ingegrepen op de privaatrechtelijke afspraken die er zijn. Het staat Tt Vasumweg vrij om afspraken te maken met de huidige en toekomstige huurders.

De wijziging van het werkingsgebied Industrierrein van provinciaal belang dient zowel een Rijksbelang als een provinciaal belang. De reden van wijziging van het werkingsgebied IPB is niet alleen gelegen in het feitelijke huidige gebruik, maar met name vanwege de ruimte reservering voor landelijke maritieme maakindustrie en om zo voldoende capaciteit te behouden voor bedrijven in hogere milieucategorieën, voor bedrijven met een grote veiligheidscontour, voor de havengebonden industrie en voor de toekomstige activiteiten in het kader van de energietransitie en circulaire economie.

Planvorming

Het werkingsgebied IPB leidt niet tot een beperking van de gebruiksmogelijkheden en bebouwingsmogelijkheden van het Cornelis Douwesterrein 2-3. Wonen is op grond van het huidige omgevingsplan niet toegestaan. Daarnaast verandert door het besluit de huidige milieucontour zoals opgenomen in de OV NH2022 niet. De geluidscontour van het Cornelis Douwesterrein 2-3 is bepalend en die valt al geheel binnen de huidige milieucontour van het reeds bestaande IPB Westpoort. Het aanwijzen van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB leidt dus niet tot extra beperkingen in de omgeving. Bij de voorgenomen transformatie naar woningen dient rekening te worden gehouden met zowel het belang van een gezonde en veilige leefomgeving als de belangen van de omliggende bedrijven. Zo dienen onder meer geurcontouren en geluidsbelasting te worden meegenomen. Door de aanwezigheid van de huidige milieucontouren is woningbouw naar verwachting niet of slechts beperkt mogelijk op dit moment.

Heroverweging status IPB

Het is van belang dat door de gezamenlijke overheden een structurele oplossing wordt gevonden voor het Cornelis Douwesterrein 2-3. Het is nog steeds de wens van de provincie om op lange termijn het Cornelis Douwesterrein 2-3 te transformeren naar woon-werkgebied. Vandaar dat wij aan het einde van het gezamenlijke traject wat nu ingezet wordt, de aanwijzing van het Cornelis Douwesterrein 2-3 als IPB zullen heroverwegen.

ZW-0008 (particulier)

Zienswijze

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Op dinsdag 17 september jl. heeft u het ontwerp van de 'Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II' tot en met maandag 28 oktober 2024 ter inzage gelegd. In dit ontwerp is een voorstel opgenomen, ingediend door HBB Groep (wijzigingsnummer 02.2.2024, perceel Akersloot G3107), dat toeziet op het ontgrenzen van het werkingsgebied "Beschermd Provinciaal Landschap" (BPL). De betreffende locatie is globaal begrensd door de Geesterweg, Sluisweg, Startingerweg en Delving te Akersloot, gemeente Castricum, zoals weergegeven in bijlage 1. Als omwonenden maken wij hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot dit voorstel en de daarbij door de aanvrager aangedragen argumentatie.

1. Historie van de contour De aanvrager HBB stelt dat de locatie in 2020 enkel vanwege het beleidskader "Wonen" van een BPLcontour is voorzien. Wij wijzen erop dat in eerdere provinciale stukken, zoals bijvoorbeeld de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), dit gebied nadrukkelijk en met reden buiten de contour van "Bestaand Bebouwd Gebied" (BBG) / Bestaand Stedelijk Gebied (BSG) is gehouden. De suggestie dat de BPL-contour enkel recentelijk is vastgesteld, is daarmee onjuist.

2. Beschikbaarheid van alternatieve bouwlocaties Onder punt 2 stelt de aanvrager dat er geen alternatieve locaties, anders dan Zuid III, voor woningbouw beschikbaar zijn in Akersloot. Dit klopt echter niet. In opdracht van de gemeenteraad van Castricum heeft de gemeente eerder onderzoek gedaan naar alternatieve

bouwlocaties, waarbij het gebied aan de noordzijde van Akersloot (omsloten door Roemersdijk, Hoogegeest, Hoornselaan en Geesterweg) als kansrijk is beoordeeld. Bovendien valt deze locatie, anders dan Zuid III, buiten de beperkingen die gelden onder het Luchthavenindelingsbesluit. Dit geldt overigens ook voor een wat kleinere kavel aan de Buurtweg. Er zijn dus wel degelijk alternatieven, waarvan de gemeente(raad) ook op de hoogte is. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Postbus 3007 2001 DA Haarlem Datum 27 oktober 2024
Oms kenmerk 241021 Zienswijze wijz Omgevingsverordening_D2.0.docx Uw kenmerk - Kopie aan Medebewoners (20 woningen) Delving, De Tarp en Lange Dresch Bijlage(n) 1 Locatie Zienswijze 2 Foto's (weide)vogels en waterberging Onderwerp Zienswijze Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening ronde 2024-II, Perceel Akersloot G3107, wijzigingsnummer 02.2.2024

3. Beperkingen van het gebied De aanvrager HBB betoogt onder punt 3 dat er, afgezien van de BPL-status, geen juridische, ruimtelijke of milieutechnische beperkingen zijn. Dit is eveneens onjuist. Het gebied is aangemerkt als Weidevogelhabitat en valt tevens onder de beperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit, waardoor er geen toename van woningbouw mogelijk is (buiten stedelijk) binnen de LIB 5-contour. Dit heeft met geluid én externe veiligheid te maken. Daarnaast zou woningbouw op deze locatie afbreuk doen aan de cultuurhistorische en landschappelijke waarden, zoals ook erkend in eerdere visies van de gemeente Castricum. Akersloot is ontstaan op twee strandwallen, de Koningsweg en de Startingerweg. Woningbouw op de strandvlakte (de beoogde locatie Zuid III) zou een verdere aantasting van het cultuurhistorisch waardevolle landschap betekenen.

4. Waarde als weidevogelleefgebied Onder punt 5 wordt de waarde van het gebied, Zuid III, als leefgebied voor weidevogels geminimaliseerd door de aanvrager HBB. Als direct aanwonenden kunnen wij u echter verzekeren dat het gebied een belangrijk habitat vormt voor veel verschillende weidevogels, andere vogelsoorten en andere dieren, zoals hazen. In het voorjaar wordt de locatie druk bezocht door onder meer (met uitsterven bedreigde én via de Rode lijst beschermde) grutto's, tureluurs en andere vogelsoorten, zoals blijkt uit het grote aantal nesten dat elk voorjaar wordt gemarkeerd met vlaggetjes. De pachter van het gebied gaat hier zeer zorgvuldig mee om; de locatie vormt nu al een belangrijk biotoop voor weidevogels. Op de grotere schaal vormt het gebied dé groene schakel tussen het polderlandschap tussen Limmen en Akersloot en de Alkmaardermeeromgeving. Dat het weidevogelgebied, in combinatie met de strandwallen, een zichtbaar natuurlijke oorsprong én functie heeft, bewijzen onder andere onderliggende foto's (bijlage 2). In de literatuur over weidevogelleefgebieden is te lezen dat er in de broedtijd minimaal 8 nesten per 100ha van een soort moeten voorkomen. Op de locatie Zuid III (7,6ha) zijn er ruim meer dan 8 nesten per soort (kieviet, scholekster, grutto en tureluur). Dus heel veel meer dan waar het betreffende weidevogelgebied aan moet voldoen. Kennelijk is het plangebied van Zuid III als weidelandschap zeer aantrekkelijk voor de weidevogels. Naast de genoemde soorten worden ook regelmatig de smient, slobbeend, ganzen, kuifeend, meerkoeten, specht en de ijsvogel gespot (zie eveneens de foto's in de bijlage). Zo ook kraaien, witte- en zilverreigers, kwikstaartje en zelfs lepelaars en ooievaars! Verder worden in het voorjaar groepjes hazen én verschillende soorten rondcirkelende roofvogels gezien. Vergeet vooral ook niet de habitat van de groene kikker, en het overzetten van beschermde zwarte padden. Laatst is ook een rugstreeppad waargenomen. Van genoemde vogels en andere dieren zijn vele foto's gemaakt op de locatie Zuid III. Deze zijn in bezit van ondergetekende. Op verzoek beschikbaar. Conclusie Wij willen de ecologische en cultuurhistorische waarde van de betreffende locatie, Zuid III, nogmaals benadrukken en steunen uw voornemen om deze locatie niet te ontgrenzen, en juist op deze locatie het schaarse polderlandschap te behouden. Ook door andere instanties wordt hiervoor gepleit (Historische Vereniging Oud Akersloot, Stichting Oud Castricum, Erfgoedplatform Castricum, Stichting Natuur Monumenten, Landschap Noord-Holland, Stichting Alkmaardermeeromgeving en Stichting Oer-IJ). Vanuit een aantal genoemde instanties zijn hun bezwaren tegen woningbouw op Zuid III recentelijk publiekelijk gepubliceerd in het Noord-Hollands Dagblad. Ook willen wij u nog wijzen op de waterbergende functie van het gebied (eveneens te zien op de foto's). Dit aspect mag in deze tijd van klimaatextremen niet vergeten worden. Bouwen op deze (laag gelegen en natte) locatie is derhalve niet in lijn met het Rijksbeleid (kamerbrief Water Bodem Sturend). Tot slot willen wij onze zorgen uitspreken over de door u genoemde 'maatwerktrajecten' (opgenomen in uw motivatie) en vragen wij u vriendelijk ons op de hoogte te houden van de verdere ontwikkelingen in dit proces. Daarbij willen wij benadrukken dat 'een straatje erbij' van een geheel andere orde van grootte is dan de hier voorgestelde grootschalige woningbouwontwikkeling. Wij danken u voor de mogelijkheid om onze zienswijze te delen en vertrouwen erop dat u de waardevolle ecologische en cultuurhistorische kenmerken van het gebied in acht zult nemen bij uw besluitvorming. Met vriendelijke groet, Namens, en met instemming van de ruim 20 huishoudens van Delving, De Tarp en Lange Dresch, waarvan hun woningen grenzen aan Zuid III te Akersloot.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw input op het ingediende voorstel. Wij hebben hier kennis van genomen. Evenals in het ontwerpbesluit was opgenomen, gaan we ook in het definitieve besluit niet mee in het verzoek tot wijziging van het BPL ter plaatse. U spreekt uw zorg uit over 'maatwerktrajecten'. Dit is in de onderhavige besluitvorming nog niet aan de orde. Wij zijn voornemens om de uitgangspunten voor maatwerktrajecten later dit jaar vast te stellen en verwijzen u naar paragraaf 12 (maatwerk) van de algemene reactie op de zienswijzen over 'meer ruimte voor wonen - Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL)/Beschermd Landschap (BL)'. Deze is te vinden in de Nota van Beantwoording Derde herziening Omgevingsverordening NH2022, die beschikbaar is op onze webpagina (aan de rechterkant onder documenten): https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/Omgevingswet/Omgevingsverordeningen. Helaas kunnen wij niet alle betrokkenen persoonlijk op de hoogte stellen maar wij adviseren u om de publicaties over wijzigingen van de Omgevingsverordening te volgen.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M.E.A.A.M. Ooms

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144823
marissa.ooms@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen
Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II (definitief)**

Verzenddatum

29 JAN. 2025

Kenmerk

2295686/2365759

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: de definitieve vaststelling van ronde 2024-II van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening NH2022.

Uw kenmerk

Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden.¹ Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.2 Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022).

Op 28 januari jl. hebben wij de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2024-II definitief vastgesteld. De wijzigingen hebben van 17 september t/m 28 oktober 2024 ter inzage gelegen.² Op 3 december 2024 zijn de wijzigingen, met de bijbehorende nota van beantwoording, in eindconcept door ons vastgesteld. Per brief (met het kenmerk 2295686/2343173) bent u hierover door ons college geïnformeerd. Op 13 januari jl. zijn de wijzigingen besproken in de commissie Ruimte.

2025 JAN 29 11.11 AM

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

¹ Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Beschermde Landschap (BL), Landelijk gebied (LG), Industrierterreinen van Provinciaal Belang (IPB), UNESCO werelderfgoed, etc.

² Zie hierover de brief aan PS (kenmerk 2295686/2295835) m.b.t. de vaststelling van het ontwerp.

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

Vaststelling van de wijziging werkingsgebieden en bespreking commissie Ruimte

De bespreking in de commissie heeft geen aanleiding gevormd tot het aanpassen van het eindconcept van het wijzigingsbesluit (zoals bijgevoegd in de brief met kenmerk 2295686/2343173). Daarom hebben wij op 28 januari jl. de wijzigingen met de bijbehorende nota van beantwoording definitief vastgesteld conform het eindconcept. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen de nota van beantwoording (zie de bijlage). De wijzigingen treden in werking op 1 februari 2025.

Tot slot

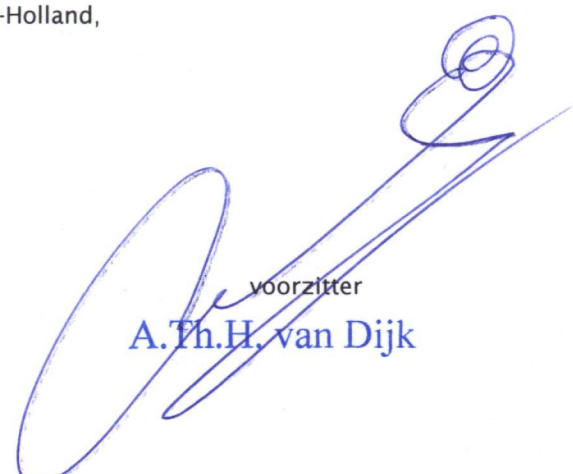
Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de OV NH2022 door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces.³ De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op inwerkingtreding op 1 juli en 1 februari. Over de volgende ronde wijziging werkingsgebieden & bijlagen, 'ronde 2025-I', wordt u in het voorjaar geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk



voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Nota van beantwoording wijziging werkingsgebieden & bijlagen
Omgevingsverordening NH2022 ronde 2024-II

³ Hierover zijn uw Staten geïnformeerd, zie onder meer de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

Stichting SPIJT

SPIJT is de afkorting van Stop Plannen Ijsbaan Terrein

SPIJT is begonnen als belangengroep van bezorgde omwonenden naar aanleiding van het door de gemeente opgevatte plan om het Ijsbaanterrein te Wormer te gebruiken voor een nieuw te bouwen sportcomplex bestaande uit tennis- en padelbanen voor de 3 te fuseren tennisverenigingen van Wormerland. (hierna 'plan Ijsbaanterrein' genoemd)

De gemeente, in de persoon van de toenmalige PVDA wethouder, heeft de tennisverenigingen in 2018 benaderd met het 'verzoek' om hier aan mee te werken. De achterliggende gedachte was om de vrijgekomen terreinen te gebruiken voor woningbouw en om van de opbrengst ook een nieuwe sporthal te kunnen financieren. (was niet voor gereserveerd)

De natuurijsbaanvereniging (Nova Zembla) als ook de jeu de boule vereniging (Nova Boules) dient zich te schikken en zal onderdeel worden van het nieuwe sportcomplex.

Naarmate de tijd vorderde werden er door de belangengroep contacten gelegd met de fractie van Groen Links van Wormerland als ook de 'Vrienden van het Kerkepad'. Al deze partijen zijn tegen het gebruik van een natuurgebied voor de aanleg van een sportcomplex (op het Ijsbaanterrein gelegen aan het Kerkepad te Wormer) en zijn van mening dat er veel betere oplossingen zijn. (welke overigens rekening houden met alle belanghebbenden)

Onderstaand zijn in chronologische volgorde de belangrijkste gebeurtenissen inzake het plan Ijsbaanterrein geschetst alsook ontwikkelingen van Stichting SPIJT:

December 2021	opzet huidige website www.ijsbaanterrein.nl en opzet nieuwsbrieven aan geïnteresseerden (door [REDACTED])
Daarna	initiator diverse publicaties in (digitale) dagbladen om de problematiek inzake het Ijsbaanterrein inzichtelijk te maken.
Oktober 2022	Inspreken bij Provincie Noord-Holland naar aanleiding van ontheffingsverzoek Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) gemeente Wormerland.
Vanaf 10 mei 2023	Als gevolg van een door de gemeente georganiseerde inloopavond inzake plan Ijsbaanterrein is een klankbordgroep bijeengekomen. (samengesteld uit aangemelde bewoners onder leiding van de gemeente middels projectleider en overige) In deze vergadering (en daarna) heeft de gemeente duidelijk gemaakt dat dit niet de plaats is voor discussie over de locatie. De functie van deze groep is om de realisatie van het plan Ijsbaanterrein mogelijk te maken. In deze vergadering werd op een vraag aan de projectleider bevestigd dat er reeds een project ontwikkelaar op het oog was: BPD. (er was nog geen sprake van een aanbestedingsprocedure, BPD is het geworden)
16 mei 2023	Aanbieding petitie aan gemeenteraad Wormerland (1.303 handtekeningen van inwoners van Wormerland die tegen het plan op het Ijsbaanterrein zijn)

Stichting SPIJT

SPIJT is de afkorting van Stop Plannen Ijsbaan Terrein

26 september 2023	Presentatie nieuw alternatief plan IJsbaanterrein (Spatterstraat met 8 tennisbanen en 4 overdekte padelbanen) door Groen Links in de raadzaal van het gemeentehuis
Oktober 2023	Vorbereiding oprichting Stichting SPIJT en bezoek notaris.
31 oktober 2023	Inspreken raadsvergadering inzake verduurzaming sportaccommodaties Wormerland
20 november 2023	WOO verzoeken (voorheen WOB) ingediend door [REDACTED] teneinde de geheime financiële informatie boven water te krijgen. Helaas tot op heden, ondanks een drietal WOO verzoeken, niet gelukt. Tot twee keer toe door de commissie beroep en bezwaar behandeld. Beide keren was de conclusie dat de procedure door de gemeente foutief was gevoerd.
2 augustus 2024	Oprichting Stichting Spijt. Inmiddels bestaat het bestuur uit [REDACTED] (voorzitter), [REDACTED] (secretaris) en [REDACTED] (penningmeester). Daarnaast is er ondersteuning van een 4-tal personen (waaronder [REDACTED]) en vind er frequent overleg plaats.
6 november 2024	Presentatie van 5 varianten op het plan IJsbaanterrein van de gemeente aan bewoners. (3 varianten locatie Spatterstraat en 2 varianten locatie Spekhuisstraat)
12 november 2024	Aanbieding petitie (2.748 handtekeningen tegenstanders sportcomplex op IJsbaanterrein (plannen gemeente)) in de vorm van een kievitcoin aan de burgemeester door Stichting SPIJT en Vrienden van het Kerkepad.
13 november 2024	Dezelfde presentatie als op 6 november 2024 van de 5 varianten op het plan IJsbaanterrein alleen dan aan de raadsleden. Op die manier is de mogelijkheid gecreëerd voor een goede discussie zonder publiek. Het advies van de raad : presentatie in de raad middels een burgerinitiatief
20 november 2024	Nieuw ontheffingsverzoek BPL door gemeente Wormerland aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland. In hetzelfde verzoek wordt gevraagd om 'ontgrenzing' van het Stillegebied. Gedeputeerde Staten heeft inmiddels aangegeven dat men binnen een half jaar met een uitspraak zal komen.
Jan.-Febr. 2025	Reactie op (nieuw) ontheffingsverzoek van gemeente Wormerland door belangengroepen. (w.o. Stichting SPIJT)
25 februari 2025	Presentatie alternatieve plannen sportcomplex IJsbaanterrein bij gemeenteraad door [REDACTED]. (burgerinitiatief)

Stichting SPIJT
Dorpsstraat 216
1531 HS Wormer

Kvk 94625786
M 0624250678

Aan het College van Gedeputeerde Staten Noord-Holland
T.a.v. Gedeputeerden de heer J. Beemsterboer en mevrouw R. Kocken
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Wormer, 10 februari 2025

Betreft: Ontheffing BPL en ontgrenzing stiltegebied Wormer- en Jisperveld voor realisatie sportvoorzieningen op de ijsbaanlocatie Wormer

Geachte heer Beemsterboer en mevrouw Kocken,

Op 25 januari 2023 is door Gedeputeerde Staten Noord-Holland (GS) een ontheffing Beschermd Provinciaal Landschap (BPL) verleend ten behoeve van de realisatie van een sportpark op de locatie van de huidige natuurijsbaan in Wormer. (uw kenmerk 1814308/1966298) De ontheffing is vervallen omdat niet binnen 2 jaar ná het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld.

Inmiddels is door het college van de gemeente Wormerland op 20 november 2024 een nieuw verzoek tot ontheffing BPL en Landelijk Gebied nu in combinatie met een verzoek ontgrenzing Stiltegebied Wormer- en Jisperveld ingediend. (behandelaar B. Limmen)

Namens de omwonenden van de ijsbaanlocatie en verontruste bewoners van Wormerland, inmiddels vertegenwoordigd door Stichting SPIJT, wordt ingegaan op een aantal aspecten van het genoemde verzoek van 20 november jl. van de gemeente Wormerland.

In het genoemde recente verzoek van de gemeente wordt gesuggereerd dat ontheffing zou moeten kunnen worden verlengd/opnieuw verleend omdat dit eerder ook was gedaan.

Er wordt hierbij ons inziens volledig voorbij gegaan aan de afsluitende bepalingen zoals genoemd in de toen verleende ontheffing. Voor het gemak treft u deze onderstaand (als uittreksel) aan.

Ontheffing

Voor de bouw van het clubgebouw als onderdeel van het sportpark en het afwijken van de hoogtemaat voor de wanden van de padelbanen op de locatie van de huidige ijsbaan verlenen wij ontheffing van artikel 6.4 en 6.46, vierde lid, van de Omgevingsverordening NH2020. Hierbij gelden de volgende voorschriften:

1. Het nieuwe clubgebouw is niet groter dan 500 m²;
2. Op de locatie wordt niet meer dan 1 clubgebouw voor alle verenigingen tezamen gebouwd;
3. Bij de landschappelijke inpassing van het clubgebouw en de padelbanen wordt rekening gehouden met de kernkwaliteiten van het BPL Wormer- en Jisperveld, 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'.

Zoals u in uw brief aangeeft, moet het plan inclusief landschappelijke inpassing van het sportpark nog verder worden uitgewerkt. Wij verzoeken u hierbij zoveel mogelijk rekening te houden met genoemde kernkwaliteiten van het BPL, door onder andere de verlichting zodanig uit te voeren dat de invloed op het landschap en op de fauna zo beperkt mogelijk is en de materialisering van de wanden van de padelbanen en de locatie zodanig uit te werken dat geluidshinder zoveel mogelijk wordt beperkt.

Wij wijzen u er voor de volledigheid op dat de OVNH2020 voor het overige van toepassing blijft op de ontwikkeling. Met name wijzen wij u op de regels ten aanzien van stiltegebieden (paragrafen 4.2.1 en 6.4.5).

Wij kunnen ons niet voorstellen dat er bij een nieuwe ontheffing anders (afwijkend) dan bovenstaand over gedacht zal kunnen worden.

Feitelijk zijn de omstandigheden niet gewijzigd ten opzichte van de eerdere aanvraag:

Kernkwaliteiten van het BPL Wormer- en Jisperveld, 'open ruimte en vergezichten' en 'habitat voor weidevogels'

- ❖ De gemeente stelt in haar verzoek dat er geen alternatieven zijn inzake de gekozen locatie voor een nieuw sportpark dan het IJsbahn terrein. Er zijn echter wel degelijk alternatieven. Deze alternatieven zijn al geruime tijd bekend bij de gemeente (ook vóór datum nieuw verzoek) en besproken met leden van de gemeenteraad. Inmiddels is een burgerinitiatief met een drietal varianten ingediend tot realisatie van een sportpark met tennis, indoor padel + sporthal op locatie Spatterstraat en een tweetal varianten met tennis, indoor padel op locatie Spekhuisstraat.
- ❖ Zonder ingrijpende aanpassingen kan er niet getennist worden op het IJsbahn terrein. Er dienen maatregelen te worden getroffen om wind-, geluid en lichtoverlast tegen te gaan. Voorts zullen er voorzieningen dienen te worden getroffen teneinde parkeren van auto's en verkeersstromen met het oog op het sportpark mogelijk te maken. Het is nog volstrekt onduidelijk hoe de gemeente dit denkt op te lossen. De tennisverenigingen eisen/verwachten minimaal dezelfde condities als op de huidige complexen. Noodzakelijke maatregelen hiertoe (onder meer tegen gaan invloed van wind) zullen ongetwijfeld ten koste gaan van de bovengenoemde kernkwaliteiten. (en zijn onvoldoende meegenomen in bijlagen verzoek gemeente)

- ❖ Het realiseren van het sportpark op het IJsbaanterrein betekent een niet te herstellen (niet te compenseren) inbreuk op de genoemde kernkwaliteiten.
- ❖ De gemeente geeft in haar schrijven verschillende opties aan om geluid te beperken (indoor padelhal en geluidsscherm) maar geeft tegelijkertijd aan dat deze eigenlijk niet mogelijk zijn. Zij gaat hier totaal niet in op andere mogelijkheden binnen Wormer nu blijkt dat er minder tennisvelden (8 i.p.v. 10) nodig zijn.

Stiltegebied

- ❖ Omdat de gemeente beseft dat de gestelde normen voor wat betreft een Stiltegebied (naast bovenstaande uitdagingen) de realisatie van een sportpark op het IJsbaanterrein moeilijk/onmogelijk te realiseren maken wordt ook maar om ontgrenzing van het Stiltegebied verzocht. Een bijzondere gedachtengang.

Het lijkt er wat ons betreft op dat de gemeente koste wat het kost het sportpark op het IJsbaanterrein wenst te realiseren en niet open staat voor valide argumenten en alternatieven. Overigens gaat zij voorbij aan de uitdrukkelijke wens van een substantieel deel van haar inwoners. (blijkende uit een overlegde petitie op 12 november 2024 tegen locatie IJsbaanterrein : 2.748 handtekeningen; zie onderstaand foto in ontvangst nemen petitie (in de vorm van een kievitcoin) door burgemeester Mw. A.J. Michel – de Jong en vertegenwoordigers van Vrienden van het Kerkepad en Stichting SPIJT.



Overigens onderschrijven wij de argumenten zoals opgenomen in de afzonderlijke reacties van Groen Links Wormerland en Stichting Behoud Waterland (SBW) op het ingediende verzoek van de gemeente Wormerland.

Wij verzoeken u het bovenstaande mee te wegen in uw beslissing op het genoemde verzoek van de gemeente Wormerland van 20 november jl. en overigens advies te vragen aan Provinciale Staten.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn desgewenst bereid tot het verstrekken van nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

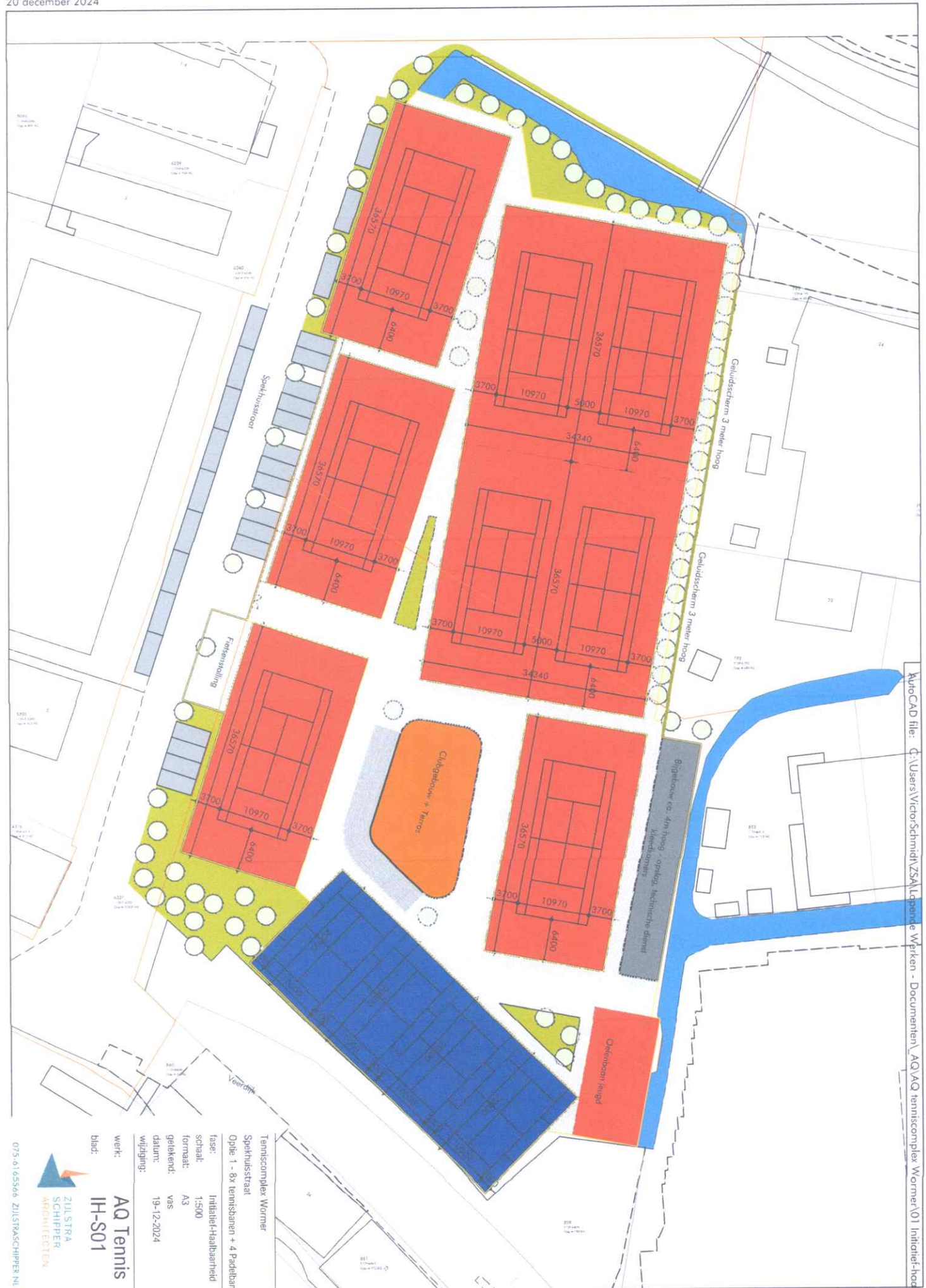
Stichting SPIJT

Voorzitter

Bijlage (n):

- Nadere uiteenzetting Stichting Spijt en gebeurtenissen
- Presentatie alternatief (ven) sportcomplex IJsbaanterrein



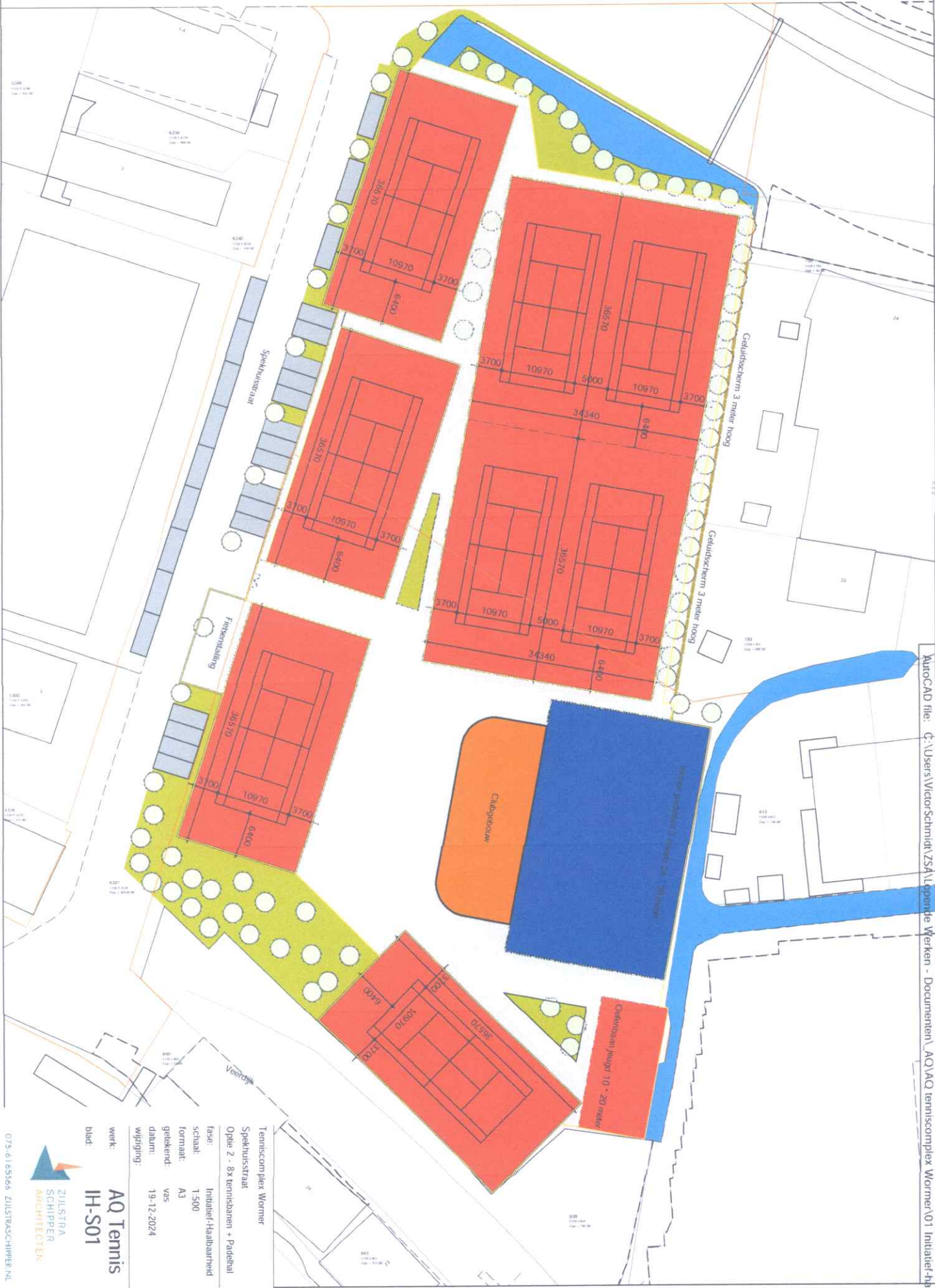


An aerial perspective of a modern sports facility. The complex features a large array of red-surfaced tennis and padel courts arranged in a grid-like pattern. A central parking lot is filled with various cars, including a white van and several colorful sedans. The area is landscaped with numerous trees, some with vibrant yellow autumn foliage. In the foreground, a large, light-colored building with a flat roof is visible, with several people walking on its surface. The background shows more of the facility and a glimpse of a body of water under a clear sky.

Optie 1

8 tennisbanen + 4 padelbanen





AutocAD file: C:\Users\Victor.Schmidt\ZSA\Uitpende Werken - Documenten\AQ\AQ tenniscomplex Wormen\01 Initiatief-Haaihaarheid

Tenniscapex Wormer
Spekhuusstraat
Optie 2 - 8x tennisbanen + Padelhal
Fase: Initiatief-Haaihaarheid
schaal: 1:500
formaat: A3
getekend: vas
datum: 19-12-2024
wijziging:
werk:
blad: AQ Tennis
IH-S01



Optie 2 8 tennisbanen + padelhal



Dossiernummer 17714
Extern Zaak ID 2368271
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 11.d
Titel Ruimtelijke ontwikkeling: Wijziging werkingsgebieden
Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I
(ontwerp) (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden begin maart ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, Stiltegebieden en Provinciale Monumenten.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M.E.A.A.M. Ooms

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144823

marissa.ooms@noord-holland.nl

1 | 7

**Betreft: Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening
NH2022 ronde 2025-I (ontwerp)**

Verzenddatum

27 FEB. 2025

Kenmerk

2368271/2368288

Geachte leden,

Uw kenmerk

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De vaststelling van het ontwerp van de Wijziging werkingsgebieden
Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I.

Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Provinciale Monumenten en Landelijk Gebied. De werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.2 Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn uw Staten in meerdere brieven geïnformeerd.¹ De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 februari.

Wij maken nu gebruik van de bevoegdheid om de begrenzing van de werkingsgebieden daar waar nodig te wijzigen. Deze ronde bevat geen wijzigingen in de inhoud van de bijlagen behorende bij de OV NH2022.

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

¹ Zie o.a. de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

In de bijlage treft u een overzicht aan van de voorgestelde wijzigingen die wij begin maart in ontwerp ter inzage leggen.

Wijziging werkingsgebieden

Deze ronde betreft de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, ministeries, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend;
- Wijzigingen ten behoeve van de optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden op de kaart;
- Situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.

Het gaat om in totaal 102 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Van deze wijzigingsvoorstellen leiden er 93 daadwerkelijk tot een wijziging in de begrenzing van de werkingsgebieden.

- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Beschermde Landschap (BL)
- Landelijk Gebied (LG)
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Stiltegebieden
- Vaarwegbeheer - rechtstreeks werkende regel
- Wegen met provinciale geluidproductieplafonds
- Beperkingengebied provinciale wegen

De voorgestelde wijzigingen zijn opgenomen in de tabel in de bijlage. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar:

<https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=5d1d4d8e4aa54764ab2ca09107e2a9e5>

In het kader van een eerder gedane toezegging aan uw Staten hebben wij een instructievideo gemaakt om de werking van de viewer inzichtelijk te maken:

<https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s>

Deze instructievideo stellen wij beschikbaar als onderdeel van de terinzagelegging, ten behoeve van de verbetering van de begripelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

Ontgrenzing stiltegebied ijsbaanterrein in Wormer

In deze ronde zijn wij voornemens om het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied te ontsluiten (zie wijzigingsnummer 18.1.2025). De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportterreinen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de ontsluiting van het werkingsgebied wordt dit hersteld. De gemeente Wormerland heeft daarnaast een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermde Landschap (BL) en het Landelijk Gebied op deze locatie. De besluitvorming hierover volgt separaat van de nu voorliggende ontsluiting. Het ontheffingsverzoek wordt aan de commissie voorgelegd als uit de beoordeling volgt dat GS voornemens zijn hierop positief te besluiten. Wij leggen de voorgenomen wijziging van het werkingsgebied in de OV NH2022 vanaf begin maart 6 weken in ontwerp ter inzage. In de tussentijd betekent dit dat de commissie Ruimte zich eerder uitspreekt over de eventuele voorgenomen ontheffing van het BL, dan dat wij definitief besluiten over de aanpassing van het stiltegebied in de OV NH2022.

Wijzigingen in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De provincie is verantwoordelijk voor de voltooiing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor een optimaal netwerk is het nodig om de grens op sommige plekken aan te passen. Zo komen percelen met kansen voor de natuur in het netwerk te liggen en percelen met minder natuurwaarde juist buiten het NNN. Het natuurnetwerk neemt daarmee toe in kwaliteit en er ontstaan beter verbonden leefgebieden met grotere onderlinge samenhang, waardoor planten en dieren meer kans hebben om te verspreiden.

Om te komen tot een aaneengesloten natuurnetwerk wordt deze ronde een besluit genomen over 81 voorstellen om de NNN-begrenzing aan te passen. Het gaat om grensaanpassingen door heel Noord-Holland, van Texel tot aan de Oostelijke Vechtplassen. Veel van de voorstellen komen voort uit lopende gebiedsprocessen, waar de provincie in gesprek is met betrokken grondeigenaren, pachters en partners over de afronding van het NNN. Het besluit geeft duidelijkheid over welke gronden binnen of buiten het netwerk (komen te) liggen.

De herbegrenzingsvoorstellen zijn ecologisch beoordeeld. Herbegrenzingen om ecologische redenen dienen bij te dragen aan de verhoging van de wezenlijke kenmerken en waarden of potenties daarvoor, of het robuuster maken van het netwerk. Daarnaast weegt (in mindere mate) de realisatiekans mee (haalbaarheid en draagvlak).

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing is dat de oppervlakte van het NNN in ieder geval niet afneemt en zoveel mogelijk gelijk blijft. Aan die voorwaarden wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet af. Ook het door Gedeputeerde Staten gehanteerde uitgangspunt dat de oppervlakte van het NNN zo veel mogelijk gelijk blijft is bij dit wijzigingsbesluit gevolgd. De totale oppervlakte NNN neemt, afgerond op hele hectaren, naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet toe of af. Onder de tabel wijziging werkingsgebieden (zie de bijlage) is een overzicht opgenomen waarin per NNN-wijzigingsvoorstel het aantal hectaren (toename of afname) genoemd wordt.

In deze ronde worden percelen begrensd als NNN die bijdragen aan de realisatie van een samenhangend en robuust natuurgebied dan wel ter bescherming van specifieke soorten van ecologisch hoge waarde of de realisatie van een natuurverbinding. In de gebiedsprocessen wordt soms een ontgrenzing gekoppeld aan afspraken over natuurrealisatie op de overige percelen van de eigenaar. De ontgrenzingen betreffen veelal percelen met woonbestemming of percelen waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast dan wel kennelijke onjuistheden in de kaart. De voorgestelde herbegrenzingsgebieden zijn gebaseerd op artikel 6.55 van de OV NH2022 in samenhang met artikel 6.7 van het Delegatiebesluit OV NH2022.

De meeste herbegrenzingsgebieden zijn van beperkte omvang. Deze ronde zijn er ook enkele grotere wijzigingen. Het betreft:

Bloemendalerpolder en Zuurvenspolder (circa 155 hectare erbij)

In deze ronde worden twee grote nieuwe natuurgebieden begrensd: de Bloemendalerpolder, nabij Weesp (wijzigingsnummer 79.1.2025) en de Zuurvenspolder in de gemeente Bergen (wijzigingsnummer 73.1.2025). De bestuurlijke besluitvorming over de opname van deze gebieden in het NNN heeft reeds eerder plaatsgevonden.

De Bloemendalerpolder is het natuurcompensatiegebied voor het verlies van de natuurwaarden voor het nieuwe woongebied Weespersluis. De afspraken tussen overheden en marktpartijen zijn in september 2012 in een samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst vastgelegd en daarna in het bestemmingsplan "Bloemendalerpolder voormalig grondgebied Muiden".

In de Zuurvenspolder is een aantal percelen die in bezit zijn van de provincie al begrensd. Op 26 september 2024 besloot de gemeenteraad van Bergen om ook voor de gemeentelijke gronden begrenzing als NNN aan te vragen bij de Provincie Noord-Holland. Daarnaast heeft Landschap Noord-Holland (LNH) recent een paar percelen in bezit

gekregen. Met het begrenzen van percelen van de gemeente en de nieuwe percelen van LNH als NNN is sprake van het versterken van de robuustheid van bestaand NNN-gebied.

Ontvangstgebieden recreatiegebieden (circa 25 hectare eraf)

De gebieden van de recreatieschappen in Noord-Holland zijn zo'n vijfendertig jaar geleden door het Rijk aanwezen als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (nu NNN). In de recreatiegebieden liggen zogenaamde ontvangstgebieden. Dit zijn plekken waar de bezoeker het recreatiegebied binnenkomt en waar vaak ook de meeste voorzieningen zijn (strandjes, parkeerplaatsen, zonneweiden, honden uitlaatvelden etc.). Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve en toenemende recreatieve gebruik, niet worden gerealiseerd. In deze ronde wordt daarom een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en lage potentie uit het NNN gehaald. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde of potentie te gaan begrenzen. Het betreft de wijzigingsnummers 46.1.2025, 50.1.2025, 51.1.2025, 52.1.2025, 74.1.2025, 87.1.2025, 89.1.2025, 90.1.2025, 92.1.2025, 93.1.2025 en 94.1.2025.

Grootschalige kaartverbetering: verkeersbestemming uit het NNN (circa 150 hectare eraf)

Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart. In deze ronde worden alle verharde wegen met bijbehorende bermen uit het NNN gehaald. Het betreft de wijzigingsnummers 38.1.2025, 55.1.2025, 61.1.2025, 68.1.2025 en 82.1.2025. Hierbij wordt aangesloten bij de rijksregels die gelden voor Natura 2000 gebieden. In deze zogenaamde algemene exclaveringsformule staat: "Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij expliciet wel bij de aanwijzing betrokken."

Broekpolderweg Uitgeest (circa 30 hectare erbij)

Deze percelen liggen dicht bij het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Dit Natura 2000-gebied is onder andere aangewezen als Vogelrichtlijngebied voor de bescherming van de volgende niet-broedvogelsoorten: smient, slobbeend en grutto. De percelen liggen in het natuurlijke verspreidingsgebied van deze soorten. De percelen kunnen indirect bijdragen aan de realisatie van Natura2000-doelen en kunnen ook een versterkende functie hebben als leefgebied voor andere trekvogels. De percelen liggen in een weids, open en waterrijk klei-/veenpolderlandschap met geschikt habitat voor weidevogels. Dit betreft internationaal bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid voor heeft. Het begrenzen van de percelen draagt bij aan de robuustheid en samenhang van het NNN-gebied. De percelen zullen naar verwachting op korte termijn worden ingericht als "Vochtig weidevogelgrasland". Het betreft wijzigingsnummer 64.1.2025.

Geen consultatie Statencommissie

Met uw Staten is afgesproken dat wij wijzigingen in de categorieën "klein maar ingrijpend" of "groots en meeslepend" ter consultatie aan u voorleggen (via de betreffende Statencommissie). Dit geldt ook voor wijzigingen die voortkomen uit moties en toezeggingen. Wij zijn van mening dat geen van de voorgestelde wijzigingen binnen deze categorieën vallen. Het betreft namelijk veelal technische correcties, verbeteringen van kennelijke onjuistheden en kleine (niet-ingrijpende) wijzigingen. De begrenzingen van het NNN in de Bloemendalerpolder en Zuurvenspolder (zie de toelichting hierboven) zijn weliswaar van grote omvang (circa 155 hectare erbij), maar de bestuurlijke besluitvorming over deze begrenzingen heeft reeds plaatsgevonden. Derhalve wordt deze ronde wijzigingen niet ter consultatie aan uw Staten voorgelegd. Uiteraard informeren wij u opnieuw zodra wij de wijzigingen en de nota van beantwoording definitief vaststellen.

Vervolg

Wij leggen het ontwerp van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I met de bijbehorende viewer begin maart ter inzage. Eenieder kan in deze periode op het ontwerp reageren. De ontvangen reacties worden verwerkt en, waar van toepassing, meegenomen in de definitieve vaststelling. Wij stellen de wijzigingen en de bijbehorende nota van beantwoording in juni 2025

definitief vast. Uw Staten worden hierover geïnformeerd. De wijzigingen treden per 1 juli 2025 in werking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022
ronde 2025-I (tabel met toelichting op de wijzigingen)

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de wijziging van de werkingsgebieden in deze ronde. Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar. Deze viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer.

<https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=5d1d4d8e4aa54764ab2ca09107e2a9e5>

Deze viewer moet bekeken worden in samenhang met onderstaande tabel.

Iedere wijziging heeft een uniek nummer gekregen en die vindt u in de tabel én in de kaartviewer terug (het wijzigingsnummer). Om de nummers op de kaart te zien kunt u links in de viewer het kopje nummer (label aan/uit) aanvinken. Boven in de viewer kunt u zoeken op het wijzigingsnummer. U kunt inzoomen op de voor u relevante locatie. In de linker kolom kunt u wijzigingen in specifieke werkingsgebieden aan of uit zetten. In de linker kolom wordt onderscheid gemaakt tussen 'ontgrenzen', 'begrenzen' of 'niet wijzigen'. Een toelichting hierop vindt u in onderstaand overzicht van wijzigingen. Als u de wijzigingen voor één werkingsgebied wilt zien, is het van belang om alle andere werkingsgebieden uit te zetten. Als u onderaan in de linker kolom naar het kopje 'werkingsgebieden' gaat, kunt u het geheel aan wijzigingen zien voor het werkingsgebied dat u geselecteerd heeft.

Er is ook een instructievideo beschikbaar om de werking van de viewer te verduidelijken: <https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s>

Leeswijzer tabel wijziging werkingsgebieden

- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beide) en de toelichting bij het voorstel;
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap (BL);
- Of de wijziging ter consultatie wordt aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
01.1.2025	Assendelft	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om het provinciaal monument Damsluis in de Assendelvertocht (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) apart in te tekenen van de Liniedijk.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
02.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om het provinciaal monument Damsluis in de Wijkertoht (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) correct in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
03.1.2025	Alkmaar	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Fort Markenbinnen (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is momenteel ingetekend inclusief de nevenbatterij. Dit zijn twee aparte monumenten die dan ook apart van elkaar ingetekend dienen te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
04.1.2025	Uitgeest	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om de grenspaal behorend bij het provinciaal monument Kruitmagazijn bij de Dam Busch en Dam (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
05.1.2025	Assendelft	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het terrein van het provinciaal monument Voormalig Kruitmagazijn bij mijlpaal 66 (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is te groot ingetekend en wordt deels ontgrensd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
06.1.2025	Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het terrein van het provinciaal monument Fort benoorden Spaarndam te Velsbroek is te groot ingetekend en wordt deels ontgrensd.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
07.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel om het provinciaal monument Insijding in de St. Aagtendijk t.b.v. spoorlijn Beverwijk-Uitgeest (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) correct in te tekenen.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
08.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De gietijzeren koker ter hoogte van Hoogheemraadschapspaal 60 aan de St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
09.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De grenspaal nr. 21 nabij de St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
10.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
				correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De grenspalen 13, 13A en 14 nabij de St. Aagtendijk te Beverwijk waren nog niet apart ingetekend.				
11.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO-Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De kleidepots, gelegen aan beide zijden van de Zuidermaatweg waar deze de St. Aagtendijk te Beverwijk doorsnijdt, waren nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
12.1.2025	Beverwijk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De gietijzeren koker ter hoogte van de kruising Nieuwendijk en St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
13.1.2025	Beverwijk en Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Deels zijn bij de voorzieningen de liniewal meegenomen, deels niet. Daarnaast is de St. Aagtendijk in zijn geheel alleen als onderdeel van het provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken ingetekend, terwijl hier eigenlijk sprake is van een 'dubbelfunctie' van de dijk als provinciaal monument. Zowel de liniewal als de voorzieningen moeten dan ook als één geheel ingetekend worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
14.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het provinciaal monument Nevenbatterij van het Fort bij Veldhuis (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is te groot ingetekend. Deze intekening dient aangepast te worden.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
15.1.2025	Zaanstad	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het betreft een intern voorstel om de grensmaal behorend bij het provinciaal monument Terrein van het voormalige kruithuis bij mijlpaal 66 op de Zeedijk te Assendelft in te tekenen (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies).	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
16.1.2025	Heemskerk	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Begrenzen	Het provinciaal monument Voorzieningen aan de St. Aagtendijk (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) is niet correct ingetekend. Buiten het gebied langs de liniewal dienen de diverse onderdelen apart kenbaar te zijn. De kleidepots, gelegen aan beide zijden van het fietspad dat de St. Aagtendijk te Beverwijk doorsnijdt, waren nog apart ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
17.1.2025	Opmeer	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om de begrenzing van het provinciaal archeologisch monument Maantjesland in Aartswoud aan te passen. Deze is op sommige plaatsen iets te ruim ingetekend.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
18.1.2025	Ijsbaanterrein Wormer	Stiltegebieden	Ontgrenzen	Gemeente Wormerland stelt voor om het ijsbaanterrein in Wormer te ontgrenzen van het stiltegebied voor de realisatie van een tenniscomplex. Op de oude locaties van de tennisverenigingen komt woningbouw. Naast de ontgrenzing wordt (separaat) een ontheffing voor Beschermd Landschap en Landelijk Gebied aangevraagd. De gemeente vindt het behoud en de ontwikkeling van sport heel belangrijk, omdat sport en beweging sociale banden versterken en bijdragen aan de leefbaarheid in Wormer.	Wijzigen	De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportterreinen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de wijziging van het werkingsgebied wordt dit hersteld.	N.v.t.	Nee
19.1.2025	Alkmaar	Vaarwegbeheer – beheer gemeente	Begrenzen	Het betreft een voorstel om het vaarwegbeheer van de Boekelermeerhaven aan de gemeente Alkmaar toe te wijzen, n.a.v. een beheerovereenkomst tussen de provincie en de gemeente.	Wijzigen	De Boekelermeerhaven ligt aan het Noordhollandsch Kanaal en is in opdracht van de gemeente Alkmaar gerealiseerd. De haven is in eigendom en beheer van de gemeente. De provincie en de gemeente hebben een beheerovereenkomst opgesteld, waarin is opgenomen dat de gemeente vaarwegbeheerder is in de Boekelermeerhaven. Met deze wijziging wordt dit vastgelegd in de OV NH2022. Als gevolg van art 2.5 lid 2 is de gemeente Alkmaar na uitbreiding van het werkingsgebied ook nautisch beheerder.	N.v.t.	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
20.1.2025	Heel Noord-Holland	Beperkingengebied provinciale wegen	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel om de begrenzing van de provinciale wegen te corrigeren. Een aantal wegen wordt verwijderd die niet meer tot het beheer van de provincie behoren. Het gaat om een deel van de N196 door Uithoorn en een deel van de HOV3 op de N196 (beiden overgedragen aan Uithoorn). Daarnaast wordt een aantal wegen toegevoegd die wel tot het beheer van de provincie behoren, namelijk: een deel van de N194 Kamerlingh Onnesweg, de N241 wegverlegging en een stukje oude provinciale weg dat parallelweg ligt aan de N242 in Oudkarspel. Tot slot wordt een afwijking in de ligging van de N307 gecorrigeerd.	Wijzigen	Het betreft een correctie van de begrenzing. Hiermee is het voor initiatiefnemers die activiteiten willen uitvoeren op deze plekken duidelijk of de provincie wel of juist geen stakeholder is in het vergunningentraject. Voor de provincie is het van belang dat wij worden betrokken als er langs de betreffende wegen activiteiten worden uitgevoerd waar wij belang bij hebben in het beheer van onze wegen.	N.v.t.	Nee
21.1.2025	Heel Noord-Holland	Wegen met provinciale geluidproductie plafonds	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel om het werkingsgebied 'Wegen met provinciale geluidproductieplafonds' te actualiseren en onjuistheden te corrigeren. Belangrijke verbindingswegen missen (zoals de verbinding N201/N205). Daarnaast moeten de parallelwegen en fietspaden (bijvoorbeeld NP7) worden verwijderd.	Wijzigen	Het betreft een correctie van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
22.1.2025	Moerendaal Kortenhoef (221)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor.	Wijzigen	De strook percelen die in eigendom is van de verschillende eigenaren van de aangrenzende woningen heeft ecologisch een lage waarde. Natuurontwikkeling is hier praktisch onmogelijk door ligging, drooglegging en puinbodem. De gronden zijn beperkt van invloed op realisatie en borging van natuur in het achterland. Er heeft één eigenaar van een perceel op deze	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						strook een ontgrenzingsvoorstel ingediend. Dit perceel wordt nu ontgrensd. De percelen op deze strook van andere eigenaren die een voorstel indienen zullen ook, bij een volgend besluit, worden ontgrensd.		
23.1.2025	Oosteinderweg Aalsmeer (264)	NNN	Begrenzing	Stichting De Bovenlanden Aalsmeer stelt voor om dit perceel in te brengen in de Groene As Aalsmeer.	Wijzigen	Het perceel grenst aan bestaande terreinen van het NNN. Een begrenzing zou in potentie kunnen leiden tot extra robuustheid binnen NNN-gebied Westeinderplassen, Oosteinderpoel en Schinkelbos en het versterken van een stapsteen langs natuurverbinding ANV1. Op de gronden van dit nieuwe perceel kan samen met de naastgelegen NNN gronden een robuuste stapsteen voor natuur worden ingericht, waarmee de samenhang van het NNN wezenlijk versterkt wordt. De waterstanden in het gebied zijn voldoende hoog om veenmoeras te ontwikkelen.	Nee	Nee
24.1.2025	Rijperweg, Uitdam (392)	NNN	Begrenzing	Een particulier stelt deze begrenzing voor.	Niet wijzigen	Het gehele naastgelegen NNN-gebied is aangewezen als vochtig weidevogelgrasland. Ten noorden van de betreffende percelen geldt een ander peilvak. Deze percelen zijn natter. Dit vertaalt zich in hoge dichtheden weidevogels, zoals o.a. de grutto. De huidige drooglegging van de percelen uit het wijzigingsvoorstel is te groot om geschikt te zijn als (vochtig)	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						weidevogelgrasland. Een drooglegging van max. 20cm -mv is nodig voor weidevogels. Zonder aansluiting van de percelen op een hoger peilniveau nemen de potenties en waarden voor weidevogels significant af. Aangezien er voor dit perceel geen aaneensluiting gevonden kan worden met percelen direct ten westen of oosten en/of peilverhoging niet mogelijk is, is de toegevoegde ecologische waarde voor weidevogels en het NNN zeer beperkt.		
25.1.2025	J.J. Allantstraat, Westzaan (417)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor.	Niet wijzigen	Het perceel ligt in het N2000-gebied Polder Westzaan. Het gebied is aangewezen als Habitatrichtlijngebied. Polder Westzaan ligt van oorsprong in een brak milieu en is hiermee nationaal van belang. Het perceel heeft een aanwijzing voor het habitatype Ruigten en zomen (harig wilgenroosje). Het perceel is op de T0 kaart gekarteerd als (matig) kwalificerend. In de huidige situatie lijkt het perceel te bestaan uit agrarisch grasland. Enkele jaren geleden was dat nog anders. Een luchtfoto uit 2011 toont een situatie met een ruige (riet)vegetatie. Het is aannemelijk dat met een juist beheer deze ruige rietvegetatie weer tot ontwikkeling kan komen. Doelsoorten als Noordse woelmuis, waterspitsmuis en ringslang hebben een leefgebied in dergelijke ontwikkelde oever- en rietlandvegetaties. Dit oost -west gelegen perceel met de	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						watergang en het aan de zuidzijde gelegen perceel met een vergelijkbare vegetatie vormen een natte natuur verbinding tussen de in het oosten en westen begrensde NNN percelen en leveren daarmee een bijdrage aan de samenhang in het NNN. Ontgrenzen van dit perceel draagt niet bij aan het behoud en herstel van het N2000 habitatype Ruigten en zomen (harig wilgenroosje). Tevens draagt ontgrenzen niet bij aan de samenhang in het NNN en het leefgebied voor de soorten Noordse woelmuis, waterspitsmuis en ringslang.		
26.1.2025	De Ven, Spaarnwoude (423b)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor. De gronden zijn intensief in gebruik voor recreatie.	Niet wijzigen	De percelen aan de westzijde van de crossbaan, die in een lintvormige zone met bosschages langs de A22 liggen, worden in het NNN gehouden. Aan de noordkant van deze zone ligt een natuurverbinding (ZNV4). Deze natuurverbinding moet kunnen aansluiten bij een ecologische structuur. Ook wordt plaatselijk de robuustheid van het NNN te veel aangetast als deze percelen uit het NNN zouden worden gehaald.	Nee	Nee
27.1.2025	Oostzanerveld, Oostzaan (438)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. De grenzen van het NNN worden gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen. Het betreft een paar smalle stroken die bij het NNN komen.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
28.1.2025	Heel Noord-Holland (453)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de woon- en/of tuinbestemming van deze percelen.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om percelen met een tuin- en woonbestemming in het omgevingsplan die uit het NNN worden gehaald. Tuinen horen in het algemeen niet thuis in het NNN. Het betreft hier nog niet gerealiseerde NNN en tuinen die ecologisch weinig waardevol zijn.	Nee	Nee
29.1.2025	Oostdijkje, De Rijp (455)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing van zijn perceel voor.	Wijzigen	De eigenaar wil zijn percelen naar gerealiseerde NNN omzetten. Een klein deel van een perceel dat al bijna 10 jaar in gebruik is als opslag en parkeerruimte wil hij ontgrenzen. Omdat de ecologische waarde van dit deel nihil is, halen wij dit gedeelte uit het NNN.	Nee	Nee
30.1.2025	Mijzerdijk, Ursem (462)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot be- en ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie.	Wijzigen	Dit betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit "Mijzerdijk 1 te Ursem", Wijzigingsplan van de gemeente Koggenland, vastgesteld op 21-10-2022. Ten behoeve van dit plan zijn de provincie en de gemeente een salderingsovereenkomst aangegaan. Onderdeel van de overeenkomst betreft deze be- en ontgrenzing.	Nee	Nee
31.1.2025	Weersloot, Wijdmeren (469a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	De NNN grens is hier op initiatief van de provincie en ten behoeve van een kaartverbetering gelijkgetrokken aan de kadastrale grenzen. Vier snippers grond die op andere percelen zijn gelegen worden daardoor uit het NNN gehaald. Op deze	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						snippers is inrichting en beheer van natuur niet reëel.		
32.1.2025	Trompenburg, 's-Graveland (470b)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie met betrekking tot de Buitenplaats Schoonoord. Met de wijziging wordt de NNN begrenzing gelijkgetrokken met de perceelsgrens. Er is op dit moment sprake van een onlogische grens: het hele perceel is begrensd, behalve een smalle snipper aan de rand die precies dezelfde natuurwaarden heeft als de rest van het perceel. De smalle strook wordt daarom toegevoegd aan het NNN.	Nee	Nee
33.1.2025	Wadden, Kop van Noord-Holland en West-Friesland (473)	NNN, LG	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied (LG) gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN. Ook voegen we een strookje NNN toe ter plaatse van de parkeerplaats van Grand hotel Opduin in De Koog. Door de perceelsgrens hier gelijk te trekken aan de NNN grens, gaat er een strookje NNN af en komt er een strookje bij. Op een deel van het strookje dat erbij komt ligt nog geen Landelijk Gebied. Dit wordt gelijktijdig toegevoegd.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
34.1.2025	Noord-Kennemerland (474)	NNN	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
35.1.2025	Zuid-Kennemerland en Amstel-Meerlanden (476)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt het NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
36.1.2025	Gooi en Vechtstreek (477)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzen van het NNN dat buiten het Landelijk Gebied gelegen is.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie. Het gaat om een beperkt aantal strookjes grond nog niet gerealiseerde natuur die buiten het Landelijk Gebied liggen. In beginsel ligt NNN in het Landelijk Gebied en niet daarbuiten. Omdat het hier gaat om gronden van lage ecologische waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.	Nee	Nee
37.1.2025	Bergweg-Huizerweg, Gemeente Blaricum (478a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN	Het betreft een voorstel van de gemeente Blaricum tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft het herstel van een duidelijke kaartfout in Blaricum. Er wordt een losse snipper NNN ontgrensd.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
			Begrenzing: BL					
38.1.2025	Le Coultrereef, Gemeente Blaricum (478b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een voorstel van de gemeente Blaricum t.b.v. de correctie van kaartfouten. De percelen hebben de bestemming verkeer.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij een fietspad aan de Le Coultrereef te Blaricum uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn wij met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
39.1.2025	Ster van Loosdrecht (479a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het gaat om kleine kaartcorrecties in Loosdrecht. De NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met kadastrale grenzen.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
40.1.2025	Middenweg, Nederhorst Den Berg (485a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de bedrijfsbestemming en t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Ten behoeve van een logische inpassing en begrenzing wordt een strook met bestemming Bedrijf - Waterzuiveringsinstallatie plus een stukje van een sloot uit het NNN gehaald.	Nee	Nee
41.1.2025	Woude en Stierop, De Woude (486)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel tot be- en ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie.	Wijzigen	Dit betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit Stierop 2, 2a en 3, Bestemmingsplan van de gemeente Castricum, vastgesteld op 05-10-2023. De afweging en de besluitvorming over het ontgrenzen van de locatie uit het NNN en de bijbehorende compensatie door nieuw in te richten NNN heeft plaatsgevonden tijdens de procedure van dit ruimtelijk besluit. De provincie heeft tijdens dit proces ingestemd met de voorgestelde NNN-compensatie.	Nee	Nee
42.1.2025	Galgeriet, Monnickendam (487)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. een natuurcompensatie en een kaartcorrectie.	Wijzigen	Het betreft de administratieve verwerking van het ruimtelijk besluit "Chw Monnickendam - Galgeriet 2019", Bestemmingsplan van de gemeente Waterland, vastgesteld op 03-10-2019. De besluitvorming over de ontgrenzing van het NNN en de bijbehorende financiële compensatie heeft plaatsgevonden tijdens de procedure van dit bestemmingsplan. Deze afspraken zijn in een overeenkomst geborgd, die als Bijlage 15 bij de toelichting van het omgevingsplan is gevoegd.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						Gelijktijdig met deze wijziging wordt ook een kaartcorrectie doorgevoerd: een strook water langs de oever van Hemmeland wordt uit het NNN gehaald en daarmee gelijkgetrokken met vergelijkbare oevers binnen het NNN.		
43.1.2025	Lange Muiderweg, Vechtoever Waterlandtak (489)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de verbetering van de begrenzing van het NNN.	Wijzigen	Dit betreft een ontgrenzing ter plaatse van de Muiderweg. Het gaat om een smalle strook tussen de weg en het water met verkeer- en tuinbestemming. Hier is sprake is van een lage ecologische waarde én potentie. Het is niet reëel te verwachten dat deze strook als volwaardige natuur kan worden ingericht.	Nee	Nee
44.1.2025	Draaiweid, Limmen (491)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	De wijziging betreft kleine kaartcorrecties ten aanzien van Limmen. De NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
45.1.2025	Uiterdam, Geesterweg, Akersloot (497a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze ontgrenzing voor. In ruil daarvoor is een voorstel tot begrenzing van de percelen gedaan.	Deels wijzigen	Het terrein is een schiereiland en is deels begrensd als NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder en is gelegen langs natuurverbinding NNV2. Wij beschouwen het schiereiland als een belangrijke schakel voor de potentie om de natuurverbinding NNV2 succesvol te (kunnen) laten functioneren. Volledige ontgrenzing kan leiden tot een verdergaande onomkeerbare versnippering en barrièrewerking voor natuurverbinding NNV2. Wij wijzigen de begrenzing van het schiereiland daarom	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						niet. Alleen een zeer klein strookje rondom de bestaande horeca wordt uit het NNN gehaald. De rest blijft intact.		
46.1.2025	Dorregeest, Lagendijk, Uitgeest (497b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze ontgrenzing voor. In ruil daarvoor is een voorstel tot begrenzing van percelen gedaan.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie worden daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Wat betreft dit specifieke voorstel geldt dat er op dit moment geen sprake is van bijzondere natuurwaarden in dit gebied en dat het bij voortzetting van het huidige recreatieve gebruik niet mogelijk is om bijzondere natuur te ontwikkelen.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
47.1.2025	Herenweg, Egmond (498)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing. Deze percelen vallen in een sleutelgebied met hoge potentie voor natuurontwikkeling.	Wijzigen	Vanwege de ligging in de binnenduintrand, de ruimtelijke samenhang met het duingebied en de potentiële ecologische samenhang met het Noordhollands duinreservaat is er op deze locatie de kans voor het ontwikkelen van zeldzame natuur. De ontwikkeling van kruiden- en faunairijk grasland ligt voor de hand. Daarnaast liggen er kansen voor de ontwikkeling van een poel of natte laagte met potenties voor kwelnatuur.	Nee	Nee
48.1.2025	Bollelaan, Naarden (500)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie aan de Bollelaan in Naarden. Wij trekken de NNN-grens hier op gelijk met de perceelsgrens. Een snipper grond die op een ander perceel is gelegen wordt daardoor uit het NNN gehaald. Op deze snipper is inrichting en beheer van natuur niet reëel.	Nee	Nee
49.1.2025	Durgendammer dijk, Amsterdam (501)	NNN, BL	Ontgrenzen en begrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie in Durgerdam in verband met een wijziging van de kadastrale grenzen. De grenzen van het NNN worden gelijkgetrokken met de nieuwe perceelsgrenzen. De omvang van het begrensde NNN-perceel blijft nagenoeg gelijk.	Nee	Nee
50.1.2025	Spaarnwoude, Oostbroekerweg, Velsen-Zuid (502a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van het specifieke voorstel geldt dat het perceel geen deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig ook gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
51.1.2025	Gaasperplas, Langbroekpad, Amsterdam (502k1)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van het specifieke voorstel geldt dat ter plaatse van het hondenstrand ten zuiden van de Gaasperplas op dit moment geen sprake is van bijzondere natuurwaarden. Bij voortzetting van het gebruik als dagrecreatieterrein met gazon en een hondenstrand is het nastreven van een goede natuurkwaliteit ook niet realistisch.	Nee	Nee
52.1.2025	Het Streekbos, Veilingweg, Bovenkarspel (502n)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen die deel uitmaken van het ontgrenzingsvoorstel niet in of nabij een Natura 2000-gebied liggen en niet nodig zijn voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Ook vervullen ze geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. De percelen hebben een (overwegend intensieve) recreatieve functie en worden als zodanig ook gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De ontgrenzing van de terreinen omvat circa 4 ha. Van een verminderde samenhang is echter niet of nauwelijks sprake, omdat de intensieve dagrecreatieterreinen actueel geen ecologische meerwaarde bieden aan dit NNN-gebied en de potenties bij voortzetting van het huidige gebruik nihil zijn. Door de terreinen uit het NNN te ontgrenzen wordt nauwelijks afbreuk gedaan aan de robuustheid van het NNN.		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
53.1.2025	Kroftenweg en Waterweg, Wijk aan Zee (503a)	NNN	Ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrecties in Wijk aan Zee. Het betreft een strook ongerealiseerde NNN met een bedrijfsbestemming. De kadastrale grenzen vallen hier niet samen met de grens van het NNN. Het is niet reëel om te verwachten dat er op deze strook volwaardige natuurinrichting en beheer zal plaatsvinden. De NNN-begrenzing wordt daarom gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
54.1.2025	Rijckert Aertsweg, Wijk aan Zee (504)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. de tegenstrijdig bestemming 'verkeer' en 'horeca' van dit perceel.	Wijzigen	Dit betreft kaartcorrecties: een locatie met een horeca- en verkeersbestemming wordt uit het NNN gehaald en de NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de kadastrale grenzen.	Nee	Nee
55.1.2025	Heel Noord-Holland (505)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten i.v.m. tegenstrijdige bestemmingen.	Wijzigen	Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgesteld om een behoorlijk oppervlakte. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart. In deze ronde worden alle verharde wegen met bijbehorende bermen uit het NNN gehaald. Hierbij wordt aangesloten bij de rijksregels die gelden voor Natura 2000 gebieden. In deze zogenaamde algemene exclaveringsformule staat: "Bestaande bebouwing, erven, tuinen, verhardingen en hoofdspoorwegen maken geen deel uit van het aangewezen gebied, tenzij expliciet wel bij de aanwijzing betrokken." Daarbij wordt de volgende definitie gehanteerd voor verhardingen: "zijn bijvoorbeeld: wegen, pleinen, parkeervoorzieningen en erfverhardingen. Wegen betreffende alle voor het gemotoriseerd verkeer in gebruik zijnde kunstmatig verharde wegen, met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten."		
56.1.2025	Engewormer, Wormer (506)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurcollectief Noord-Holland stelt deze begrenzing voor i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en landschap (SKNL) subsidie op deze percelen.	Wijzigen	De Engewormer is een belangrijk weidevogelgebied. De begrenzing is met name van belang voor een versterking van de kern van het gebied. Het ambitietype Vochtig Weidevogelgrasland sluit het best aan bij de naastgelegen percelen en doelstelling van het gebied.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
57.1.2025	Bantam, 's-Graveland (507)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie in 's Graveland. Het gehele volkstuincomplex ligt buiten het NNN. Een smalle strook met de bestemming recreatie en de berm aan de overkant van de sloot, beiden onderdeel van het perceel van het volkstuincomplex liggen echter in het NNN. Deze fout herstellen we met deze wijziging.	Nee	Nee
58.1.2025	Middel, Westzaan (508)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing i.v.m. een privaatrechtelijke verplichting.	Wijzigen	Wij ontgrenzen deze gronden op basis van privaatrechtelijke afspraken met betrekking tot de realisatie van het NNN. De provincie heeft van de eigenaar gronden verworven met als doel die als natuur in te richten. Onderdeel van de afspraken is het ontgrenzen van de paardenbak en het huisperceel van de eigenaar.	Nee	Nee
59.1.2025	Dijkerhemme Lagendijk, Uitgeest (511)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Zeilvereniging De Onderlinge stelt deze ontgrenzing voor. Het perceel is volledig en intensief in gebruik voor recreatie. De inrichting is zodanig dat deze op geen enkele manier past bij de omschrijving en criteria voor bestemming natuur. De gehele oever is in gebruik voor het aan- en afmeren van boten. De grond is kort gemaaid grasland waarop ook kinderspeeltoestellen geplaatst zijn. Ook de starttoren is hier gesitueerd.	Wijzigen	De ontgrenzing betreft een strook langs de oever van de haven van de zeilvereniging met een verharde beschoeiing. Het perceel is in gebruik als dagrecreatieterrein en bestaat vrijwel volledig uit intensief onderhouden gazon. Er is actueel geen sprake van bijzondere natuur en de potentie voor natuurontwikkeling is bij voortzetting van het huidige gebruik niet mogelijk.	Nee	Nee
60.1.2025	Zwinweg, Oosterend, Texel (514a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het perceel grenst aan een Natura 2000-gebied dat is aangewezen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Door het perceel te begrenzen zal de oppervlakte van het natuurgebied, dat deels als Natura 2000-	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						gebied is aangewezen, toenemen. Dit biedt mogelijkheden om bij te dragen aan de realisatie van doelen die geformuleerd zijn voor Natura 2000-gebied Duinen en Lage Land Texel. Vanwege de ligging langs de Waddenzee biedt het perceel, in samenhang met het bestaande natuurgebied, een potentiële leefgebiedsfunctie voor trekvogels. Delen van het bestaande natuurgebied vervullen reeds een functie als hoogwatervluchtplaats en slaappleaks voor wad- en strandvogels, zoals de groenpootruiter, kluut, rosse grutto, scholekster, tureluur en wulp. Daarnaast vormt het gebied een rust- en foerageergebied voor eenden, zwanen en ganzen zoals de smient, bergeend, brandgans, grauwe gans. Internationaal gezien is in het gebied sprake van een hotspot voor biodiversiteit en bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt. Een begrenzing draagt bij aan de robuustheid van het bestaande NNN natuurgebied. Er is in het bestaande natuurgebied sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken, zoals brakke, kalkrijke en schrale omstandigheden). Op het perceel liggen kansen voor uitbreiding		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						van natuurwaarden die afhankelijk zijn van dergelijke abiotische omstandigheden.		
61.1.2025	Spoorlijn Naardermeer, Naarden (514e)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Natuurmonumenten stelt deze be- en ontgrenzing voor.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij de spoorlijn door het Naardermeer te Naarden, uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgesteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
62.1.2025	Milieupark Oost, Oostoeverweg, Den Helder (515)	NNN	Ontgrenzing	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie ten aanzien van een locatie in Den Helder: de NNN-begrenzing wordt gelijkgetrokken met de perceelsgrens, waardoor een strook van het perceel van afvalverwerker Milieupark Oost met ongerealiseerde NNN wordt ontgrensd. Het is niet reëel om te	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						verwachten dat er op deze strook volwaardige natuurinrichting en beheer zal plaatsvinden.		
63.1.2025	Bijvaart Grote Kadijk, Molenpad, Jisp (121)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Doordat de percelen in het NNN liggen kan het bedrijf met agrarisch natuurbeheer in de toekomst niet meer gevoerd worden zoals gewenst.	Niet wijzigen	De percelen zijn onderdeel van het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. De percelen en het aangrenzende water hebben potentie als leefgebied voor de smient, slobbeend en grutto. De voor dit Natura 2000-gebied aangewezen habitattypen komen op de betreffende percelen en in de directe omgeving voor. Soorten als de bittervoorn, kleine modderkruiper, rivierdonderpad, meervleermuis en de Noordse woelmuis zijn daarnaast verspreid in het gehele Natura 2000-gebied en dus ook in de omgeving van de percelen. Hiermee dragen de percelen bij aan de Natura 2000-doelen. De percelen liggen midden in een aaneengesloten NNN-gebied dat ook waardevol en internationaal bijzonder is als weidevogelgebied. Door ontgrenzing van de percelen neemt het oppervlak aan potentieel waardevolle natuur in het NNN sterk af en raakt het gebied sterk versnipperd, gezien de verspreide ligging van de percelen tussen percelen van natuurmonumenten en HHNK. Ontgrenzing betekent daarom dat het NNN hier een groot deel van zijn robuustheid verliest en is daarom niet wenselijk. Daarnaast is het	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						beheer van de percelen van invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater van het Wormer- en Jisperveld, waar belangrijke natuurwaarden mee samenhangen.		
64.1.2025	Broekpolderweg , Uitgeest (293a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor. De eigenaar heeft de ambitie om het land om te vormen van landbouw naar natuur. De eigenaar heeft de laatste jaren zeer goede resultaten behaald met weidevogelbeheer via Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer.	Wijzigen	Op circa 4 km van de percelen ligt het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Dit Natura 2000-gebied is onder andere aangewezen als Vogelrichtlijngebied voor de bescherming van de volgende niet-broedvogelsoorten: smient, slobend en grutto. De percelen liggen in het natuurlijke verspreidingsgebied van deze soorten. De percelen kunnen in potentie (bij een juiste inrichting) indirect bijdragen aan de realisatie van Natura2000-doelen en kunnen ook een versterkende functie hebben als leefgebied voor andere trekvogels. De percelen liggen in een weids, open en waterrijk klei-/veenpolderlandschap met geschikte habitat voor weidevogels. Dit betreft internationaal bijzondere, weinig voorkomende natuur waaraan Noord-Holland bovenmatig bijdraagt en daarom een grote verantwoordelijkheid voor heeft. Het begrenzen van de percelen draagt bij aan de robuustheid en samenhang van het NNN-gebied. De percelen lenen zich naar verwachting uitstekend voor de ontwikkeling van vochtige	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						weidevogelgraslanden, aansluitend op bestaand open weidevogelgebied. Daarnaast liggen er kansen voor natuurvriendelijke oevers langs de watergangen die door het gebied lopen en mogelijk ook voor poelen.		
65.1.2025	Kortenhoefsedijk, Kortenhoef West (334a)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft de ontgrenzing van een aantal stroken en stukjes van percelen die de bestemming tuin hebben. Het gaat om nog niet gerealiseerde NNN, waarbij het ook niet aannemelijk is dat er volwaardige natuurontwikkeling kan plaatsvinden. De kadastrale grenzen en de Natura 2000 grens zijn leidend geweest bij het bepalen welke delen er worden ontgrensd. Ook zijn grenzen van het NNN en Natura 2000 zoveel mogelijk gelijk gelegd. Een paar smalle strookjes zijn daardoor aan het NNN toegevoegd. Daarnaast wordt één tuin ontgrensd die in het Natura 2000 ligt. Het betreft een erf en tuin rondom een woonboot, waarbij het niet aannemelijk is dat er volwaardige natuurontwikkeling kan plaatsvinden. De eigenaar heeft toegezegd de rest van zijn percelen met ongerealiseerde NNN als natuur te gaan inrichten.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
66.1.2025	Franse Kampweg, 's-Graveland (376a)	NNN	Ontgrenzing: NNN	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor, omdat natuurontwikkeling niet binnen de huidige bedrijfsvoering past.	Niet wijzigen	Wij halen de percelen niet uit het NNN, omdat ze kansrijk zijn om te ontwikkelen tot kruiden- en faunarijk grasland. Mede gezien de ligging aan een boscomplex vormen deze percelen een passende samenhang met het boscomplex en kunnen zij bijdragen aan de natuurdoelstellingen van het kleinschalig landschap van de 's Gravelandse landgoederenzone. De percelen dragen met hun ligging en omvang van circa 19 hectare bij aan de robuustheid, samenhang en abiotiek van de landgoederenzone en het NNN.	Nee	Nee
67.1.2025	Franse Kampweg, 's-Graveland (376b)	NNN	Ontgrenzing	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor, omdat natuurontwikkeling niet binnen de huidige bedrijfsvoering past.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie aan de Franse Kampweg te 's Graveland. Enkele verhardingen (parkeerplaats, wegen, bermen en gras) worden uit het NNN gehaald. Het is niet realistisch dat hier natuur kan worden gerealiseerd.	Nee	Nee
68.1.2025	Recreatiegebied en Noord-Holland (378)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Het betreft een voorstel tot ontgrenzing van Recreatie Noord-Holland t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie waarbij alle wegen en verharde parkeerplaatsen in verschillende recreatiegebieden uit het NNN worden gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.		
69.1.2025	Stierop, Akersloot (391)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Op dit perceel worden geen natuurdoelen gehaald.	Wijzigen	Staatsbosbeheer heeft het perceel verkocht en heeft namens de nieuwe eigenaar verzocht het perceel uit het NNN te halen. De ecologische waarde en potentie van het perceel is laag. Het perceel maakt geen deel uit van een N2000 gebied. Het gebied waar het perceel onderdeel van uitmaakt is van enig belang voor trekvogels, maar het perceel heeft geen belang gezien de ligging en verstoringbronnen. Door de omzetting van dit perceel van NNN naar Beschermd Landschap (BL) zal het open landschap beschermd blijven.	Nee	Nee
70.1.2025	Saskerleidam, Zuiddijk, Zuidschermer (399a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Een deel van de Saskerleidam wordt in het NNN opgenomen als compensatie voor de ontgrenzing ter plaatse van de Woudhaven (ook in dit besluit opgenomen). De dam ligt ter plaatse van de Natuurverbinding Noordhollands duinreservaat - Eilandspolder (NNV2). De natuurverbinding	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						vormt een ecologische verbinding tussen de duinstrook en de ten oosten gelegen poldergebieden. Begrenzen draagt indirect bij aan bepaalde doelen die geformuleerd zijn voor soorten in het naastgelegen Natura 2000-gebied Eilandspolder en draagt bij aan een uitbreiding van het aangrenzende NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder. Door de dam te begrenzen kunnen potenties voor uitbreiding van moeras en watergebonden natuur langs de Sakerleidam worden benut. In deze ronde wordt een deel van de dam begrensd. De rest van de dam kan in een latere ronde worden begrensd.		
71.1.2025	Sakerleidam, Zuiddijk, Zuidschermer (399b)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	De begrenzing van Sakerlei (een voormalige landtong aan de Sakerleidam) draagt indirect bij aan bepaalde doelen die geformuleerd zijn voor soorten in het naastgelegen Natura 2000-gebied Eilandspolder en draagt bij aan een uitbreiding van het bestaande NNN-gebied Alkmaarder- en Uitgeestermeer, Zwaansmeer en Dorregeesterpolder. Door de percelen te begrenzen kunnen potenties voor uitbreiding van moerasnatuur langs de Sakerleidam worden benut.	Nee	Nee
72.1.2025	De Woudhaven, Alkmaardermeer (399)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN	Gemeente Castricum stelt deze ontgrenzing voor. De aanleiding is een verleende omgevingsvergunning.	Wijzigen	Het betreft de administratieve verwerking van een ruimtelijk besluit (omgevingsvergunning WABO 02002331)	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
			Begrenzing: BL			dat op 13 november 2020 door de gemeente Castricum is genomen. De besluitvorming over de ontgrenzing van het NNN en de bijbehorende compensatie heeft daar reeds plaatsgevonden. Een deel van de Sakerleidam wordt met dit besluit als compensatie begremsd.		
73.1.2025	Zuurvenspolder, Bergen (419)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Gemeente Bergen en Landschap Noord-Holland stellen deze begrenzing voor. De begrenzing draagt bij aan bijzondere natuur en versterking van de robuustheid van het NNN.	Wijzigen	Aan de oostzijde van het Noord-Hollandse dorp Bergen ligt een historische polder van 137 hectare: de Zuurvenspolder. Percelen in eigendom van de provincie en Landschap Noord-Holland waren hier al begremsd. Een groot deel van de gronden in de Zuurvenspolder is in eigendom van de Gemeente Bergen. Op 26 september 2024 besloot de gemeenteraad om voor deze gemeentelijke gronden, met uitzondering van de voormalige vuilstort aan de Oosterdijk, begrenzing als NNN aan te vragen bij de Provincie Noord-Holland. Daarnaast heeft Landschap Noord-Holland (LNH) recent nog een paar percelen in bezit gekregen. Met het begrenzen van percelen van de gemeente en de nieuwe percelen van LNH als NNN is sprake van het versterken van de robuustheid van bestaand NNN-gebied. De abiotische omstandigheden zijn gezien de overgangen in bodemtype en de grondwatersituatie met waarschijnlijke kwel voldoende zeldzaam om bijzondere natuur in de vorm	Ja (deze wordt in een volgende ronde doorgevoerd)	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						van vochtige hooilanden en soortenrijke watervegetaties te kunnen opleveren. Dit is karakteristieke natuur van de binnenduinrand en daarmee van nationaal belang.		
74.1.2025	De Ven, Spaarnwoude (423c)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor omdat de gronden intensief in gebruik zijn voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de open terreinen die nu worden ontgrensd in de huidige situatie intensief in gebruik zijn als recreatiegebied. Ook worden periodiek evenementen zoals festivals georganiseerd ter plaatse van deze percelen. Het maaibeheer is bovendien afgestemd op deze gebruiksvormen. Het bereiken van een hoge natuurkwaliteit binnen deze percelen is niet realistisch. Daarnaast worden de	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						stukjes van het crossterrein die nog niet waren ontgrensd nu meegenomen, aangezien de ecologische waarde hiervan nihil is.		
75.1.2025	Westzaan De Reef (424)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Staatsbosbeheer stelt deze begrenzing voor met als doel het versterken van het NNN.	Wijzigen	Het perceel draagt op alle punten bij aan een versterking van het NNN. Het perceel kan worden opgenomen in NNN-gebied Polder Westzaan, Noorderveen en Zuiderpolder. Binnen het perceel is sprake van actuele en potentiële natuurwaarden die aansluiten op de ecologische kernkwaliteiten van het gebied.	Nee	Nee
76.1.2025	Duinweg, Callantsoog (426)	NNN	Begrenzing	Landschap Noord-Holland stelt voor om deze percelen te begrenzen.	Niet wijzigen	Gezien het huidige gebruik (woonerf met meerdere gebouwen en verhardingen) is binnen het perceel actueel geen sprake van hoge natuurwaarden. Het bebouwde, nog niet begrensde deel, van het perceel biedt in potentie ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van vochtig hooiland of gelijkwaardige duinzoomnatuur, maar daarvoor moet de bebouwing volledig worden gesloopt. De eigenaar heeft aangegeven op dit moment geen sloopplannen te hebben. Het perceel wordt dan ook niet begrensd.	Nee	Nee
77.1.2025	Watermolenweg, Den Hoorn, Texel (437)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en landschap subsidie (SKNL) op de gehele percelen. Het betreft gerealiseerde natuur.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie met instemming van de eigenaar. De wijziging draagt bij aan robuustheid van de NNN.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
78.1.2025	Pade, Opmeer (463)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Op dit perceel worden geen natuurdoelen gehaald.	Wijzigen	Dit deel van het perceel steekt afwijkend uit buiten de rest van het NNN en wordt uit het NNN gehaald vanwege de lage ecologische waarde en potentie. Een ontgrenzing brengt het realiseren van Natura 2000-doelen niet in het geding. Ook heeft het oostelijk deel van het perceel geen uitzonderlijke betekenis voor trekvogels en weidevogels en is de inschatting dat het ontgrenzen niet leidt tot een negatief effect op deze soorten. Door het ontgrenzingsgebied wel op te nemen in het BL-gebied Opmeer-Wognum wordt het behoud van de rust en weidsheid van het gebied en het toepassen van weidevogelbeheer vastgelegd. Dit sluit zowel aan op de kernkwaliteit van het NNN-gebied als de kernkwaliteit van het BL-gebied.	Nee	Nee
79.1.2025	Bloemendalerpolder, Weesp (466)	NNN, BL	Begrenzen: NNN Ontgrenzen: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing i.v.m. een compensatie.	Wijzigen	Het begrenzingsvoorstel heeft betrekking op meerdere percelen van in totaal ruim 100 hectare in de Bloemendalerpolder. Het is het natuurcompensatiegebied voor het verlies van de natuurwaarden op de plek waar de woonvelden worden gerealiseerd voor het nieuwe woongebied Weespersluis. Het natuurgebied zorgt voor een ecologische verbinding met andere natuurgebieden in de omgeving, als onderdeel van een groter systeem en leidt tot een verbetering van het leefgebied van	Ja (deze wordt in een volgende ronde doorgevoerd)	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						de kenmerkende soorten van de NNN-gebieden en sluiten aan op de potentiële natuurwaarden en kernkwaliteiten van de NNN-gebieden. De uitvoeringsorganisatie namens de ontwikkelaars van het gebied (de GEM) legt de natuur aan. Na oplevering zorgt de provincie voor onderhoud en beheer. Voor de ontwikkeling van het natuurgebied zijn afspraken gemaakt met de OD NHN over de inrichting, de beheermaatregelen en de monitoring om de gewenste natuurkwaliteit te bereiken. Doelsoorten zijn o.a. de heikikker, rugstreeppad en ringslang. De afspraken zijn in september 2012 in een samenwerkings- en uitvoeringsovereenkomst (SUOK) vastgelegd. De SUOK is ondertekend door zes marktpartijen en vijf overheden (provincie Noord-Holland, gemeenten Weesp en Muiden, Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het Rijk). De nieuwe NNN-grenzen zijn tot stand gekomen op basis van de afspraken in deze overeenkomst. De afspraken en bijbehorende bestemmingen zijn daarnaast in 2016 in het bestemmingsplan "Bloemendalerpolder voormalig grondgebied Muiden" vastgelegd.		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
80.1.2025	Huizerstraatweg , Naarden (468)	NNN	Begrenzing	Een ontwikkelaar van een woningbouwproject stelt deze begrenzing voor. De ontwikkelaar wil een stuk grond afstaan om daar NNN te realiseren.	Niet wijzigen	Het perceel aan de Huizerstraatweg te Naarden wordt niet opgenomen in het NNN. Het perceel ligt niet in een Natura 2000-gebied. Geschikt leefgebied voor de aangewezen broedvogels en niet broedvogels is uitgesloten binnen het gebied vanwege het huidige gebruik van het gebied als kwekerij. Het is ook niet geschikt als slaapplaats of foerageergebied voor trekvogels. In het gebied zijn geen bijzondere natuurwaarden aanwezig. Vanwege het gebruik als kwekerij is het uitsluitend mogelijk om een beheertype van matige kwaliteit op land te ontwikkelen. Naar verwachting leidt de begrenzing van het gebied tot een beperkte toegevoegde waarde voor het NNN-gebied, vanwege de beperkte kwaliteit van beheertypen welke binnen het gebied ontwikkeld kunnen worden.	Nee	Nee
81.1.2025	Stichts End, Ankeveen (471a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt deze begrenzing voor. De percelen zijn grotendeels omgeven door NNN.	Wijzigen	Wij begrenzen deze strook omdat het gezien de ligging midden in het NNN en de aanwezige natuurwaarden onlogisch is dat deze strook tot nog toe onbegrensd was. Door de begrenzing wordt bijgedragen aan de omvang en robuustheid van het NNN-gebied en het veiligstellen van de al aanwezige natuurwaarden en de aanwezige abiotische omstandigheden. Ook dragen de percelen bij aan de instandhoudingsdoelstellingen van het	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.		
82.1.2025	Stichts End, Ankeveen (471b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot ontgrenzing t.b.v. de correctie van kaartfouten. Het betreft een fietspad en een sloot.	Wijzigen	Dit betreft een kaartcorrectie aan Stichts End te Ankeveen waarbij een fietspad uit het NNN wordt gehaald. Het Natuurnetwerk is de voortzetting van de Ecologische Hoofdstructuur. Deze werd in 1990 door het Rijk op kaart getekend. Dit is destijds vrij grofmazig gedaan. Ondertussen zijn we met behulp van verschillende GIS-data in staat om de gebieden nauwkeurig in kaart te brengen en objecten als bestaande wegen en bebouwing in het NNN zeer precies te identificeren. Het gaat alles bij elkaar opgeteld om een behoorlijk oppervlakte aan verhardingen. Er is bestuurlijk vastgesteld dat het NNN niet mag groeien. Als dit oppervlakte uit het NNN wordt gehaald (de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.	Nee	Nee
83.1.2025	Stierop, De Woude (472a)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Een particulier stelt de ontgrenzing van dit perceel voor omdat het perceel de bestemming tuin heeft.	Wijzigen	Het betreft een kaartcorrectie aan Stierop in De Woude, waarbij een perceel met de bestemming tuin in het omgevingsplan uit het NNN wordt gehaald. Het betreft een perceel met een lage ecologische waarde. Tuinen horen in het algemeen niet thuis in	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						het NNN. De tuin aan de westkant van dit perceel is vorig jaar al uit het NNN gehaald.		
84.1.2025	Stierop, De Woude (472b)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel t.b.v. de correctie van kaartfouten.	Wijzigen	Het betreft een kleine kaartcorrectie aan Stierop in De Woude, waarbij een berm zonder natuurwaarden uit het NNN wordt gehaald.	Nee	Nee
85.1.2025	Noorderweg, Wijdewormer (481)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Een particulier stelt de begrenzing van zijn perceel voor. Hij wil zijn grond toevoegen aan het NNN.	Wijzigen	Op het perceel dat wordt begrensd liggen kansen voor de ontwikkeling van een meer aaneengesloten natuurgebied met vochtig weidevogelgrasland of vochtig hooiland, wat indirect bijdraagt aan de instandhoudingsdoestellingen voor meerdere soorten en aansluit op de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap (BL) gebied en aangrenzende en nabijgelegen NNN-gebieden. Door de begrenzing wordt ook bijgedragen aan de omvang en robuustheid van het NNN-gebied.	Nee	Nee
86.1.2025	Weg naar de Bleek, Egmond (499)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Het betreft een intern voorstel tot begrenzing. Het perceel is omringd door NNN, die gerealiseerd gaat worden.	Wijzigen	Het perceel heeft een hoge natuurpotentie en ligt strategisch omringd door eerder begrensd en in te richten NNN. Inrichting van dit perceel kan, door het verzachten van de overgang tussen natuur en intensieve landbouw en het realiseren van een logisch robuust geheel, bijdragen aan het realiseren van de natuurdoelen in het naastgelegen N2000 gebied. De kwelpotentie vanuit de duinen geven mogelijkheden tot internationaal	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						belangrijke natuur. Het perceel draagt tevens bij aan de noord-zuid verbinding van de duinen.		
87.1.2025	Spaarnwoude Zorgvrij, Genieweg, Velsen-Zuid (502b1)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke situatie geldt dat het perceel deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuizen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		
89.1.2025	Spaarnwoude De Watergeus, Genieweg, Velsen-Zuid (502c)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Deels begrenzen: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van dit specifieke voorstel geldt dat het perceel deel uitmaakt van het NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuisen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		
90.1.2025	Spaarnwoude Parkeerplaats Golfslag, Buitenhuisweg, Velsen-Zuid (502d)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van dit specifieke	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						voorstel geldt dat het perceel deel uitmaakt van NNN-gebied Oosterbroek & Buitenhuisen, waarvan het overgrote deel bestaat uit een multifunctioneel bos- en parklandschap met recreatief gebruik. Het ligt niet in of nabij een Natura 2000-gebied en is niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. Het perceel vervult ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Het heeft een (overwegend intensieve) recreatieve functie en wordt ook als zodanig gebruikt. Er is dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. Ontgrenzing van het perceel leidt niet tot een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid van het gebied. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen.		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
91.1.2025	De Borneohoeve, Zuiderweg, Halfweg (502g)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied in gebruik is voor recreatie.	Niet wijzigen	Het terrein rond de Borneohoeve is in het Natuurbeheerplan aangeduid als haagbeuken- en essenbos. Deze bosschages liggen op een relatief rustige locatie waar op dit moment geen sprake is van intensief recreatief gebruik. Hier ligt een potentie voor de ontwikkeling naar een gevarieerd loofbos op vochtige kleibodems. Het recreatieschap wil een nieuwe invulling geven aan deze boerderij en het gebied zodoende aantrekkelijker maken voor bezoekers. Dat kan afbreuk doen aan de ecologische potentie voor een rustig en meer gevarieerd loofbos. Door deze bosschages te ontgrenzen verliezen deze een beschermde status waardoor de potentie om door te kunnen ontwikkelen naar een gevarieerd loofbos mogelijk in het geding kan komen. De gronden blijven daarom in het NNN.	Nee	Nee
92.1.2025	Parkeerplaats, Zuiderweg, Halfweg (502h)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						recreatie verder te ontwikkelen. Voor de provincie biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen bij Avontureneiland en Parkeerplaats Zuiderweg een overwegend intensieve recreatieve functie hebben en als zodanig ook gebruikt worden. Er is binnen deze terreinen dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De percelen liggen niet in of nabij een Natura 2000-gebied en zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. De percelen vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Door de terreinen rond Parkeerplaats Zuiderweg en Avonturen eiland te ontgrenzen raakt het NNN op de kaart versnipperd, maar dit zal niet of nauwelijks afbreuk doen aan de samenhang en aaneengeslotenheid van het NNN. Ter plaatse zijn immers geen bijzondere natuurwaarden aanwezig en bij voortzetting van het huidige gebruik zal ook in de toekomst geen sprake zijn van hoge natuurwaarden.		

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
93.1.2025	Avonturen eiland, Burgemeester Michielsengeweg, Halfweg (502i)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de schappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor de Provincie biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te gaan begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de terreinen bij Avontureneiland en Parkeerplaats Zuiderweg een overwegend intensieve recreatieve functie hebben en ook als zodanig gebruikt worden. Er is binnen deze terreinen dan ook geen sprake van (inter)nationaal bijzondere natuur. De percelen liggen niet in of nabij een Natura 2000-gebied en zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen. De percelen vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. Door de terreinen rond Parkeerplaats Zuiderweg en Avonturen eiland te ontgrenzen raakt het NNN op de	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						kaart versnipperd, maar dit zal niet of nauwelijks afbreuk doen aan de samenhang en aaneengeslotenheid van het NNN. Ter plaatse zijn immers geen bijzondere natuurwaarden aanwezig en bij voortzetting van het huidige gebruik zal ook in de toekomst geen sprake zijn van hoge natuurwaarden.		
94.1.2025	Veerplas, A. Hofmanweg, Haarlem (502j)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie.	Wijzigen	In ontvangstgebieden van recreatiegebieden is het bereiken van voldoende natuurwaarden niet verenigbaar met de bestaande functie. Volwaardige natuur kan hier, in combinatie met het intensieve recreatieve gebruik, waarvan de druk steeds groter wordt, niet worden gerealiseerd. Een aantal ontvangstgebieden met een lage ecologische waarde en potentie wordt daarom ontgrensd. Dit geeft de recreatieschappen meer ruimte om de recreatie verder te ontwikkelen. Voor het NNN biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met een hogere ecologische waarde te begrenzen. Ten aanzien van deze specifieke locatie geldt dat de percelen niet in of nabij een Natura 2000-gebied liggen. De percelen zijn niet nodig voor het realiseren van Natura 2000-doelen en vervullen ook geen slaap-, rust- of foerageerfunctie voor winter- en trekvogels. De percelen hebben een	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						(overwegend intensieve) recreatieve functie en worden als zodanig ook gebruikt. De ontgrenzing omvat een oppervlakte van bijna 10 ha, maar van een verminderde samenhang of aaneengeslotenheid is niet of nauwelijks sprake. In de huidige situatie is geen sprake van bijzondere natuurtypen binnen de percelen die in gebruik zijn als dagrecreatieterrein en vrijwel volledig bestaan uit intensief onderhouden gazons. Bij voortzetting van het huidige gebruik is het ook niet realistisch om de natuurambitie te willen nastreven zoals deze in het Natuurbeheerplan is geformuleerd.		
95.1.2025	Twiske Haven, Noorderlaaik, Oostzaan (502I)	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied in gebruik is voor recreatie.	Niet wijzigen	Deze gronden zijn onderdeel van NNN-gebied Twiske, een gebied dat tevens begrensd is als Vogelrichtlijngebied binnen Natura 2000-gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske. Voor de locatie geldt dat de actuele waarde voor natuur, buiten de waarde die het heeft als foerageroute voor meervleermuizen, beperkt is doordat grote delen van het jaar sprake is van intensieve dagrecreatie. Op deze locatie was een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van een camping met camperplaatsen en ecolodges. Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente Oostzaan eerder (los van dit ontgrenzingsvoorstel) aan ons verzocht om	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						te beoordelen of de meerwaardebepaling, zoals bedoeld in artikel 6.53, vijfde lid, onder b, van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022) hiervoor van toepassing kan zijn. De provincie heeft hierover negatief geoordeeld (bij brief d.d. 15 november 2024), met als belangrijkste reden dat het initiatief leidt tot verstoring midden in het NNN, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden rust, stilte en donkerte blijvend afnemen. Om dezelfde reden wordt in dit besluit deze locatie in het NNN gehouden.		
96.1.2025	Berkmeerdijk, Obdam (510a)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Landschap Noord-Holland stelt voor om deze percelen te begrenzen. De percelen zijn zeer kansrijk om het weidevogelgebied uit te breiden en te versterken.	Wijzigen	De percelen liggen in het oostelijke deel van Polder Berkmeer in de nabijheid van gronden die deel uitmaken van NNN-gebied Bergermeerpolder en Loterijlanden. Het gebied biedt habitat aan weidevogels en vormt nog altijd een kerngebied met relatief grote dichtheden aan broedparen van kritische weidevogelsoorten als grutto, tureluur en kievit. Vanwege de ligging nabij bestaande weidevogelkerngebieden is de potentie voor het succesvol ontwikkelen van extra weidevogelleefgebied kansrijk. Noord-Holland heeft internationaal gezien een belangrijke verantwoordelijkheid om weidevogels te beschermen.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
97.1.2025	Elswoutslaan, Overveen (512c)	NNN	Ontgrenzing	Staatsbosbeheer (SBB) stelt deze ontgrenzing voor. Het betreft een fietsenstalling, het middenstuk van het parkeerterrein, de aardappelkelder (theater) en het grasveld daaromheen, een werk- en parkeerterrein van SBB en een zanddepot, een deel van de voormalige paddock en de tredmolen achter de boerderij.	Wijzigen	De ontgrenzing heeft betrekking op delen van het erf rondom het landgoed Elswout die gebruikt worden voor functies die niet passen in het NNN (parkeerplaats, zanddepot, fietsenstaling etc.). De ecologische beoordeling wijst uit dat actueel geen sprake is van bijzondere natuurwaarden en dat het nastreven van de natuurambitie om park- en stinzenbos te ontwikkelen niet realistisch is binnen dit gebied.	Nee	Nee
98.1.2025	Utopia, Stuifweg, Texel (514b)	NNN	Begrenzing	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het perceel ligt in de nabijheid van Natura 2000-gebied. Actueel draagt het perceel niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen, maar er is wel een potentie om bij te dragen aan instandhoudingsdoelstellingen die geformuleerd zijn voor diverse Vogelrichtlijnsoorten. Begrenzing van het perceel leidt tot uitbreiding van het naastgelegen natuurgebied Utopia. Dit natuurgebied vormt met de aanwezige eilanden een belangrijk broedbiotoop voor aangewezen Vogelrichtlijnsoorten. Vanwege de ligging langs de Waddenzee biedt het perceel, in samenhang met het bestaande natuurgebied, een potentiële leefgebiedsfunctie voor trekvogels. In het perceel kan (internationaal bijzondere) natuur ontwikkeld worden die aansluit op de situatie in natuurgebied Utopia. Een	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
						begrenzing draagt bij aan de robuustheid van het bestaande NNN natuurgebied. Er is in het bestaande natuurgebied sprake van abiotische omstandigheden die bijzondere natuur mogelijk maken, zoals brakke, kalkrijke en schrale omstandigheden. In het perceel liggen kansen voor uitbreiding van natuurwaarden die afhankelijk zijn van dergelijke abiotische omstandigheden.		
99.1.2025	Zuidschinkeldijk, Callantsoog (514c)	NNN	Begrenzing	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Natuurmonumenten heeft een begrenzingsvoorstel ingediend voor het noordelijke deel van het perceel. Het zuidelijke deel is reeds begreund. Samen vormen de delen één natuurlijke eenheid, die ook als zodanig door natuurmonumenten wordt beheerd. Het perceel ligt in het duingebied. Afgaande op de waarnemingen van vaatplanten is sprake van een combinatie van vochtige hooilanden en vegetaties die kenmerkend zijn voor open duinen en die deels mogelijk ook te classificeren zijn als habitatype Grijze duinen (kalkarm). Dit betreft internationaal bijzondere natuur die karakteristiek is voor Noord-Holland. Vanwege de ligging in Natura 2000-gebied, de mogelijke bijdrage aan de doelen voor dit Natura 2000-gebied en de aanwezige gradiënten begrenzen wij het perceel als geheel als NNN.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
100.1.2025	Kreugerlaan, Weesp (514d)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor. Het betreft een boomgaard.	Wijzigen	Op het perceel bevindt zich een hoogstam boomgaard. Het perceel is gelegen in Natura 2000 gebied en ligt midden in het NNN. De boomgaard draagt niet bij aan de realisatie van Natura 2000-doelen of ecologische kernkwaliteiten waarvoor het Naardermeergebied is begrensd als NNN-gebied. De boomgaard is vooral lokaal van landschapsecologische betekenis. Vanwege de ligging in Natura 2000-gebied, de ligging tegen bestaand NNN-gebied, de cultuurhistorie en de lokale ecologische heeft het waarde om de hoogstamboomgaard als NNN te begrenzen.	Nee	Nee
101.1.2025	Melkmeent, Hilversum (514f)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	Het merendeel van dit perceel is reeds als NNN begrensd en het gehele perceel ligt in Natura 2000-gebied Naardermeer. Vanwege de ruimtelijke en ecologische samenhang van het perceel met de gehele schil rond het Naardermeer is het van belang om dit perceel als NNN te begrenzen.	Nee	Nee
102.1.2025	Sportpark Berestein, Kininelaantje, Hilversum (514g)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	Natuurmonumenten stelt deze ontgrenzing voor. Deze percelen hebben de bestemming 'sport'.	Wijzigen	De percelen hebben een sportbestemming. Er is geen sprake van ontwikkelmogelijkheden voor beschermwaardige natuur en een ontgrenzing doet geen afbreuk aan de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.	Nee	Nee

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Voorstel tot wijziging werkingsgebied					Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen			
Wijzigings-nummer	Locatie	Werkings-gebied	Begrenzen of ontgrenzen	Toelichting bij het wijzigingsvoorstel	Besluit GS	Motivatie	Wijziging WKW /BL	Consultatie PS
103.1.2025	Utrechtseweg, Hilversum (514h)	NNN, BL	Begrenzen en ontgrenzen	Natuurmonumenten stelt deze be- en ontgrenzing voor.	Wijzigen	Het betreft het begrenzen van een aantal bosschages in het oosten van een perceel in de nabijheid van het woonerf aan de Utrechtseweg 160. Hoewel actueel alsook potentieel geen sprake is van bijzondere natuurwaarden, willen wij deze bosschages wel als NNN begrenzen. Op die manier ontstaat een beter en logischer aaneengesloten NNN-gebied. Daarnaast is er op het voorerf een kleine kaartcorrectie uitgevoerd. Hier was abusievelijk, bij een eerdere ontgrenzing, een snippertje van het perceel in het NNN gebleven. Dit wordt nu hersteld.	Nee	Nee

Overzicht Natuurnetwerk Nederland (NNN) hectaren per wijzigingsvoorstel

Voorwaarde voor het wijzigen van de begrenzing is dat de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in ieder geval niet afneemt en zoveel mogelijk gelijk blijft. Aan die voorwaarden wordt voldaan. De totale oppervlakte NNN neemt naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet af. Ook het door GS gehanteerde uitgangspunt dat de oppervlakte van het NNN zo veel mogelijk gelijk blijft is bij dit wijzigingsbesluit gevolgd. De totale oppervlakte NNN neemt, afgerond op hele hectaren, naar aanleiding van het voorliggende ontwerpbesluit niet toe of af.

NNN wijzigen		
<i>nummer</i>	<i>ontgrenzen</i>	<i>begrenzen</i>
22.1.2025	-0,07	
23.1.2025		0,79
27.1.2025		0,24
28.1.2025	-2,41	
29.1.2025	-0,43	
30.1.2025	-0,25	0,32
31.1.2025	-0,02	
32.1.2025		1,53
33.1.2025	-0,77	0,03
34.1.2025	-2,08	0,001
35.1.2025	-3,18	
36.1.2025	-4,17	0,13
37.1.2025	-0,01	
38.1.2025	-0,44	
39.1.2025	-0,02	
40.1.2025	-0,52	
41.1.2025	-0,38	0,36
42.1.2025	-1,66	
43.1.2025	-0,05	

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

44.1.2025	-0,02	0,002
45.1.2025	-0,05	
46.1.2025	-1,03	
47.1.2025		1,85
48.1.2025	-0,01	
49.1.2025	-0,11	0,04
50.1.2025	-1,03	
51.1.2025	-1,43	
52.1.2025	-4,41	
53.1.2025	-1,74	
54.1.2025	-0,07	
55.1.2025	-148,64	0,02
56.1.2025		1,06
57.1.2025	-0,13	
58.1.2025	-1,93	
59.1.2025	-0,35	
60.1.2025		4,21
61.1.2025	-2,23	1,37
62.1.2025	-0,36	
64.1.2025		29,74
65.1.2025	-0,71	0,07
67.1.2025	-0,37	
68.1.2025	-18,90	
69.1.2025	-0,31	
70.1.2025		9,47
71.1.2025		0,59
72.1.2025	-1,25	

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

73.1.2025		46,64
74.1.2025	-11,09	
75.1.2025		8,59
77.1.2025		0,36
78.1.2025	-3,44	
79.1.2025		107,25
81.1.2025		1,36
82.1.2025	-0,17	
83.1.2025	-0,26	
84.1.2025	-0,04	
85.1.2025		1,05
86.1.2025		0,78
87.1.2025	-1,61	
89.1.2025	-1,73	
90.1.2025	-3,11	
92.1.2025	-1,17	
93.1.2025	-1,57	
94.1.2025	-9,39	
96.1.2025		10,38
97.1.2025	-0,47	
98.1.2025		7,22
99.1.2025		0,60
100.1.2025		0,42
101.1.2025		0,10
102.1.2025	-0,90	
103.1.2025	-0,01	0,17
totaal	-236,49	236,75

Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

NNN niet wijzigen		
<i>nummer</i>	<i>ontgrenzen</i>	<i>begrenzen</i>
24.1.2025		2,29
25.1.2025	-0,53	
26.1.2025	-1,17	
45.1.2025	-0,65	
63.1.2025	-21,60	
66.1.2025	-17,78	
76.1.2025		0,22
80.1.2025		3,33
91.1.2025	-2,49	
95.1.2025	-1,17	

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17921
Extern Zaak ID	2377859
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	11.e
Titel	Ruimtelijke ontwikkeling: Afronden fase 1 Regie op de Ruimte (Betrekken bij interactieve sessie op 20 maart 2025 com. Ruimte)
Organisatieonderdeel	BEL/GLK

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De provincie werkt aan actualisering van de omgevingsvisie. De eerste fase in dit traject is afgerond. De eindproducten van fase 1 bestaan uit een werkboek Regie op de Ruimte, een routekaart en een kaartenatlas. Deze producten zijn door GS vrijgegeven voor bespreking met PS. Samen geeft dit een weergave van de basisinformatie voor de actualisatie van de omgevingsvisie.



Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.E. Wiersma

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143623

wiersmah@noord-holland.nl

1 | 3

Betreft: Afronding eerste fase Regie op de Ruimte

Verzenddatum

27 FEB. 2025

Geachte leden,

Kenmerk

2377859/2377877

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B--agenda van de commissie Ruimte van 20 maart 2025 te plaatsen.

Uw kenmerk

nvt

Wat is de reden?

Op 30 september 2024 hebt u de Startnotitie Regie op de Ruimte vastgesteld. In de startnotitie is het proces om te komen tot een actualisatie van de omgevingsvisie beschreven. De eerste fase "Overzicht in informatie" is afgerond. De opbrengst van deze fase bestaat uit vier producten:

1. Het participatie- en communicatieplan. Dit document is al eerder aan u toegestuurd en staat geagendeerd voor bespreking in de commissie Ruimte van 24 februari en vaststelling in PS plenair van 10 maart.
2. De kaartenatlas (<https://regie-op-de-ruimte-noord-holland.hub.arcgis.com/>). Hierin zijn de kaarten met de feitelijke basis voor het maken van de omgevingsvisie opgenomen. Het is een product in wording. Dat wil zeggen dat we de komende tijd nog kaarten en kaartverhalen toevoegen. Het gaat hier telkens om al vastgesteld materiaal.
3. De routekaart. Dit is een product waarin de opleverdatum van verschillende bouwstenen in aparte trajecten is opgenomen. Het doel hiervan is meer inzicht te krijgen in de samenhang van verschillende trajecten die binnen de provincie lopen.
4. Het werkboek. Het werkboek geeft een weerslag van de afgelopen periode. Per hoofdstuk is kort weergegeven wat we in deze fase hebben onderzocht en wat we hieruit meenemen in het vervolgetraject, met daaronder een langere toelichting.

Wat vragen wij aan de commissie?

Wij vragen de commissie de kaartenatlas, routekaart en het werkboek te bespreken. Bij elkaar vormen ze de informatiebasis waarop we de komende tijd verder werken aan de actualisatie van de omgevingsvisie.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het is belangrijk om hier overeenstemming over te hebben, omdat het vervolg stevige keuzes vraagt. We vragen dan ook niet om vaststelling.

Om welk GS-besluit gaat het?

Het GS besluit van 25 februari 2025, afronden fase 1 Regie op de Ruimte.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

De te bespreken producten zijn onderdeel van het proces om te komen tot een actualisatie van de omgevingsvisie. Deze producten hebben geen wettelijke grondslag.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Op 13 januari jl. is een technische briefing gegeven waarin onderdelen van dit agendapunt zijn toegelicht. Daarnaast is dit agendapunt een vervolg op de op 30 september vastgestelde startnotitie "Regie op de Ruimte".

Wat zijn de effecten van het voorstel?

De opgeleverde producten vormen de basis voor de actualisatie van de omgevingsvisie.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Er zijn geen financiële consequenties gekoppeld aan dit agendapunt.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

De stukken zijn niet extern afgestemd.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden. Wel zetten we in lijn met het participatie- en communicatieplan inwonersparticipatie in bij de volgende fasen van Regie op de Ruimte.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Er komt een nieuwsbericht op de website.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee, er komt geen evaluatie.

Is er een link met Europa?

Een deel van de doelen en trends en ontwikkelingen die beschreven worden in het werkboek hebben een Europese of mondiale context.

Wat is de vervolgprocedure?

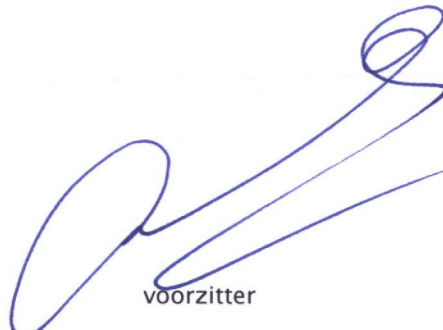
In de periode van februari tot en met juni 2025 werken we aan de tweede fase van Regie op de Ruimte. Dat gaat over het in beeld brengen van de keuzes en consequenties die voorliggen. Dit doen we met behulp van "stel-dat" verkenningen. Deze "stel-dat" verkenningen leggen we - samen met de bevindingen die we hieruit halen voor het vervolgtraject - ter besluitvorming aan u voor in september 2025. Midden juni gaan we hierover met uw Staten alvast in gesprek om de eerste inhoud te verkennen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

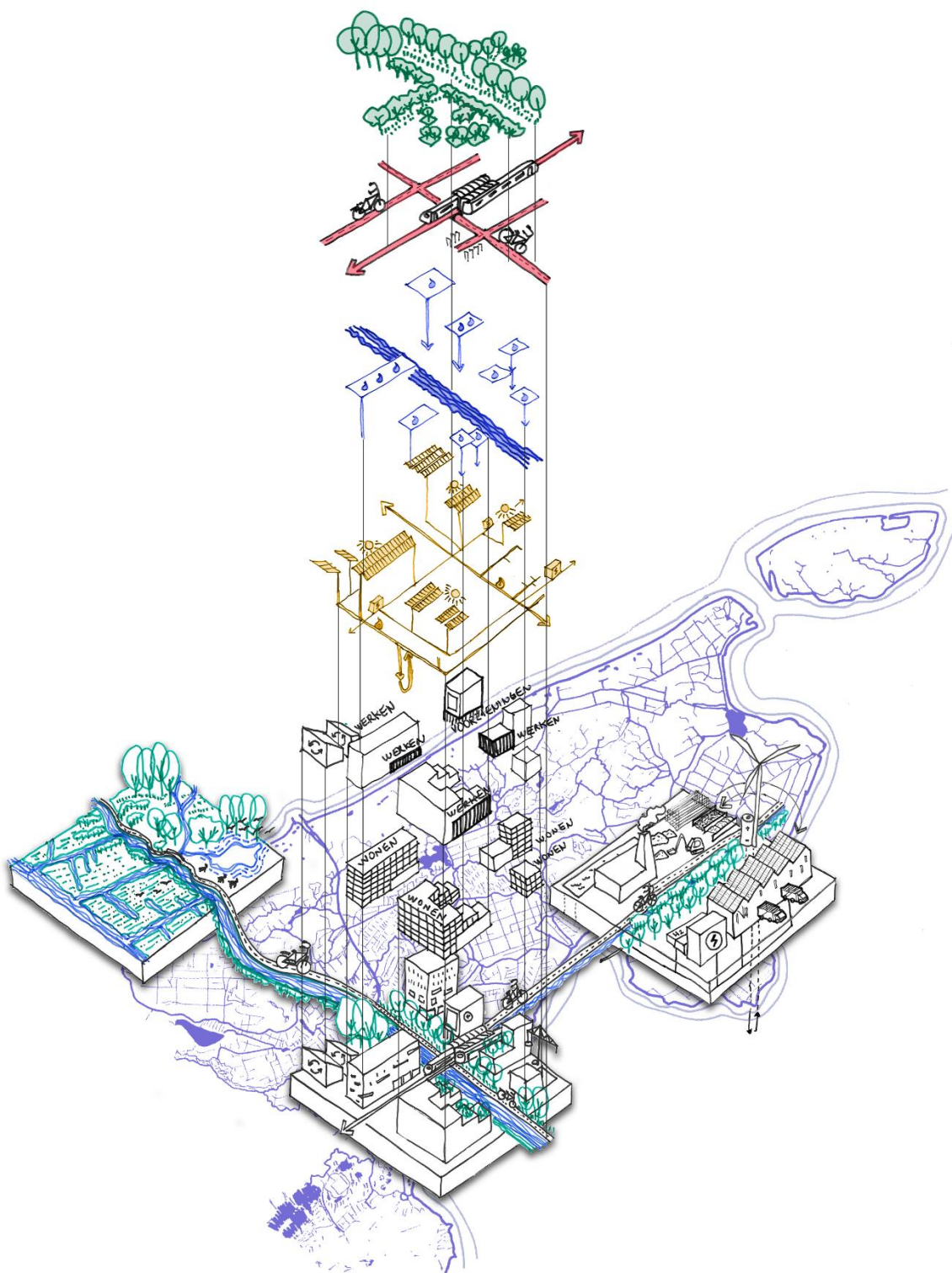


voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Werkboek Regie op de Ruimte
2. Routekaart Regie op de Ruimte

WERKBOEK



REGIE OP DE RUIMTE

Tussenrapportage: opbrengsten fase 1

Voorwoord

Gewoon maar ergens beginnen. Dat spookt de laatste tijd vaak door mijn hoofd. De opgaven waar we voor staan zijn best complex. Alles heeft met elkaar te maken. En vrijwel alles speelt op verschillende schaalniveaus, zowel qua ruimte als qua tijd. Voor water en bodem, waar onderwerpen als klimaatverandering en waterveiligheid onder vallen, kijken we ver vooruit naar 2100. Voor wonen speelt het tekort aan woningen in het hier en nu. Voor de landbouw in Noord-Holland is wat er op Europees en nationaal niveau gebeurt heel bepalend. Terwijl het feit dat fietspaden in duingebieden soms verdwijnen onder het duinzand juist een zeer lokaal vraagstuk is.

En zo simpel is het ook weer niet. We hebben nu al steeds vaker te maken met klimaatverandering door droogte en wateroverlast. En we moeten niet alleen kijken naar het oplossen van de woningnood in het hier en nu, maar ook voorkomen dat dat over 10 jaar weer een probleem is. Daarbij, een fijne leefomgeving is één van de randvoorwaarden voor onze economische aantrekkingskracht. Het gaat er om ervoor te zorgen dat we hier niet alleen nu maar ook later goed en gezond kunnen leven: wonen, werken en recreëren.

Kortom, we moeten ons niet blind staren op hoe ingewikkeld het misschien allemaal is. Evenmin moeten we in de valkuil stappen eerst alles te willen weten voordat we een beslissing nemen. We moeten gewoon ergens beginnen. Dat wil zeggen, datgene doen waarvan we nu denken dat dat het beste is. Maar wel ervoor zorgen dat we blijven opletten en wendbaar blijven; zodat we ons, mocht iets anders toch beter blijken te zijn, ook snel aan kunnen passen.

Dit werkboek is daar een goed voorbeeld van. Het bevat alles wat we nu weten over hoe we werken aan de actualisatie van de omgevingsvisie. Een mooie manier om iedereen mee te nemen in waar we nu al staan. De inzichten die we de komende tijd opdoen en de gesprekken die we gaan voeren kunnen dan ook nog tot de nodige wijzigingen leiden.

Esther Rommel

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	2
1. Inleiding.....	4
1.1 Werkboek als één van de resultaten van fase 1 van Regie op de Ruimte	4
1.2 Doel werkboek.....	4
1.3 Voor wie is het bedoeld.....	4
1.4 De inhoud kort samengevat	5
2. Omgevingsvisie als instrument.....	7
2.1 De beleidscyclus als uitgangspunt.....	7
2.2 Er is maar één visie: de omgevingsvisie!.....	7
2.3 Programma's	8
2.4 Omgevingsvisie en programma's zijn zelfbindend	9
2.5 Verschillen tussen omgevingsvisie en programma's	9
2.6 Digitaal Stelsel Omgevingswet	10
3. Samenhang Regie op de Ruimte met andere processen en thema's	11
3.1 Routekaart met samenhang trajecten binnen de provincie.....	11
3.2 Nota Ruimte.....	11
3.3 Ruimtelijk Voorstel en omgevingsvisie	11
3.4 Ruimtelijk Arrangement	12
3.5 NOVEX-gebieden	12
4. Bepalende factoren voor de inhoud van de omgevingsvisie	14
4.1 Aanleidingen actualisatie omgevingsvisie.....	14
4.2 Quick scan ontwikkelingen en trends: veranderingen ten opzichte van 2016	15
4.3 Eerste indicatie van beleidswijzigingen, aanscherpingen en aanvullingen	17
4.4 Kaartenatlas met beschikbare basisinformatie.....	18
5. Welke werkvorm kiezen we	20
5.1 Theorie over scenario's	20
5.2 Type scenario's	21
5.3 Lessen voor het gebruik van scenario's	21
5.4 Conclusie.....	22
6. Wat kunnen we leren uit andere scenariostudies	24
Bijlagen.....	32
Bijlage 1 Quick scan trends en ontwikkelingen	33
Bijlage 2 Overzicht relevante onderzoeken	57
Bijlage 3 Europese, Landelijke en Provinciale Beleidskaders	65

1. Inleiding

Dit werkboek geeft een weerslag van waar we staan met Regie op de Ruimte na afronding van fase 1. Het is, samen met de routekaart en de kaartenatlas, bedoeld als basis om het gesprek te voeren met PS over de uitgangspunten waarop we de actualisatie van de omgevingsvisie baseren.

1.1 Werkboek als één van de resultaten van fase 1 van Regie op de Ruimte

In september 2024 zijn we gestart met Regie op de Ruimte. Dat is het traject waarin we toewerken naar een actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050. Dat het traject zo heet, komt doordat 'Regie op de Ruimte' veel beter de ambitie die we als provincie hebben verwoordt dan 'actualisatie van de omgevingsvisie'. We willen stevige integrale besluiten nemen die uiteindelijk bijdragen aan het welzijn en de welvaart van de mensen die in Noord-Holland wonen. Dat vraagt om regie, en wel regie op onze eigen ruimte. In de startnotitie Regie op de Ruimte die is vastgesteld door PS op 30 september 2024 zijn de uitgangspunten en kaders vastgelegd waarin we aan dit traject werken (startnotitie [Regie op de Ruimte](#)).

Dit werkboek geeft de weerslag van de eerste fase van Regie op de Ruimte. Naast het werkboek leveren we ook een participatie- en communicatieplan, de routekaart en de kaartenatlas op. Het participatie- en communicatieplan is op 21 januari vastgesteld door GS. De routekaart geeft weer wat de samenhang is tussen alle onderwerpen waar de provincie aan werkt en wanneer er producten worden verwacht die als bouwsteen dienen voor de actualisatie van de omgevingsvisie. De kaartenatlas bevat kaarten die als basis dienen voor de herijking van de omgevingsvisie. Het is net als dit werkboek een product in wording, waarbij dit de eerste kennismaking is. De routekaart en de kaartenatlas worden samen met dit werkboek opgeleverd.

In de startnotitie is aangegeven dat in deze fase een evaluatie van de huidige omgevingsvisie zou worden opgeleverd. Door omstandigheden hebben we deze moeten uitstellen. De evaluatie zal nu modulair worden uitgevoerd in de vorm van een leeragenda. De bevindingen kunnen daardoor direct gebruikt worden bij de producten waar we aan werken.

1.2 Doel werkboek

Het werkboek is in eerste instantie vooral een weerslag van waar we staan met het traject Regie op de Ruimte. Als het goed is, geeft het u inzicht in wat de actualisatie van de omgevingsvisie ongeveer gaat inhouden. Daarnaast willen we een vaste gezamenlijke basis creëren om op terug te kunnen vallen gedurende het traject.

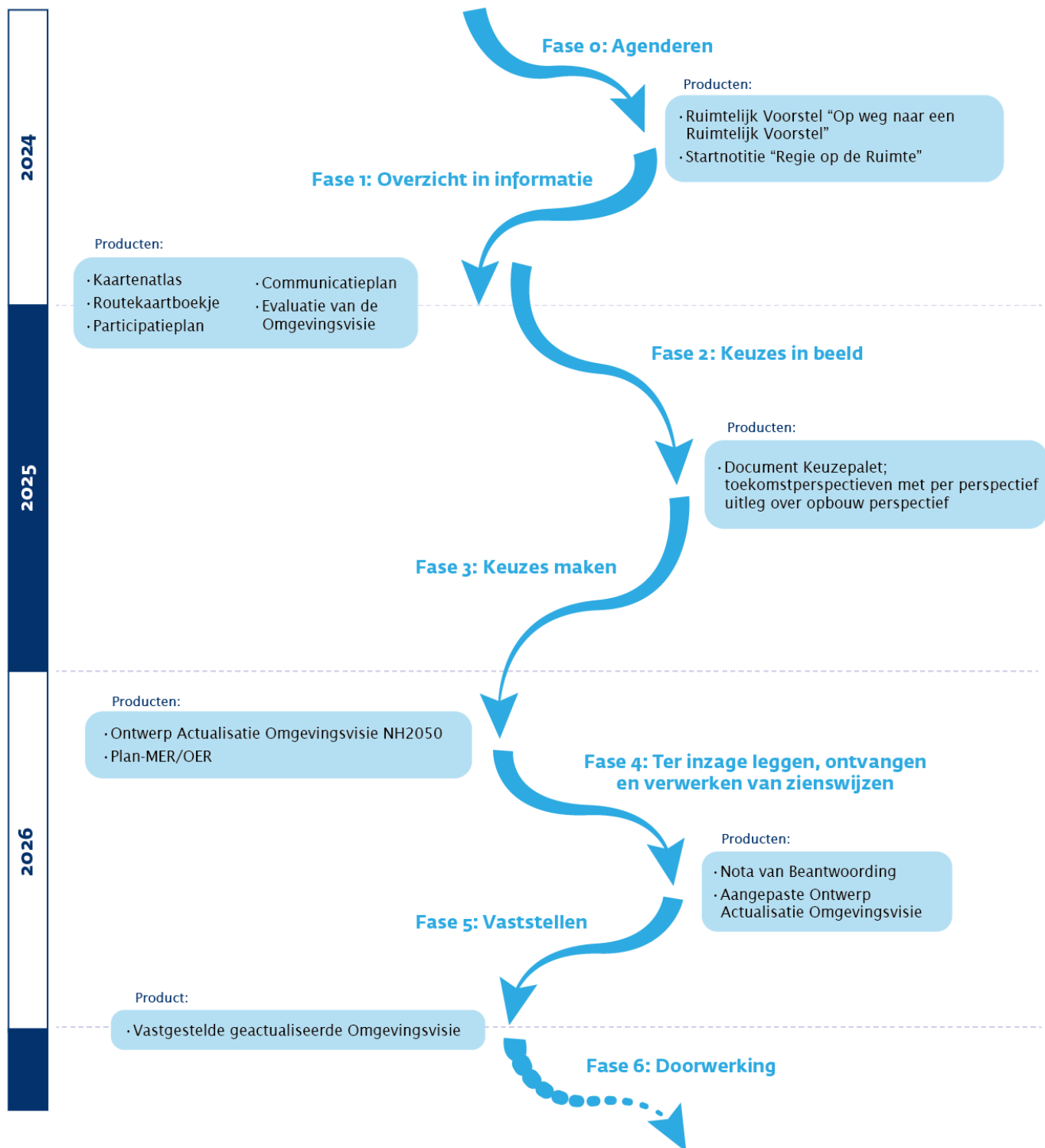
Daarmee biedt het een basis voor een eerste gesprek, zonder dat er al iets vastligt. Het gaat daarbij om de uitgangspunten in de Omgevingswet en de positie die we de omgevingsvisie binnen de provincie willen geven (hoofdstuk 2). We geven aan hoe de verschillende trajecten die lopen zich tot elkaar verhouden (hoofdstuk 3). De trends en ontwikkelingen die we signaleren als basis voor de verwachte wijzigingen ten opzichte van de huidige omgevingsvisie (hoofdstuk 4). De methode die we willen gebruiken om de keuzes en consequenties in beeld te brengen (hoofdstuk 5). En tot slot wat we meenemen uit scenariostudies die anderen al hebben gemaakt (hoofdstuk 6).

1.3 Voor wie is het bedoeld

Dit werkboek is bedoeld als basis voor gesprekken in GS en PS over de actualisatie van de omgevingsvisie. Uiteraard is het document openbaar toegankelijk.

1.4 De inhoud kort samengevat

Hoofdstuk	Titel	Belangrijkste punten
Hoofdstuk 2	Omgevingsvisie als instrument	We zetten in op een Omgevingsvisie die duidelijk samenhangt met de andere instrumenten uit de omgevingswet, zoals evaluatie, monitoring, de programma's en de verordening.
Hoofdstuk 3	Samenhang Regie op de Ruimte met andere processen en thema's	Om de samenhang tussen de trajecten die lopen binnen de provincie weer te geven, hebben we de routekaart opgesteld. Met het Rijk werken we toe naar een ruimtelijk arrangement om de samenwerkingsafspraken over ruimtelijke vraagstukken tussen het Rijk en de provincie vast te leggen.
Hoofdstuk 4	Bepalende factoren voor de inhoud van de omgevingsvisie	Sinds het vaststellen van de huidige omgevingsvisie is de urgentie van een aantal onderwerpen sterk toegenomen, we hebben op onderdelen meer kennis en de geopolitieke situatie is veranderd. Hoofdstuk 4 geeft aan op welke onderdelen de context waarin we werken gewijzigd is ten opzichte van de huidige omgevingsvisie. Dit maakt dat voor de actualisatie van de omgevingsvisie op vrijwel alle inhoudelijke onderdelen wijzigingen worden verwacht. Het zal ook doorwerken in de manier waarop we als provincie sturen.
Hoofdstuk 5	Welke werkvorm kiezen we	Voor het inzichtelijk maken van de keuzes die voorliggen en de consequenties die deze consequenties hebben, willen we "Stel dat"-verkenningen gebruiken.
Hoofdstuk 6	Wat kunnen we leren uit andere scenariostudies	Er zijn al meerdere scenariostudies uitgevoerd, binnen de provincie, maar ook door bijvoorbeeld Planbureau voor de Leefomgeving en Deltares. Deze scenario's bieden lessen en context voor onze eigen verkenningen.



Figuur 1. Fases die worden doorlopen met Regie op de Ruimte met bijbehorende producten.

Bron: Startnotitie Regie op de Ruimte, vastgesteld door PS op 30 september 2024.

2. Omgevingsvisie als instrument

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De wet zet in op een duidelijker en eenvoudiger samenhang van beleidsinstrumenten en op een stevige integrale aanpak van de fysieke leefomgeving. Voor Regie op de Ruimte betekent dit dat we:

- de omgevingsvisie positioneren als onderdeel van de beleidscyclus. Het is hét integrale beleidskader van de provincie voor de fysieke leefomgeving met daaronder een set aan (uitvoerings)programma's.
- daar evaluatie en het monitoren van wijzigingen die kunnen leiden tot een aanpassing van (delen van) de omgevingsvisie een vanzelfsprekende plek in geven.
- inzetten op een vormgeving en opbouw van de omgevingsvisie die bijdraagt aan de flexibiliteit van de omgevingsvisie om in te kunnen spelen op toekomstige veranderingen.

2.1 De beleidscyclus als uitgangspunt

De Omgevingswet is een belangrijk uitgangspunt voor ons handelen in de fysieke leefomgeving. De opbouw van de Omgevingswet volgt de beleidscyclus. Die bestaat uit vier fasen: beleidsontwikkeling, beleidsdoorwerking, uitvoering en terugkoppeling zoals weergegeven in figuur 1. Centraal in de beleidscyclus staat de kwaliteit van de fysieke leefomgeving waarbij in figuur 1 in elke fase van de cyclus wordt aangegeven welke instrumenten de provincie onder meer tot haar beschikking heeft.

De Omgevingswet is voortgekomen uit de behoefte om een einde te maken aan het ondoorzichtige oerwoud van beleidsdocumenten over de fysieke leefomgeving en om meer overzicht en samenhang te creëren tussen alle visies, nota's, ontwikkelkaders, agenda's, beleidsregels en andere stukken van – in dit geval – de provincie.

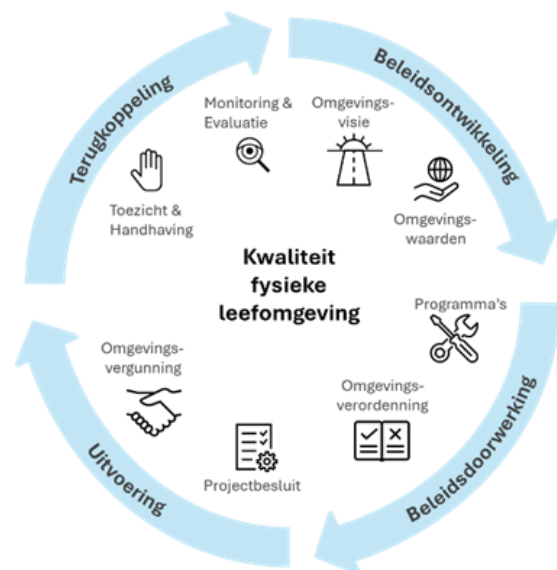
Daarom stuurt de Omgevingswet op twee soorten documenten waarin de provincie beleid kan opnemen: de omgevingsvisie (bevoegd gezag PS) of het programma (bevoegd gezag GS).

Voor deze beleidsdocumenten is vastgelegd dat zij moeten worden opgenomen in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

Dat maakt dat voor iedereen duidelijk is wat de geldende beleidsdocumenten zijn van de provincie.

Daarnaast draagt dit bij aan een meer integrale/samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Ze vormen een samenhangend geheel omdat ze beide worden vastgesteld met het oog op de maatschappelijke doelen van wet.

Bijkomend voordeel is dat er geen onduidelijkheid ontstaat over de status van het beleidsdocument.



Figuur 2: De beleidscyclus

Het zogenaamde 'beleidshuis' van de provincie bestaat dus uit de omgevingsvisie van PS in combinatie met een nader te bepalen hoeveelheid (uitvoerings)programma's van GS. Hoe het beleidshuis eruit komt te zien, wordt de komende tijd nader verkend.

2.2 Er is maar één visie: de omgevingsvisie!

De omgevingsvisie is hét vertrekpunt waarin al het strategisch beleid voor de lange termijn op het gebied van de fysieke omgeving samenkomt. Het bevat integraal, samenhangend en gebiedsgericht beleid voor alle aspecten van de fysieke leefomgeving en maatschappelijke doelen

die daarmee samenhangen: ruimte, duurzaamheid, milieu, wonen, gezondheid, economie, landbouw, water, natuur, landschap, erfgoed en openbare ruimte, mobiliteit, recreatie et cetera. De omgevingsvisie is hét beleidsdocument van de provincie en geldt voor het gehele grondgebied.

Het is een politiek-bestuurlijk document dat door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Naast Provinciale Staten maken ook de verantwoordelijk minister en de gemeenteraden een omgevingsvisie.

Met uitzondering van de inhoudelijke eisen over wat een omgevingsvisie bevat en het rekening houden met de beginselen van het milieubeleid van de Europese Unie (zie figuur 3) is de omgevingsvisie verder vormvrij.

Artikel 3.2 (inhoud omgevingsvisie)

Een omgevingsvisie bevat, mede voor de uitoefening van de taken en bevoegdheden, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid:

- a. een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving,
- b. de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied,
- c. de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

Artikel 3.3 (doorwerking beginselen)

In een omgevingsvisie wordt rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt.

Figuur 3: Artikelen 3.2 en 3.3 van de Omgevingswet

Door de tijd ontstaan nieuwe opgaven of zijn er onverwachte ontwikkelingen. Daarnaast veranderen de inzichten op bepaalde beleidsterreinen of in een bepaald gebied door de tijd. Ook een periodieke evaluatie van de omgevingsvisie, bijvoorbeeld voorafgaand aan of na het aantreden van het gekozen Provinciale Staten, kan aanleiding geven om de dan vigerende omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De omgevingsvisie is daarmee een dynamisch document en kan dus op onderdelen in de toekomst weer wijzigen. Dit hangt ook sterk samen met de mate van concreetheid (per gebied en/of thema) van de omgevingsvisie. De vormgeving van de omgevingsvisie vraagt daarom om een bepaalde mate van flexibiliteit, bijvoorbeeld door het hanteren een modulaire opbouw. Hoe dat eruit komt te zien en welke wijzigingsfrequentie van de omgevingsvisie het beste past, zal uit het vervolgtraject blijken.

2.3 Programma's

Het programma is een instrument van GS waarin beleidsvoornemens voor de fysieke leefomgeving worden benoemd en beleid en bijbehorende maatregelen worden uitgewerkt voor één of meer onderdelen van de fysieke leefomgeving. Het programma is niet per se een integraal instrument, maar kan ook een sectoraal, gebiedsgericht of een thematisch karakter – of een combinatie hiervan – hebben.

Een programma is volgens de Omgevingswet:

- een uitwerking van het te voeren beleid (opgenomen in de Omgevingsvisie) voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving, en/of
- een (set van) maatregelen om aan omgevingswaarden¹ te voldoen of maatregelen om een of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken.

¹ Een omgevingswaarde is een meetbare eigenschap over de staat of kwaliteit van de leefomgeving. Als uit de hierbij verplichte monitoring blijkt dat weer aan de omgevingswaarde wordt voldaan, kan worden gekozen om het programma in te trekken.

Er zijn vier typen programma's:

1. verplichte programma's als sprake is van (dreigende) overschrijding van een omgevingswaarde
2. verplichte programma's die zijn voorgeschreven ter implementatie van EU-richtlijnen:
 - a. Actieplan geluid
 - b. Waterbeheerprogramma
 - c. Beheerplan Natura 2000-gebied
3. onverplichte of facultatieve programma's
4. programma's met een programmatische aanpak

2.4 Omgevingsvisie en programma's zijn zelfbindend

De omgevingsvisie en programma's binden alleen PS en GS zelf. Dat betekent dat er geen beroep openstaat tegen het besluit tot vaststelling van de omgevingsvisie en programma's². Met de openbaarmaking van omgevingsvisies en programma's wordt voor burgers, bedrijven en organisaties kenbaar wat zij van de overheid kunnen verwachten. Wel gelden er regels ten aanzien van een zorgvuldige inspraak en voorbereiding. Denk hierbij aan:

- Het beleid over de fysieke leefomgeving kan gevolgen hebben voor mogelijkheden binnen gemeenten of andere provincies. Wanneer dit aan de orde is geldt er op grond van de Omgevingswet een afstemmingsverplichting.
- De voorbereidingsprocedure is conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent o.a. eerst het vaststellen van een ontwerp(besluit), dat vervolgens ter inzage wordt gelegd. Daarbij kunnen zienswijzen worden ingediend door «een ieder» (en niet alleen door belanghebbenden).
- Bij het vaststellen van de omgevingsvisie moeten Provinciale Staten aangeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisatie en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en hoe daarbij invulling is gegeven aan het eigen participatiebeleid.

2.5 Verschillen tussen omgevingsvisie en programma's

De grens tussen een omgevingsvisie en een programma is in algemene zin niet eenduidig te trekken. Het verantwoordelijke bestuursorgaan bepaalt die grens zelf, afhankelijk van de situatie en van de sturingsfilosofie die Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten hanteren. Op deze manier wordt maximale vrijheid geboden bij de vormgeving van een omgevingsvisie en van programma's. Dit betekent dat Provinciale Staten in principe zelf het detailniveau bepalen van (onderdelen) de omgevingsvisie. Onderstaande tabel duidt het verschil tussen de omgevingsvisie en programma's³.

² Er zijn een paar uitzonderingen op dit uitgangspunt, zoals voor het beheerplan voor Natura 2000-gebieden (is een programma onder de Omgevingswet).

³ Memorie van Toelichting Omgevingswet, Tweede Kamer, vergaderjaar 2013-2014, 33 962, nr. 3, p. 130.

	Omgevingsvisie (PS)	Programma's (GS)
Karakter	Strategisch, integraal, politiek-bestuurlijk	Uitvoeringsgericht, (multi)sectoraal, strategisch elementen mogelijk
Inhoud	Ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving als geheel	Uitwerking beleid voor bepaalde sector of bepaald gebied en/of maatregelen om beleid te realiseren
Horizon	Lange termijn	Korte termijn en beheer lange termijn
Werking	Basis voor handelen PS en inzet programma's	Basis voor inzet maatregelen GS
Cyclus	Laag dynamisch: wijziging fundamentele beleidskeuzen door herziening ontwikkelingsbeleid	Hoog dynamisch: bijsturing beleid door wijziging programma
Juridische status	Zelfbindend	Zelfbindend
Verplichting	Ja	Nee, tenzij: 1. Programma's direct volgend uit EU-recht (voor de provincie) - Actieplan geluid - Waterbeheerprogramma - Beheerplan Natura 2000-gebied 2. Programma's bij (dreigend) niet voldoen aan bepaalde omgevingswaarden

Tabel 1 Verschillen tussen omgevingsvisie en programma's

2.6 Digitaal Stelsel Omgevingswet

Zowel de omgevingsvisie als programma's zijn zogenaamde omgevingsdocumenten. Dit betekent dat ze bekend gemaakt moeten worden in het [Digitaal Stelsel Omgevingswet](#) waarin naast het beleid ook de juridische regels van alle overheden bij elkaar staan.

3. Samenhang Regie op de Ruimte met andere processen en thema's

In de omgevingsvisie komen logischerwijs de kennis en ontwikkelingen uit inhoudelijke dossiers en gebiedsontwikkelingen samen. Wanneer welk traject bouwstenen voor de omgevingsvisie oplevert, is opgenomen in de routekaart. Het Rijk werkt aan de Nota Ruimte. Over de samenhang van de opgaven waar Rijk en provincie samen aan werken maken we afspraken in het Ruimtelijk Arrangement.

Sinds het aantreden van het Kabinet werkt het ministerie van VRO aan de uitwerking van de NOVEX, gestart onder het vorige Kabinet. De NOVEX-aanpak omvat meerdere trajecten tegelijkertijd, waarbij het niet altijd even duidelijk is waar de trajecten met beoogde producten op uitkomen. Het ministerie (en andere departementen) zoekt nadrukkelijk de samenwerking met onder meer de provincies, maar is wel, ook samen met de provincies, nog enigszins zoekende.

3.1 Routekaart met samenhang trajecten binnen de provincie

Regie op de Ruimte is uiteraard niet het enige proces dat bij de provincie loopt. Sterker nog, de actualisatie wordt gevoed door andere processen. Soms zal er in een bepaald proces eerder een besluit vallen. Soms zijn resultaten uit een proces precies op het goede moment beschikbaar. Een andere keer zal een besluit later worden genomen of benodigde kennis later beschikbaar zijn. Om overzicht en grip te krijgen op voor de actualisatie relevante processen, is een overzicht opgesteld in de vorm van een Routekaart. Deze wordt elk kwartaal van een update voorzien. De Routekaart is te raadplegen op deze website: [Regie op de Ruimte - Provincie Noord-Holland](#).

Alle relevante kennis en inzichten uit alle lopende trajecten worden in het proces van de omgevingsvisie gebruikt als bouwsteen. Een bouwsteen betekent dat de kennis en de vanuit het onderwerp/thema ingebrachte oplossingen worden gebruikt als input voor de integrale afweging bij de totstandkoming van de omgevingsvisie.

3.2 Nota Ruimte

Het Rijk werkt aan de Nota Ruimte. Deze kan worden beschouwd als de actualisatie of aanscherping van de omgevingsvisie van het kabinet (NOVI, 2020). In oktober 2023 werd de contourennotitie Nota Ruimte gepubliceerd, met daarin de eerste inhoudelijke richtingen voor de toekomstige ruimtelijke ordening van ons land.

Op 21 juni 2024 is het voorontwerp Nota Ruimte aan de Tweede Kamer aangeboden. Het is een vervolg op de contourennotitie en is een extra tussenstap om via een ontwerpnota tot een definitieve Nota Ruimte te komen. Het voorontwerp vormt een brede basis waarmee het Rijk in nauwe samenwerking met provincies de dialoog over ruimtelijke keuzes wil voeren met gemeenten, waterschappen, de samenleving en diverse sectoren. De samenwerking vindt plaats langs 4 lijnen:

- via de provinciale ruimtelijke voorstellen en omgevingsvisies (par. 3.3),
- via de ruimtelijke arrangementen (par. 3.4),
- in de NOVEX-gebieden waar Rijk en regio direct samenwerken (par. 3.5), en
- via de Regionale Investeringsagenda's (par. 3.5).

3.3 Ruimtelijk Voorstel en omgevingsvisie

In december 2022 heeft het Rijk aan de provincies gevraagd om een Ruimtelijk Voorstel op te stellen. Het Ruimtelijk Voorstel heeft geen juridische status en is geen beleidsdocument of programma onder de Omgevingswet (zie tabel 1). Het Ruimtelijk Voorstel van de provincie geeft enerzijds voeding aan de nieuw op te stellen Nota Ruimte en anderzijds is het een vertrekpunt voor de nadere afspraken die we willen maken in de Ruimtelijke Arrangementen.

Het Ruimtelijk Voorstel is als inhoudelijk startpunt voor de gesprekken en samenwerking met het Rijk en als startpunt van het vervolgtraject “Regie op de Ruimte” op 30 september 2024 vastgesteld door PS.

3.4 Ruimtelijk Arrangement

De provincie werkt samen met het Rijk aan een Ruimtelijk Arrangement. Ruimtelijk Arrangement is de naam die gegeven is aan een set afspraken tussen Rijk en provincie over ruimtelijke ordening. Het heeft als doel om de ruimtelijke vertaling van maatschappelijke opgaven op nationaal en provinciaal niveau op elkaar af te stemmen. Het bevat een agenda voor doorwerking en uitwerking van de gemaakte afspraken naar zowel Rijks- als provinciaal beleid.

Voor de Provincie Noord-Holland is het van grote meerwaarde om vroegtijdig aan tafel te zitten met de diverse departementen om zo de gebiedsoverstijgende en interdepartementale problemen integraal te bespreken. In het Ruimtelijk Arrangement gaat het om kwesties waarbij meerdere (al of niet tegengestelde) nationale belangen spelen en waarbij de afweging en uitwerking binnen de bevoegdheden van (meerdere) provincies liggen.

Het Ruimtelijk Arrangement heeft geen juridische status en is geen beleidsdocument of programma onder de Omgevingswet (zie tabel 1, par. 2.5). Het heeft een agenderend karakter. Dat betekent dat besluitvorming over zaken zoals aanpassing van regelgeving, juridisch instrumentarium en inzet van financiële middelen niet via het Ruimtelijk Arrangement lopen. Omdat het Ruimtelijk Arrangement is op te vatten als een bestuurlijke overeenkomst, valt deze onder de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten.

De minister van VRO in haar coördinerende regierol binnen ruimtelijke ordening en de provincies in hun wettelijke coördinerende rol staan voor de uitvoering van alle gemaakte afspraken in het Ruimtelijk Arrangement. De afspraken worden in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) jaarlijks gemaakt.

De totstandkoming van het Ruimtelijk Arrangement loopt via de volgende stappen:

- Stap 1: Gedeelde probleemanalyse
- Stap 2: Verkennen oplossingsrichtingen
- Stap 3: Uitwerking voorstel (beleids-)keuze

Dit valt onder de bevoegdheid van GS. Provinciale Staten zullen geïnformeerd worden over de inhoudelijke voortgang. Blijkt dat de voorstellen buiten het mandaat van GS vallen, dan zullen deze voorgelegd worden aan Provinciale Staten. Zo zullen – als voorbeeld – voorgestelde wijzigingen in de omgevingsvisie of omgevingsverordening door Provinciale Staten geaccordeerd moeten worden.

Het Ruimtelijk Arrangement heeft een cyclisch karakter. Dat wil zeggen dat het de bedoeling is dat er een jaarlijkse herziening en verdieping komt op de gemaakte afspraken. In lijn met bijvoorbeeld de MIRT-systematiek. De planning is dat het eerste ruimtelijke arrangement in het BOL van juni 2025 wordt behandeld. Via de reguliere cyclus van het BOL en BO MIRT zullen Provinciale Staten geïnformeerd worden.

3.5 NOVEX-gebieden

Naast het Ruimtelijk Voorstel en Ruimtelijk Arrangement, lopen de Rijk-regiosamenwerkingen in de NOVEX-gebieden. NOVEX-gebieden zijn gebieden waar nationale opgaven zich dusdanig stapelen, dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van de ruimtelijke inrichting noodzakelijk is. Met Rijk, gemeenten en waterschappen werken we samen in vier NOVEX-gebieden:

1. Metropoolregio Amsterdam (MRA)
2. Schipholregio
3. Noordzeekanaalgebied
4. Groene Hart

Voor al deze gebieden zijn inmiddels zogenoemde ontwikkelperspectieven opgesteld. Als uitwerking daarvan maken de NOVEX-gebieden ook Uitvoeringsagenda's (NZKG en Schipholregio beschikken daar al over) en Regionale Investeringsagenda's (RIA). De RIA is uitvloeisel van een Tweede Kamermotie, naar aanleiding waarvan de minister heeft bepaald dat de plannen en het partnerschap voor de NOVEX-gebieden in dit uitvoeringsinstrument moeten uitmonden. In de RIA komen dus de concrete afspraken te staan over de bijdragen van alle partijen. Zowel de afspraken in de NOVEX-gebieden als in de RIA zijn de bevoegdheid van GS, zolang deze afspraken binnen de kaders van Provinciale Staten plaatsvinden.

4. Bepalende factoren voor de inhoud van de omgevingsvisie

Voor de actualisatie van de omgevingsvisie is het Ruimtelijk Voorstel de basis. In dit hoofdstuk is vanuit het Ruimtelijk Voorstel teruggekeken naar de huidige omgevingsvisie. In het hoofdstuk hebben we aangegeven wat de aanleiding is voor de actualisatie, op welke rapporten we ons baseren, welke trends en ontwikkelingen gewijzigd zijn ten opzichte van de huidige omgevingsvisie en wat in hoofdlijnen de wijzigingen zullen zijn in de actualisatie. Ook bevat dit hoofdstuk de introductie van de kaartenatlas. De plek waar we de basisinformatie in kaartvorm voor de actualisatie hebben opgeslagen.

4.1 Aanleidingen actualisatie omgevingsvisie

Er zijn verschillende aanleidingen en aanwijzingen om op onderdelen de omgevingsvisie te actualiseren.

Opgaven uit Ruimtelijk Voorstel

In het Ruimtelijk Voorstel dat op 30 september 2024 door Provinciale Staten is vastgesteld, staat een groot aantal opgaven beschreven. Veel van deze opgaven zijn ook terug te vinden in de verkenningen die destijds in aanloop naar de Omgevingsvisie NH2050 zijn gedaan. Hoewel de omgevingsvisie in november 2018 is vastgesteld, dateren de daarvoor gemaakte verkenningen uit 2016. Inmiddels leven we in 2025. De opgaven uit het Ruimtelijk Voorstel zijn voorzien van een aantal vragen. Afhankelijk van hoe deze vragen worden beantwoord, brengt dit potentieel beleidsaanpassingen of -aanvullingen met zich mee.

Vergrote urgentie en kennis

In negen jaar tijd is een aantal opgaven urgenter geworden. Denk bijvoorbeeld aan de ontstane netcongestie in ons energienetwerk. Of aan de druk op de woningmarkt waardoor het nog moeilijker is geworden om een passende woning te vinden. Of de stikstofdepositie op natuurgebieden waardoor de natuurkwaliteit verslechtert en veel ruimtelijke ontwikkelingen niet verder kunnen. Sommige prognoses verdienen bijstelling. Voorbeeld is de inschatting over wanneer er langere periodes van droogte werden verwacht door toedoen van klimaatverandering. Wat in 2016 werd verwacht in 2040 kwam in praktijk al in 2018 en 2022 voor. De kennis op een aantal onderwerpen is ook toegenomen, bijvoorbeeld over energietransitie, smart mobility en gezonde leefomgeving. Er is ook meer inzicht verkregen in milieueffecten op gezondheid. De uitstoot van bedrijven en verkeer kunnen bijvoorbeeld voldoen aan alle milieunormen, terwijl inwoners toch gezondheidsklachten ontwikkelen. In bijlage 2 zijn alle relevante onderzoeken die een bijdrage leveren aan de actualisatie opgenomen.

Mondiale veranderingen en nieuwe onderwerpen

Ook zijn er onderwerpen die door mondiale geopolitieke ontwikkelingen leiden tot grotere urgentie. De oorlog in Oekraïne en de ontwikkelingen in de politiek in de Verenigde Staten zijn aanleiding om als Europa meer zelfvoorzienend te zijn en meer ruimte en geld vrij te maken voor onze defensie. Met de beleidsnota Ruimte voor Defensie heeft het Rijk hier al een voorschot op genomen. Het rapport De Toekomst van het Europese concurrentievermogen (2024) van de Europese Commissie, opgesteld door de heer Draghi, roept op om veel meer in te zetten op een vergroot Europees concurrentievermogen. Het zijn onderwerpen die in de omgevingsvisie uit 2018 niet voorkomen. De vraag is welke rol en welk deel van de opgave Nederland en daarbinnen de provincie Noord-Holland op zich moet en kan nemen.

Ervaringen met Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is eind 2018 vastgesteld. Sindsdien zijn de nodige ervaringen opgedaan met de werking ervan. De generieke beleidsteksten blijken in de praktijk soms te weinig houvast te geven. Dit geldt vooral voor provincieambtenaren vanwege het de provincie zelf bindende karakter van de omgevingsvisie. Om lessen te trekken uit de ervaringen, wordt een leeragenda opgesteld. Onderdeel van de leeragenda is om te onderzoeken of op onderdelen duidelijkere uitspraken nodig en mogelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan het gericht meegeven van randvoorwaarden waarbinnen ontwikkelingen in een bepaald gebied kunnen plaatsvinden. Hierboven hangt de vraag over de sturingsfilosofie zoals opgenomen in de omgevingsvisie: lokaal

wat kan, regionaal wat moet. Met name het tweede deel van de zin vraagt soms om een nadere invulling en is onderdeel van de evaluatie.

Beleidswijzigingen door aanpassingen in omgevingsverordening en besluiten in andere beleidstrajecten

In de afgelopen jaren zijn er op meerdere beleidsthema's keuzes gemaakt. Zowel op gemeentelijk, provinciaal als Rijksniveau. Een Rijksbeslissing over het aanleggen van nationale infrastructuur kan bijvoorbeeld grote effecten hebben op ruimtelijk economische ontwikkelingen. Bij de actualisatie van de omgevingsvisie brengen we in beeld welke beleidswijzigingen en besluiten zijn doorgevoerd en moeten worden opgenomen in de geactualiseerde omgevingsvisie. In bijlage 3 zijn de provinciale, landelijke en Europese beleidskaders opgenomen.

4.2 Quick scan ontwikkelingen en trends: veranderingen ten opzichte van 2016

Bij het maken van de Omgevingsvisie NH2050 zijn in 2016 verkenningen uitgevoerd naar de trends en ontwikkelingen die een rol spelen bij het maken van de Omgevingsvisie ([Verkenningen NH2050](#)). Voor de actualisatie van de omgevingsvisie hebben we deze verkenningen als uitgangspunt genomen en gekeken op welke punten er wijzigingen zijn ten opzichte van 2016. Ontwikkelingen zijn meer door de oogbaten heen gemaakte constatering over het recente verleden en de toekomst. Bij trends gaat het om cijfermatige onderbouwing van jaarreeksen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een quick scan.

Voor de opbouw van deze bijlage is de indeling in de verkenningen als uitgangspunt genomen. Daarnaast zijn er autonome ontwikkelingen geweest, zoals Corona, die niet passen in de systematiek van toen maar wel een plek verdienen.

De nieuwe informatie is gebaseerd op:

- Voorontwerp Nota Ruimte (juni 2024)
- KNMI klimaatscenario's 2023 (oktober 2023)
- PBL Balans van de Leefomgeving 2023 (september 2023) Sociaal en Cultureel Planbureau, Burgerperspectieven, bericht 3 (2024)
- CBS persbericht aantal gemeenten stabiliseert (dec 2024)
- Brede basismonitor provincie Noord-Holland (juli 2024)
- Diverse beleidstrends
- Expert judgement provinciale beleidsadviseurs
- Op weg naar een ruimtelijk voorstel (2024)
- Provinciale Beleidsrapporten (zoals De Noord-Hollandse Klimaataanpak 2024 en Perspectief Mobiliteit 2021)

In bijlage 1 wordt uitgebreider ingegaan op de trends en ontwikkelingen die een rol spelen. De belangrijkste potentiële beleidswijzigingen die hieruit volgen voor de omgevingsvisie worden in de volgende paragraaf beschreven. Om de vergelijking met de verkenningen uit 2016 en de huidige omgevingsvisie navolgbaar te maken, is in deze paragraaf dezelfde indeling gehanteerd als in de verkenningen NH2050 uit 2016.

1. Klimaatverandering

Wat we zien is dat de gevolgen van klimaatverandering die later verwacht werden, nu al optreden. Door de droge jaren is er meer aandacht voor droogte en hitte gekomen. De inschatting is dat klimaatveranderingen sneller gaan dan eerder werd verwacht en de gevolgen eerder merkbaar zijn. De urgentie om adaptieve maatregelen te nemen is daarmee toegenomen. Ook het voorkomen van verdere opwarming van de aarde (mitigatie) kan zorgen voor ruimtelijke impact.

2. Bodem, water en luchtkwaliteit

Het is niet duidelijk wat de exacte wijzigingen zijn in luchtkwaliteit, waterkwaliteit en bodemkwaliteit ten opzichte van 2016. Op alle gebieden zijn wel verbeteringen waargenomen. Voor oppervlaktewater en luchtkwaliteit zijn de gestelde doelen nog niet gehaald. Er is wel meer inzicht verkregen in milieueffecten op gezondheid. De uitstoot van bedrijven en verkeer kunnen

bijvoorbeeld voldoen aan alle milieunormen, terwijl inwoners toch gezondheidsklachten ontwikkelen. De kosten voor de gezondheidszorg zijn de hoogste in de Rijksbegroting. Er is meer aandacht voor het voorkomen en preventief handelen. Door de klimaatverandering en veroudering van de bevolking is hittestress in de steden een steeds groter gezondheidsrisico geworden. Mede hierdoor staat gezonde leefomgeving hoger op de agenda.

3. Natuur en Biodiversiteit

Voor biodiversiteit is het opnieuw niet eenduidig wat de trend is ten opzichte van 2016. Sommige soorten gaan vooruit, andere soorten gaat het minder goed mee. Duidelijk is dat in Noord-Holland anders dan de trend voor heel Nederland de biodiversiteit nog steeds afneemt. Daarnaast is mede door de stikstofcrisis de urgentie van het verminderen van de uitstoot van stikstof sterk toegenomen ten opzichte van 2016.

4. Demografie

De bevolking blijft groeien, vooral door buitenlandse migratie. De vergrijzing neemt verder toe. De beroepsbevolking en het aandeel eenpersoonshuishoudens blijven waarschijnlijk verder groeien. Ten opzichte van 2016 is dit een wijziging, in die zin dat er een grotere groei van het aantal inwoners, huishoudens en woningen in Noord-Holland is voorzien dan in 2016 werd verwacht. Dat gaat zowel over de huidige groei als de voorziene groei in de toekomst.

5. Sociale tendensen

Sinds 2016 hebben de meeste maatschappelijke trends zich voorgezet. Nieuwe ontwikkelingen zijn het toenemende gebruik van sociale media en blijvende effecten op gebied van cultuur en recreatie als gevolg van Corona. Waarbij het vertrouwen in de overheid ondanks schommelingen toch stabiel lijkt.

6. Governance

Ten opzichte van 2016 is de daling van het aantal gemeenten gestabiliseerd. Is het belang van de regio voor de MRA gelijk gebleven en voor Noord-Holland Noord gestegen. De sturing van het Rijk en Europa is toegenomen. Dit is tegenstrijdig met de Omgevingswet, die juist de sturing op een zo laag mogelijk niveau wil leggen. De provincie heeft t.o.v. 2016 minder financiële ruimte.

7. Economie

De economie zit met name door mondiale ontwikkelingen in een grote transitie naar circulaire economie, digitale economie (automatisering), technologische ontwikkelingen met effect op elk gebied, zowel op (landbouw)productie als mobiliteit en meer hybride vormen van bedrijfsvoering die zich niet meer verhouden met statische regels in wetten en verordeningen. De urgentie van grondstoffenproblematiek is toegenomen.

8. Energie

De ontwikkeling richting een duurzaam energiesysteem loopt momenteel vast. Energiezekerheid is geen gegeven meer en grondstoffenschaarste een serieuze uitdaging. De energietransitie naar hernieuwbare bronnen is urgenter dan ooit door voortgaande klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen, netcongestie en op den duur uitputting van grondstoffen.

9. Mobiliteit

Ten opzichte van 2016 is de urgentie om in te zetten op de mobiliteitstransitie toegenomen, het aantal inwoners en de werkgelegenheid stijgen en de verwachting is dat dit doorzet, waardoor ook de mobiliteit stijgt. Bovendien zijn de investeringsmogelijkheden op het gebied van mobiliteit steeds beperkter, onder andere vanwege beperkt beschikbare financiën, maar bijvoorbeeld ook stikstof speelt hier een rol. De mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen zijn vaak overbelast en zorgen daardoor voor hinder voor de omgeving.

10. Verstedelijking

Ten opzichte van 2016 is het woningtekort gestegen, de leegstand van bedrijventerreinen afgenomen en de afgifte aan percelen in de zeehavens gestegen. De woningbehoefte voor Noord-Holland Zuid en Noord-Holland Noord tot en met 2049 bedraagt respectievelijk 251.300 en 38.100 woningen, en is met een kwart gestegen en bijna verdubbeld t.o.v. de prognose tot 2040 bij de vorige omgevingsvisie.

De woningnood is daarmee terug. Wonen, werken en recreëren concentreren zich verder in de stad, stedelijke agglomeraties en ook in en aan kleinere dorpen vinden uitbreidingen plaats, met tot gevolg druk op de publieke ruimte in de stad en druk op en verdichting van het omliggende landschap. Dit terwijl tevens de recreatieve behoefte en daarmee de druk op natuurgebieden en landschappen toeneemt. Energietransitie en klimaatverandering leiden in de toekomst tot nieuwe verstedelijkingsvraagstukken.

Belangrijke nieuwe ontwikkelingen die nog geen plek hadden in de Verkenningen 2016

11. Omgevingskwaliteit

Ten opzichte van 2016 is het belang van omgevingskwaliteit stevig verankerd in de Omgevingswet. Het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit is hierin een hoofddoel geworden. Iedereen die iets verandert in de fysieke leefomgeving is verplicht de omgevingskwaliteit niet alleen te behoeden, maar zelfs te verbeteren. Erfgoed wordt steeds meer een zaak van inwoners. Bij de ratificatie van het verdrag van Faro zijn afspraken gemaakt over het democratiseren van erfgoed. Het draait erom dat gebruikers, omwonenden, kortom iedereen bepaalt wat van waarde is en welke waarde.

12. Defensie

Door nieuwe geopolitieke verhoudingen en de oorlog in Oekraïne is het defensiebudget verhoogd en zijn er nieuwe oefengebieden voor defensie nodig, zoals laagvlieggebieden en aanlanding van amfibische voertuigen naast de al bestaande oefenterreinen. Deze staan in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie genoemd voor Noord-Holland Noord en leveren daar een extra ruimteclaim op gebieden. Daarnaast is er opvang van Oekraïense vluchtelingen nodig geweest. Er zijn meer signalen van sabotage door Rusland van bijvoorbeeld de gasleiding of data- of stroomkabels en spionage door China.

13. Landelijk gebied

In de Omgevingsvisie NH2050 is al een aanzet gegeven voor het integraal benaderen van het Landelijk gebied met de beweging Vitaal landelijk gebied. Dit heeft afgelopen jaren een extra impuls gekregen met de ontwikkeling van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en de ontwikkeling van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG). Hoewel het NPLG inmiddels is opgeheven lijkt er wel een blijvende inzet te zijn de opgaven in het landelijke gebied in samenhang op te pakken.

4.3 Eerste indicatie van beleidswijzigingen, aanscherpingen en aanvullingen

Ambtelijk is op basis van het Ruimtelijk Voorstel en wat in paragraaf 4.1 en 4.2 staat beschreven een eerste indicatie gemaakt welke onderdelen uit de geldende omgevingsvisie potentieel om gewijzigd, aangescherpt of geactualiseerd beleid vragen. Hieronder worden ze kort besproken.

1. **Klimaatverandering.** Het Klimaatakkoord van Parijs, en de daarbij beschreven doelen zijn onveranderd. De focus ligt hier vooral op hoe we de doelen kunnen halen. Deze discussie over het hoe, kan wel effecten hebben op beleid op andere thema's. Denk bijvoorbeeld aan het opzetten van het grondwaterpeil in veenweidegebieden. Dit heeft effect op landbouw, natuur en landschap, recreatie en de aanwezige omgevingskwaliteit. Ook andere CO₂-reducerende maatregelen kunnen een weerslag hebben op de ruimte in Noord-Holland.
2. **Waterkwaliteit, luchtkwaliteit, bodem en ondergrond.** De grootste verandering op zowel nationaal niveau als in het Ruimtelijk Voorstel Noord-Holland die staat geagendeerd, is dat water en bodem meer als gelijkwaardig in de integrale afweging een plek moeten krijgen.
3. **Biodiversiteit.** Biodiversiteitsherstel staat al wel in de huidige omgevingsvisie. Echter, verdere achteruitgang van biodiversiteit, de stikstofcrisis en aangespannen rechtszaken vragen potentieel om scherpere en mogelijk ook gebiedsgerichte beleidsuitspraken.
4. **Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving.** De beleidsontwikkelingen naar een steeds meer integrale aanpak van de opgaven in het landelijk gebied zullen een duidelijke plek krijgen in de actualisatie van de omgevingsvisie.

5. **Economie.** Gebrek aan (milieu-)ruimte en beroepsbevolking, veranderende omstandigheden door klimaatverandering, geopolitieke vraag om grotere zelfvoorzienendheid (denk bijvoorbeeld aan voedselzekerheid) vragen om een scherpere aanwijzing op locatieniveau, efficiency en uitspraken over onder welke veranderende randvoorwaarden in de toekomst bedrijven kunnen ondernemen.
6. **Energie.** Grotere urgentie op korte termijn door netcongestie, grotere kennis over transitie en geopolitieke vraag om grotere zelfvoorzienendheid vragen om een scherpere aanwijzing op locatieniveau en efficiency (clusteren van vraag en aanbod uit huidige omgevingsvisie gebiedsgericht benoemen).
7. **Mobiliteit.** Minder beschikbaarheid van middelen en grotere claim op ruimte vraagt om een slimmere manier van omgaan met mobiliteitsvraagstukken en inzet op mobiliteitstransitie.
8. **Verstedelijking.** Grote vraag naar passende woningen (aansluitend op woonwensen en budget) in combinatie met ambities voor een grotere leefbaarheid vraagt een grotere sturing op woningbouwlocaties en het realiseren van de randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid (bijvoorbeeld de inzet op een gezondere leefomgeving en voldoende ruimte voor recreatie).
9. **Omgevingskwaliteit.** Komt in de huidige omgevingsvisie op een aantal plaatsen voor. Dit punt gaat over de effecten van veranderend gebruik van de leefomgeving. Vraag is of het nodig is om naast het bieden van bescherming, ook een strategie op te stellen die het mogelijk maakt, wanneer dit noodzakelijk blijkt, mee te bewegen met transities en daarbij nieuwe omgevingskwaliteiten te creëren?
10. **Gezonde leefomgeving.** In de huidige omgevingsvisie is het ambitieniveau gekoppeld aan wat de wetgever ons vraagt. Gezien de constatering dat dit niet altijd per definitie leidt tot een gezonde leefomgeving ligt de vraag voor hoe gezonde leefomgeving een zwaardere rol krijgt bij integrale ruimtelijke afwegingen.
10. **Defensie.** Kreeg geen aandacht in huidige omgevingsvisie maar is door geopolitieke situatie en de nota Ruimte voor Defensie nu wel noodzakelijk. Dit vraagt ruimtereserveringen en rekening houden met de (on)mogelijkheden in combinatie met andere ruimtegebruikers.
11. **Inzet instrumenten.** De beperktere financiële ruimte ten opzichte van 2016 vraagt om een herbezinning op de instrumenten die de provincie inzet om haar doelen te bereiken. De Omgevingswet biedt een breed scala aan instrumenten om doelen te bereiken, waaronder het instrument van de Omgevingsverordening. Daar waar het sturen en aanmoedigen via subsidies en eigen bijdragen minder vanzelfsprekend wordt, biedt het versterken van de andere rollen en instrumenten, die de provincie tot haar beschikking heeft, de kans om te blijven inzetten op doelbereik.

Naast de mogelijke inhoudelijke beleidsaanpassingen voor de beschreven onderwerpen liggen in algemene zin de volgende vragen voor die kunnen leiden tot beleidsaanpassingen of verstevigen en preciseren van bestaand beleid:

- Gaan we sterker inzetten op clusteren, koppelen van doelen en meervoudig ruimtegebruik vanwege kansen op schaalvoordelen, ruimtebesparing en efficiency?
- Gaan we scherper sturen op provinciale belangen waar we ook met onze instrumenten invloed op kunnen hebben? Dus nog steeds de sturingsfilosofie lokaal wat kan, regionaal wat moet. Maar met een verdere, concretere en wellicht gebiedsgericht invulling van beleid.
- Willen we ondanks botsende belangen via ons instrumentarium meer sturen op (koppel-) kansen die er zijn?

4.4 Kaartenatlas met beschikbare basisinformatie

In de Kaartenatlas wordt informatie (data, onderzoeksresultaten) verzameld. Bij het maken van keuzes is het van belang dat de beschikbare informatie op orde is en dat die informatie overzichtelijk kan worden gepresenteerd. Binnen en buiten de provincie zijn veel gegevens beschikbaar die gebruikt kunnen worden als onderlegger voor keuzes of redeneerlijnen. We verzamelen voor alle relevante onderwerpen die in het Ruimtelijk Voorstel staan geagendeerd de beschikbare informatie (kennis en data). We inventariseren waar kennislacunes zijn en

onderzoeken hoe we ze kunnen aanvullen. Deze informatie wordt gebundeld in een kaartenatlas van Noord-Holland. Deze wordt gebruikt en waar nodig geactualiseerd en aangevuld in volgende fases. Het datafundament betreft niet alleen losse kaartlagen en data, maar bestaat ook uit themakaarten en data-analyses. Deze worden vormgegeven in een zogenaamde storymap. In een storymap wordt op basis van de vraagstukken en daarmee samenhangende dilemma's uit het Ruimtelijk Voorstel met een combinatie van kaartlagen en begeleidende tekst, feitelijk inzichtelijk gemaakt welke effecten er optreden en waar specifieke dilemma's zich voordoen. De feitelijke informatie die in deze storymaps te vinden is, dient om in de volgende fase van het planproces op data gebaseerde keuzes en mogelijke consequenties in beeld te brengen. De kaartenatlas en een eerste voorbeeld van een storymap is via deze link raadpleegbaar: [Regie op de Ruimte](#).

5. Welke werkvorm kiezen we

De omgevingsvisie kijkt naar de provincie in 2050. Over 2050 zijn er veel dingen onzeker. Een manier om de onzekerheden in beeld te krijgen is het toepassen van scenario's. We hebben onderzocht welke methoden er zijn voor scenarioverkenningen, voorbeelden van scenarioverkenningen gekanaliseerd en onderzocht waar je scenario's wel en niet voor kunt gebruiken. Op basis van dit onderzoek en ons doel, om de scenario's te gebruiken om keuzes en consequenties in beeld te brengen (fase 2), hebben we een keuze gemaakt voor exploratieve/keuze-scenario's. De exploratieve scenario's gaan we uitwerken in de vorm van 'stel dat'-verkenningen.

Een van de vormen van toekomstverkenning is het gebruik van scenario's. Er is veel geschreven over de toepassing van scenario's voor verschillende doelen, van scenario's voor organisaties tot scenario's voor ruimtelijke ordening. We hebben gekeken naar de theorie van scenario's (Nekkers⁴ en Derksen⁵), en naar het gebruik van scenario's bij ruimtelijke ordening (Salewski⁶ en De Hoog⁷). Daarnaast hebben we een aantal gesprekken gevoerd met zowel interne als externe collega's over hun ervaringen met het gebruik van scenario's. Naast de theorie over scenario's en het gebruik daarvan, zijn er in de afgelopen jaren veel scenariostudies geproduceerd. We hebben een aantal daarvan geanalyseerd en er lessen uit getrokken voor het vervolg.

5.1 Theorie over scenario's

Een scenario is een instrument. Het is een hulpmiddel om tot strategieontwikkeling te komen, het helpt bij het nadenken. Het doel van scenario's is niet om voorspellende uitspraken te doen over de toekomst. Ze doen geen voorspellingen. Goede scenario's zijn visionaire en plausibele verhalen die een samenhangend beeld schetsen van ontwikkelingen die in de toekomst mogelijk zijn.

Wat wel...	Wat niet..
Mogelijke beelden van de toekomst	Voorspelling van de toekomst
Kwalitatieve beelden	Trendrapporten met kwantitatieve onderbouwing
Gefocust op onzekerheden	Gefocust op waarschijnlijkheden
Een instrument voor het voeren van een strategisch gesprek of debat	Een kant-en-klare strategie
	Prognoses en berekeningen op basis van extrapolatie

Tabel 2 Inzicht in wat wel en wat niet past bij het gebruiken van scenario's als instrument.

⁴ Nekkers (2006). *Wijzer in de toekomst, Werken met toekomstscenario's*. Uitgeverij Business contact.

⁵ Derksen (2014, 28 oktober) 'Leren door te proberen'. Geraadpleegd op 29 januari 2025 van [Leren door te proberen | Wim Derksen](#)

⁶ Salewski (2012). 'Dutch New Worlds: Scenario's in de stedenbouw en ruimtelijke ordening in Nederland, 1970-2000'. 010 publishers.

Salewski (2024, 24 juni). *Making fruitful scenarios: an uncomfortable conversation*. Archined. Geraadpleegd op 29 januari 2025 van [Making fruitful scenarios: an uncomfortable conversation - Archined](#)

⁷ De Hoog en Vereniging Deltametropool (2023, 28 augustus). Quickscan Ontwerpend Onderzoek NL | 2016 – 2023. Geraadpleegd op 29 januari 2025 van [Quickscan - Vereniging Deltametropool](#)

Scenario's kunnen volgens Jan Nekkers vier belangrijke functies hebben:

Cognitief

- ze staan los van het hier en nu: de hedendaagse verwachtingen en werkelijkheid
- ze beïnvloeden het denkkader van de gebruiker
- ze zorgen voor het makkelijker zien van verbanden
- ze ontwikkelen een gezamenlijk 'toekomstgeheugen'

Communicatief

- er ontstaat een gemeenschappelijke taal door het samen te doen
- er ontstaan collectieve beelden die kunnen zorgen voor een 'common ground'
- ze laten verschillen binnen de organisatie zien
- extern werkt het communicatief als je stakeholders betreft

Creatief

- kan helpen 'ontstroeuen'
- ze helpen bij het stimuleren van creatief en divergent denken
- uit het hier en nu

Commitment

- door het samen doen of het betrekken van mensen
- ze helpen met het identificeren van en het anticiperen op kansen

5.2 Type scenario's

Er zijn drie type scenario's. In de literatuur kom je verschillende beschrijvingen tegen, maar in het algemeen zijn drie verschillende aanpakken en doelen bij het opstellen van scenario's te identificeren:

- Descriptieve waarschijnlijke scenario's of voorspellingen: zijn gebaseerd op analyse van historische trends die doorgetrokken worden richting de toekomst. Het zijn eigenlijk niet echt scenario's, want hoe verder in de toekomst hoe minder uitspraken ze kunnen doen over trends.
- Normatieve/context-scenario's of -verkenningen: zijn verhalen over hoe de toekomst er uit zou kunnen zien. Het zijn altijd meerdere verhalen, vaak vier. Het zijn logisch opgebouwde verhalen waarin keuzes worden gemaakt tussen de verschillende onzekerheden over de toekomst. Het doel van de contextscenario's is om te testen of huidige keuzes bestendig en/of robuust zijn in de mogelijke richtingen van een onzekere toekomst.
- Exploratieve/keuze-scenario's of voorstellingen: zijn vraaggestuurde scenario's om te onderzoeken wat de consequenties van bepaalde keuzes zijn.

5.3 Lessen voor het gebruik van scenario's

Uit literatuuronderzoek en ambtelijke gesprekken binnen de provincie, met de gemeente Amsterdam en de provincies Utrecht, Noord-Brabant en Zuid-Holland hebben we een aantal lessen voor het goed gebruik maken van scenario's gehaald die we meenemen naar de volgende fase. Scenario's kunnen en worden succesvol gebruikt om tot strategische vragen te komen. Ook helpen ze praktisch bij het komen uit 'de waan van de dag' en het daardoor toekomstgericht maken van discussies. In de literatuur en gesprekken zijn nauwelijks voorbeelden te vinden waarin scenario's direct zijn gebruikt voor het maken van afwegingen of keuzes voor een visie of een beleidsdocument. Ze kunnen wel bruikbaar zijn, alleen is het belangrijk om bij het gebruik bewust om te gaan met de beperkingen die het werken met scenario's met zich meebrengen. We trekken de volgende lessen en conclusies uit de gesprekken en literatuur:

- Betrek stakeholders zowel intern als extern vroeg
- Presenteer geen concreet en compleet eindbeeld (dus geen conclusies/uitwerking)
- Het is soms beter om een 'schets' te laten zien in plaats van een computerbeeld of een kaart
- Maak het wel beeldend en daarmee pakkend
- Integraliteit wordt niet bereikt met de inzet van het instrument scenario's; voor het bereiken van integraliteit is meer nodig

- Er wordt vaak te veel van scenario's verwacht, waardoor het uiteindelijke gebruik tegen valt
- Politici zetten scenario's vaak om in wenselijkheid, wat juist geprobeerd moet worden te voorkomen
- Plausibiliteit is vaak een zwak element bij scenario's
- Zorg voor causaliteit; dat ontbreekt vaak
- Begin met een goede vraag

Het onderzoek van Salewski naar het gebruik van scenario's in stedenbouw en ruimtelijke ordening versterkt een aantal van de conclusies uit de gesprekken met collega's over het gebruik van scenario's:

- de juiste vraagformulering is het belangrijkste voor een succesvolle scenariostudie
- het is handig om een casus te hebben
- evalueer de scenariostudie (wat heb je geleerd en wat niet uit de scenariostudie), en
- gebruik die lessen voor het gesprek

5.4 Conclusie

De scenario's worden gebruikt voor fase 2 om die keuzes en consequenties in beeld te kunnen brengen. Dat betekent dat we niet per se verschillende mogelijke toekomsten voor de provincie willen maken, maar dat we willen kijken wat de consequenties in de toekomst zijn van bepaalde keuzes. Daarom gaan we gebruik maken van exploratieve/keuze-scenario's, om te testen wat de consequenties van die keuzes zijn. De exploratieve scenario's gaan we uitwerken in de vorm van 'stel dat'-verkenningen.

De studie met 'stel dat'-verkenningen in het kader van Mooi Nederland en de ruimtelijke scenario's van het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) laten zien dat er vooral twee type vragen belangrijk zijn voor het bepalen van de hoofdvraag voor de verkenning: waar zijn er keuzes te maken en waar hebben we invloed op. In fase 2 van het traject van de omgevingsvisie gaan we de vragen formuleren voor de 'stel dat'-verkenningen. Centraal bij de formulering van de vragen zijn de keuzes waar we voor staan en waar we als provincie invloed op hebben.

Het Ruimtelijk Voorstel eindigt met de belangrijkste keuzes waar we de komende tijd voor staan. Die keuzes gebruiken we voor de formulering van de vragen voor de 'stel dat'-verkenningen. De vraagstukken waar we een standpunt op moeten innemen zijn (*uit: Op weg naar een ruimtelijk voorstel, pag. 111+112, 30 september 2024*):

- De manier waarop we het zoetwateraanbod in balans brengen met de zoetwatervraag.
- Het geven van ruimte aan water en de consequenties die dit kan hebben voor huidig en toekomstig landgebruik.
- Het type economische ontwikkeling dat we willen faciliteren en vormen van landgebruik waar we ruimte voor willen houden in Noord-Holland. Durven we selectief te zijn in welke bedrijven we willen faciliteren? Niet alles past meer. Durven we in te zetten op kwalitatieve in plaats van kwantitatieve groei van onze economie?
- Hoe we omgaan met de urgentie die komt kijken bij het oplossen van energienetcongestie. Gaan we onvoorwaardelijk mee in het zo snel mogelijk ruimte creëren om de netcongestie op te lossen ongeacht de consequenties of wegen we andere opgaven mee, zoals bijvoorbeeld waterveiligheid, het toevoegen van omgevingskwaliteit en ruimtelijk economische impact? En welke opgaven zijn daarbij meer of minder belangrijk in de afweging?
- Hoe en aan welke vormen van energieopwekking we na 2030 ruimte gaan geven?
- De manier waarop we omgaan met gezondheid. Maken we gezonde leefomgeving leidend en laten we industrie- en woonfuncties zich pas in elkaars nabijheid ontwikkelen als een gezondere leefomgeving geborgd is?
- Hoe we de woningnood oplossen en inzetten op het versnellen van de bouwproductie van al in voorbereiding zijnde plannen.
- Wat we een aanvaardbare leefomgeving vinden bij het ontwikkelen van nieuwe woningen. Welke randvoorwaarden vinden we het meest belangrijk? Wat is daarbij aanvaardbaar op onderwerpen als bereikbaarheid, klimaat- en toekomstbestendig bouwen, natuurinclusief bouwen luchtkwaliteit of erfgoed?
- De bereikbaarheid is in het geding met alle woningbouw en economische ontwikkelingen. Accepteren we deze ontwikkeling of gaan we sterker sturen op het STOMP-principe, de schaa sprong in het openbaar vervoer in de MRA en het beter benutten van de huidige mobiliteitsnetwerken?
- Hoe we omgaan met het faciliteren van goederenstromen in relatie tot een gezonde en prettige leefomgeving.
- Welke omgevingskwaliteiten we willen behouden en waar willen we juist ruimte geven aan transitie in combinatie met het ontwikkelen van nieuwe omgevingskwaliteit. Dit betekent soms afscheid nemen van bestaande kwaliteiten.

6. Wat kunnen we leren uit andere scenariostudies

De afgelopen jaren zijn veel toekomstscenario's voor Nederland geproduceerd. Die scenario's proberen richtingen te onderzoeken met relatie tot de transities waar we voor staan. In dit hoofdstuk is een aantal van die scenariostudies kort beschreven. Telkens eindigt de beschrijving met de lessen die we meenemen in de volgende fase.

Nederland in 2120 - Een natuurlijker toekomst voor NL in 2120

Opdrachtgever: Wageningen University & Research

Publicatiedatum: dec 2019

Tijdspad: 2120

Scenario's: geen scenariostudie, maar een ruimtelijke visie op kaart



Wageningen University & Research heeft dit onderzoek gebaseerd op expertkennis: een toekomstvisie voor Nederland in 2120, waarin natuur en natuurlijke processen een hoofdrol spelen. Een visie die bedoeld is om te inspireren. Het schetst één toekomst waarin economische ontwikkeling en een natuur-inclusieve samenleving hand in hand gaan. De toekomstvisie houdt rekening met de bijzondere kenmerken van verschillende deelgebieden in Nederland. Door middel van kaarten en doorsnedes laten ze op hoofdlijnen zien wat er per gebied mogelijk is op het gebied van ruimtelijke inrichting.

5 leidende principes:

- Duurzame energie
- Landbouw, tuinbouw, bosbouw en veehouderij
- Circulaire en biobased economie
- Verstedelijking
- Herstel van biodiversiteit
- Water

Wat nemen wij mee:

- De studie benadrukt de kansrijkheid van Nature-Based-Solutions om met zeespiegelstijging en biodiversiteitsafname om te gaan.
- De studie laat zien dat er gebiedsgericht uitwerkingen nodig zijn op basis de ondergrond en lokale watercondities.

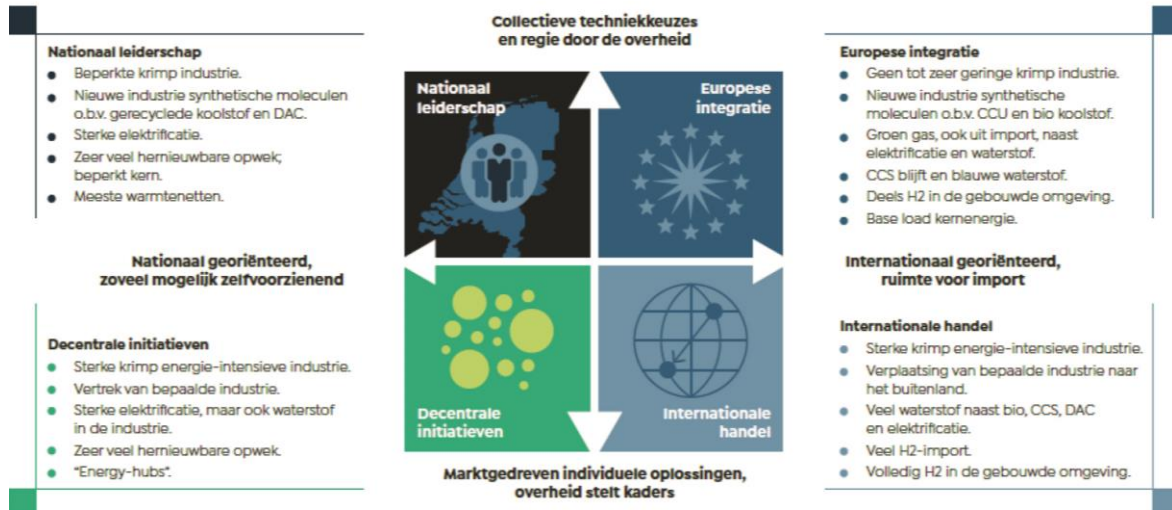
II3050 - Het energiesysteem van de toekomst

Opdrachtgever: Netbeheer Nederland, i.s.m. Alliander, Coteq, Enexis, GasUnie, Rendo, Stedin, Tennet, Westland Infra

Publicatiedatum: 03-07-2023

Tijdspad: 2030-2050

Scenario's: vier scenario's in de vorm van verhaallijnen op basis van keuzes tussen 3 verschillende onzekerheden: mate van overheid sturing versus vrije markt, lokaal of internationaal oriëntatie, en de gebruikte technologieën en energiedragers.



De scenariostudie door de gezamenlijke netbedrijven onderzoekt vier mogelijke routes naar een klimaatneutraal energiesysteem in 2050: Decentrale Initiatieven, Nationaal Leiderschap, Europese Integratie en Internationale Handel. De scenario's schetsen vier verschillende beelden van de maatschappij en het daaraan gekoppelde energiesysteem. In een assenkruis variëren de scenario's tussen hoge overheidssturing en sterke regulering gekoppeld aan collectieve techniekeuzes, versus marktorientatie met gevarieerde techniekeuzes. In de andere as varieert de schaal tussen veel import en internationale oriëntatie versus zo veel mogelijk lokaal oplossen en zelfvoorzienendheid. De scenario's laten zien dat maatschappelijke keuzes invloed hebben op de benodigde energie-infrastructuur en flexibiliteit in het energiesysteem, aangezien die keuzes invloed hebben op de governance van de energietransitie.

Onzekerheden:

- Mate van overheidssturing
- Zelfvoorzienendheid/afhankelijkheid (buitenland)
- Inzet energiebronnen & dragers (kernenergie, waterstof, CCS, biomassa)
- Lokaal v/s internationaal georiënteerd

Wat nemen wij mee:

- De mate waarin het energiesysteem van de toekomst in centrale of decentrale manier wordt heeft sterke invloed op de ruimtelijke impact.
- Geopolitieke ontwikkelingen kunnen ontwrichtend zijn en de vraag naar zelfvoorzienendheid verhogen, dit moeten we meenemen in een scenario.
- In elk toekomstig energiesysteem zullen we ruimte moeten reserveren voor energieopslag.

Verkenning binnenduinrand Noord-Holland

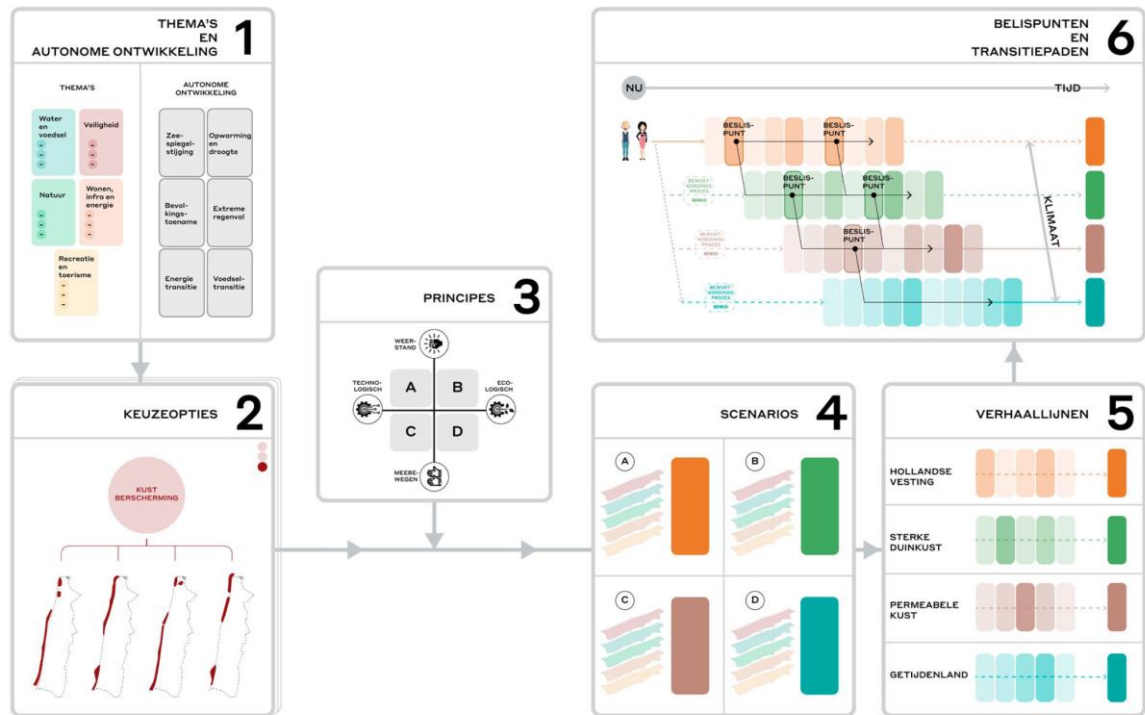
Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland i.s.m. Smartland, One Architecture, Bureau Buiten,

Acaciawater, Delphy

Publicatiedatum: intern studie

Tijdspad: 2050 - 2100

Scenario's: vier verhaallijnen op basis van een assenkruis



In de studie wordt een assenkruis gepresenteerd dat leidt tot vier scenario's voor de inrichting en het waterbeheer van Nederland, waarbij de zeespiegelstijging en de menselijk-maatschappelijke respons daarop centraal staan. Door de factor tijd toe te voegen, ontstaan er vier verhaallijnen die elk een ander perspectief bieden op korte, middellange en lange termijn oplossingen. Deze verhaallijnen worden verkend vanuit de invalshoeken van zeespiegelstijging variërend tussen +2 en +4 meter en de mate van adaptieve respons daarop. De scenario's dienen als richtsnoer voor strategische keuzes en "low-regret" maatregelen, waarmee Nederland zich kan voorbereiden op de mogelijke toekomstige uitdagingen. Elk scenario biedt inzichten in de benodigde aanpassingen en innovaties die kunnen helpen de impact van een stijgende zeespiegel te mitigeren.

Onzekerheden:

- Zeespiegelstijging
- Opwarming en droogte
- Extreme regenval
- Bevolkingstoename
- Energietransitie
- Voedseltransitie

Fundamentele principes voor mogelijke oplossingsrichtingen

- Weerstand vs. meebewegen
- Technologisch vs. ecologisch

Wat nemen wij mee:

- Door transitiepaden per scenario te maken en die met elkaar te vergelijken komen de sleutelmomenten om keuzes te maken naar voren. Voor die keuzemomenten kan de tijd gebruikt worden om bijvoorbeeld strategieën voor adaptatie te testen of om experimenten te maken.

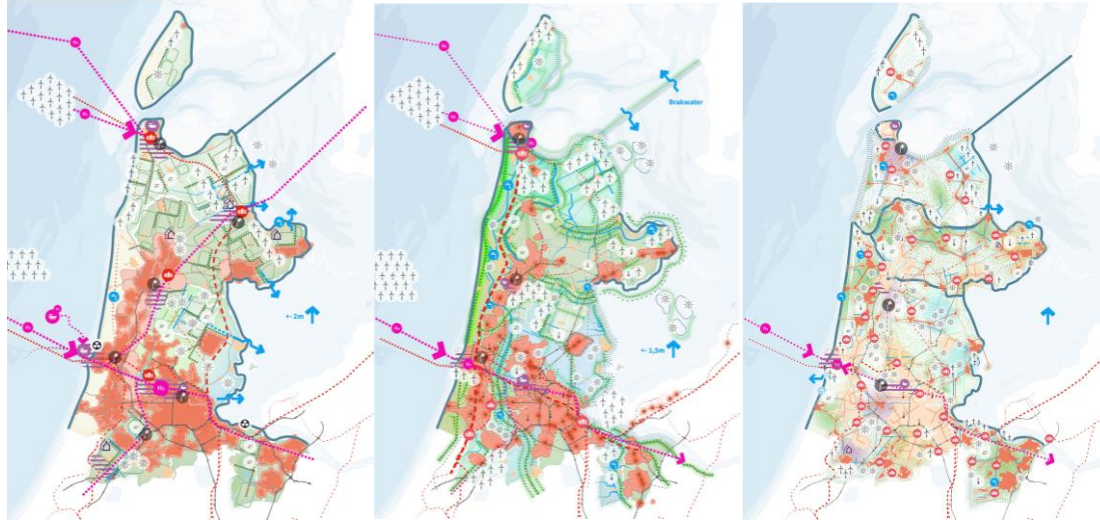
Energie & klimaat perspectieven

Opdrachtgever: Interne studie van het ontwerpteam van de Provincie Noord-Holland

Publicatiedatum:

Tijdspad: 2050 met doorkijk naar 2100

Scenario's: drie (exploratieve scenario's) op basis van PBL en II3050



Dit ontwerpend onderzoek in Noord-Holland verkent de ruimtelijke implicaties van veranderingen in het energiesysteem richting 2030 en 2050. Door energieopslag en conversie te onderzoeken in relatie tot bodemsystemen en watersystemen, worden toekomstbestendigheid en strategische keuzes in kaart gebracht. Het onderzoek biedt verschillende toekomstperspectieven die helpen bij het bespreken van het energiesysteem en de impact ervan, terwijl het niet als blauwdruk dient. Deze studie maakt gebruik van de scenario's uit de PBL ruimtelijke verkenning van 2023 en de II3050 scenario's van de netbeheerders en vertaald deze naar het Noord-Hollandse perspectief.

Onzekerheden:

- Samenleving
- Economie
- Klimaat adaptatie
- Duurzame economie
- Verstedelijking
- Toekomst van de landbouw
- Mate van overheidssturing
- Zelfvoorzienendheid/afhankelijkheid (buitenland)
- Inzet energiebronnen & dragers (kernenergie, waterstof, CCS, biomassa)
- Lokaal v/s internationaal georiënteerd

Wat nemen wij mee:

- De mate waarin voor een centraal of decentraal energiesysteem van de toekomst wordt gekozen heeft grote ruimtelijke gevolgen.
- Het energiesysteem kan ingezet worden als sturingsmechanisme voor andere ruimtelijke ontwikkelingen.

NL2100

Opdrachtgever: College van Rijksadviseurs, i.s.m. NOHNIK, H+N+S Landschapsarchitecten en Rademacher / de Vries Architects

Publicatiedatum: 05-07-2022

Tijdspad: voorbij 2100

Scenario's: één scenario op basis van een 'stel dat' stelling uitgezet over een tijdspad van 100 jaar.

ZEESPIEGELSTIJGING VOORBIJ 2100

Op de lange termijn is de zeespiegelstijging voor laaggelegen delta's als Nederland de grootste en meest disruptieve waterspreeg. We weten dat de zeespiegelstijging die nu is ingezet ook bij effectief klimaatbeleid nog lang zal doorzetten en uiteindelijk meters zal bedragen. We weten door fysieke en beleidsmatige onzekerheden echter niet hoe snel dit proces zich zal ontwikkelen. We zullen aan die onzekerheden moeten wennen. We weten nu eenmaal niet precies hoe lang we nog op de huidige voet door kunnen gaan en hoewel het ons maar kost (financieel, maatschappelijk) als we aanpassen aan klimaatverandering blijven uitstellen. Het betekent dat we moeten gaan handelen naar nu regeren en uit de buurt moeten blijven van lock-ins. En dat we los moeten laten dat we nu al precies moeten weten wat wanneer zal gaan plaatsvinden. We kunnen de ontwikkelingen als gevolg van zeespiegelstijging dus niet beschrijven aan de hand van jaartallen, maar wel aan de hand van maten zeespiegelstijging. Om het toch in de tijd te plaatsen noemen we de verschillende gradaties van zeespiegelstijging (huidig, matige, sterke en extreem): nu, straks, later en ooit. In de aanloop naar deze periodes moeten voor onze weerbaarheid tegen zeespiegelstijging steeds fundamentele keuzes ten aanzien van het watersysteem worden gemaakt.

Open of gesloten?

We moeten ons nu al voorbereiden op de zeespiegelstijging van +0,75m die straks (waarschijnlijk vóór 2100) op ons afkomt. Omdat de stormvloedkeringen steeds vaker moeten sluiten, veranderen onze open verbindingen tussen de grote rivieren en de zee geleidelijk in semi-permanente gesloten systemen. Als we ook in de toekomst nog een open verbinding met de zee willen houden en het rivierwater zoveel mogelijk vrij willen laten afstromen (luis zonder op grote schaal te pompen), moeten we nu al scherpe keuzes maken via welke verbinding(en) we dat willen realiseren. Bij deze keuzes spelen hoogteverschillen en ecologie een belangrijke rol.

We moeten er naar streven om minstens één robuuste, veilige en ecologisch optimaal functionerende, open verbinding te behouden. De route van de Waal naar het Hollandse Diep ligt hier het meest voor de hand. Hierdoor vindt verreweg het grootste deel van de reguliere rivierafvoer zijn weg naar de zee. Een open verbinding betekent dat de dijkhoogte steeds aan de zeespiegelstijging moet worden aangepast. Voor deze toekomstige superdijken / dynamische waterkeringssystemen dient nu al (veel) ruimte gereserveerd te worden. Een nieuwe, adaptieve stormvloedkering zal ook in de toekomst een effectieve maatregel blijven om de dijkhoogte nog enigszins te beperken.

Overige routes (IJssel - Nederrijn-Lek) dienen dan primair om het van de zee afgesloten laag Nederland van zout water te voorzien. Dit is een variant op de permanente oostelijke aanvoer (PCA). Als we een slag om onze zwaartekrachtsubstantie te

vermindern kan dit systeem nog lang goed blijven werken. Bij extreme rivierafvoeren kan op het IJsselmeer en op de Grevelingen voldoende water tijdelijk geborgen worden. Ook de waterschuldhouding in het van de zee afgesloten laag Nederland moet geoptimaliseerd worden. Met name om weerbaarder te zijn tegen frequentier optredende piekruizen en periodes van droogte. Zo dienen de veenweidegebieden flink vernat te worden om de bodemdaling (en de daarmee gepaard gaande emissie van broeikasgasen) te stoppen en gebruik te maken van de natuurlijke eigenschap van veen om de bodem op te hogen.

Ook in diepe droogmakerijen, die in toenemende mate ook zuidgronden zullen aantrekken, moet ruimte worden gemaakt voor tijdelijke of permanente waterberging. Het vanaf de 16e eeuw drooggemalen Hollandse plassenlandschap levert daarmee geleidelijk terug. Dit heeft grote consequenties voor de functies die hier momenteel een plek hebben, niet in de laatste plaats onder nationale luchthaven. Een eventuele hiërarchisch omvrijde verplaatsing van de luchthaven naar de hoge zandgronden zou een sturende werking kunnen hebben in de op termijn onvermijdelijke stedenbouwkundige verhuizing van laag Nederland naar de hoge zandgronden.

Gedifferentieerde veiligheid en meebewegen

Als we er in de komende decennia in slagen om goede keuzes te maken, dan is daarmee een goede basis gelegd voor onze weerbaarheid tegen de verdergaande zeespiegelstijging. Echter, waar we met de bovengenoemde maatregelen de veiligheid en leefbaarheid in het hele land op een nieuw niveau kunnen houden zoals we dat nu min of meer gewend zijn, moeten we bij verdergaande zeespiegelstijging menselijke naar een (verder) gedifferentieerd veiligheidsniveau en moeten we op een aantal locaties al meebewegen met de zeespiegelstijging.

We zullen ook merken dat met name de landbouw in laag Nederland op steeds meer plekken, steeds sterker onder druk komt te staan. Zoufdringing en lokale opbrengen van de bodem zullen het blijven faciliteren van traditionele landbouw dan onhaalbaar en onbetrouwbaar maken. Waar we er in slagen om voor die tijd op grote schaal natte weilten te ontwikkelen, kunnen we de landbouwproductie op peil houden. Waar dit niet lukt (of waar we bewust voor een andere invulling kiezen) ontstaan waterrijke natuur- en recreatielandschappen.

In het open hooftdigitaal leidt de zeespiegelstijging tot het steeds verder landwaarts opkruipen van het gemaal en de zoutgradiënt. Met andere woorden: in onze langzaam verdinkende delta krijgt het estuarium langzaam de riemen op. Rijn en Maas monden dan ter hoogte van Heerwaarden (waar zij honderd jaar geleden nog vrij in elkaar overstromden) uit in dit door brede waterkeringen begrensde estuarium.

Beeld: H+N+S

OOIT
+5 m

Hoge gronden en een dynamische delta

Ook gaat het vestigingsklimaat van laag Nederland zodanig wijzigen dat investeringen richting de hoge zandgronden migreren. Deze principe waarheid kan aanzienlijk gedifferentieerd worden als we ook de kwaliteiten van deze toekomstige realiteit weten te waarderen en hier vroegtijdig op inspelen.

Nederland krijgt langzaam een nieuwe stedenbouwkundige structuur die beter aansluit bij het Rijngebied en de Vlaamse ruit. En laag Nederland hoeft geen Atlantis te worden. Op veel plekken wonen we nu al betrekkelijk veilig op enkele meters onder de zeespiegel. Dit kan mede omdat de baten voor deze nu nog schaarse plekken door veel grotere gebieden gedragen worden. Wanneer deze plekken groter en langer worden en de grondgebonden landbouw verdwijnt, verslechtert de businesscase voor laag Nederland.

Toch zijn er ongetwijfeld kwaliteiten die we nog heel lang willen behouden. Zo is het goed denkbaar dat we onze historische binnensteden ook op de hele lange termijn blijven beschermen tegen het water. De landschappelijke context rondom deze 'waterforsten' zal echter ingrijpend veranderen. Ook zijn er in laag Nederland nog altijd plekken die ook bij een zeespiegelstijging van 5 meter nog boven het water uitsteken. Dit zijn bijvoorbeeld de duinen, bepaalde haventerreinen en natuurlijk onze dijken. Deze elementen vormen ook de uitgangspunt voor een nieuw gebruik van laag Nederland.



De scenariostudie onderzoekt de ruimtelijke ordening volgens de lagenbenadering, waarbij de netwerklaag en de daarin onderscheiden stromen zoals water, mensen, goederen, energie en data centraal staan. De methodiek omvat werksessies met experts om de dynamiek en hiërarchie van deze stromen te begrijpen, met "bodem en water" als sturend principe vanwege de impact van zeespiegelstijging. Het project legt bijzondere nadruk op het energienetwerk als zowel faciliterende als sturende kracht. Dit netwerk moet zorgvuldig worden afgestemd op de occupatie laag, waarin wonen, werken en economische activiteiten in de toekomst plaatsvinden.

Onzekerheden:

- Gesteldheid van de ondergrond
- Watersysteem
- Gesteldheid van het biotisch systeem
- Infrastructuur ontwikkelingen (centraal/decentraal)
- Demografische ontwikkeling

Wat nemen wij mee:

- Als de netwerk laag op een water en bodem sturende wijze wordt ontwikkeld, kan het ook een ruimtelijk sturend mechanisme zijn om de structuur van steden en industrieën richting de hogere en droge delen van de Nederland te sturen.

Strategieën voor adaptatie aan hoge en versnelde zeespiegelstijging

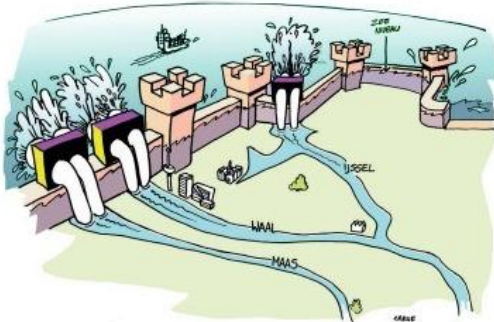
Opdrachtgever: Deltares, i.s.m. Deltacommissaris en Rijkswaterstaat

Publicatiedatum: sep 2019

Tijdspad: 2050, 2075, 2100

Scenario's: vier

Beschermen gesloten



Beschermen open



Zeewaarts



Carof beeldleveranciers

Meebewegen



Deltares

Deze studie onderzoekt de inrichting en het waterbeheer van Nederland bij een zeespiegelstijging van +2 tot +4 meter, door verschillende oplossingsrichtingen (Beschermen gesloten, Beschermen open, Zeewaarts en Meebewegen) en nodige “no-regret” maatregelen te verkennen. Gedefinieerd over korte (0-20 jaar), middellange (20-60 jaar), en lange termijn (>60 jaar), werkt de studie met input van universiteiten, kennisinstituten en overheidsinstellingen. Activiteiten omvatten de inventarisatie van bestaande plannen, categorisering van oplossingsrichtingen, en analyse van adaptatiepaden, met focus op strategische keuzes en de maatschappelijke haalbaarheid van oplossingen.

Deze studie is gebaseerd op keuzescenario's. De keuzes hangen af van de volgende condities:

- Mate van zeespiegelstijging
- Technische haalbaarheid
- Maatschappelijke haalbaarheid

Wat nemen wij mee:

1. De verhouding tussen de investering in waterveiligheid en de economische waarde van het te beschermen achterland verschilt per scenario en zal een kritisch punt bereiken.
2. Van de vier oplossingsrichtingen is het beschermen open scenario niet meer mogelijk voor Noord-Holland, omdat er al grote investeringen zijn gedaan in bijvoorbeeld de zeesluis bij IJmuiden.
3. Alle oplossingsrichtingen vragen om veel ruimte in de toekomst en hier zullen wij nu al op moeten anticiperen.

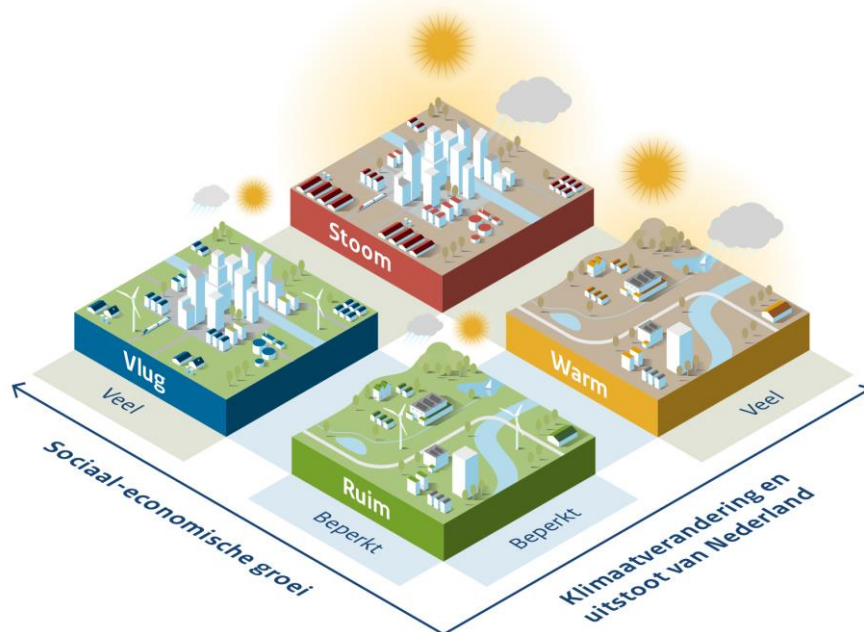
Deltascenario's voor Nederland - wateropgaven in 2050 en 2100

Opdrachtgever: Deltares, i.s.m. Deltacommissaris en ministerie van IenW

Publicatiedatum: 24-04-2024

Tijdspad: tot 2050 met 2100 als zichtjaar

Scenario's: vier (context scenario's) op basis van een assenkruis



De Deltascenario's zijn ontwikkeld voor het Deltaprogramma en richten zich op de lange termijn veranderingen in de context van waterbeleid, zonder nieuw beleid te introduceren. Ze zijn opgebouwd langs assen van uitstoot en socio-economische groei, waarbij vier basisscenario's (Vlug, Ruim, Stoom, Warm) verschillende combinaties van klimaatverandering en economische groei verkennen. Deze scenario's maken gebruik van data uit KNMI-23 klimaatscenario's en andere studies om de wateropgaven tot 2050 en 2100 te kwantificeren. Daarnaast bevatten ze een vervolgstap, namelijk "Wat-Als?"-ontwikkelingen voor gevoeligheidsanalyses, waarbij ze dienen als toetsingskader voor toekomstige strategieën en beleidskeuzes binnen het Nationale Deltaprogramma. De scenario's vormen een basis voor het analyseren van knelpunten, het ontwikkelen van strategieën, en het toetsen van de effectiviteit van maatregelen.

Onzekerheden:

- Klimaatverandering:
 - Temperatuurstijging
 - Droogte, neerslagtekort, lage rivierafvoeren
 - Intensivering piekneerslag
 - Piekrivierafvoeren, zeespiegelstijging
- Uitstoot van Nederland:
 - Reductie uitstoot door vernatting laagveen
 - Reductie uitstoot door energie, mobiliteit, landbouw
- Sociaal-economische groei:
 - Bevolkingsgroei en verstedelijking
 - Economische groei (industrie, scheepvaart)
 - Toename natuurareaal

Wat nemen wij mee:

Uit alle scenario's in deze studie blijkt dat wij in de toekomst vaker te maken krijgen met te veel en te weinig water. Dat betekent dat wij meer rekening moeten houden met de volgende condities:

4. De wateropgaven worden in alle scenario's groter
5. De wateropgaven statpelen zich op: en watertekort en wateroverlast en waterveiligheid
6. Na 2050 worden opgaven nog groter als de wereld veel blijft uitstoten.

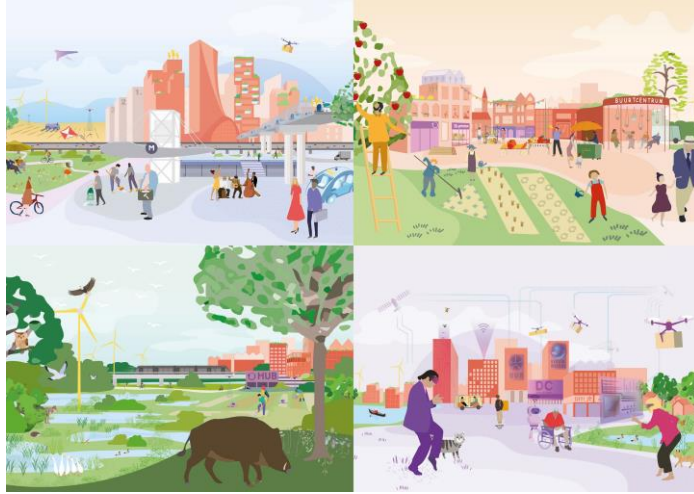
Ruimtelijke verkenning 2023 - 4 scenario's voor de inrichting van NL in 2050

Opdrachtgever: Plan Bureau voor de leefomgeving, i.s.m. Wageningen University & Deltares

Publicatiedatum: 16-03-2023

Tijdspad: tot 2050

Scenario's: vier (normatieve scenario's)



In de "Ruimtelijke verkenning 2023" van het Planbureau voor de Leefomgeving zijn vier scenario's ontwikkeld om mogelijke toekomstbeelden van Nederland in 2050 te schetsen. De totstandkoming van deze scenario's begint met een diepgaande analyse van trends, onzekerheden en drijvende krachten op sociaal, economisch en ecologisch gebied. Vervolgens worden diverse stakeholders betrokken om hun inzichten en feedback te integreren, wat bijdraagt aan de relevantie en haalbaarheid van de scenario's. De scenario's worden verder verfijnd door het combineren van kwalitatieve beschrijvingen met kwantitatieve modellen, waardoor ze inzicht bieden in potentiële gevolgen en beleidsopties. De focus ligt op vier normatieve beleidsgerichte scenario's: Mondiaal Ondernemend, Snelle Wereld, Groen Land en Regionaal Geworteld, die elk verschillende ruimtelijke opties bieden. Deze iteratieve aanpak zorgt ervoor dat de scenario's een robuust en dynamisch hulpmiddel vormen voor strategische ruimtelijke planning.

Onzekerheden:

- Mate van sturing (rijk, decentrale overheid, markt, burgerinitiatieven)
- Duurzaamheid (People, Planet, Profit)
- Maatschappij (Cultuur, Mens, Technologie)
- Klimaatadaptatie (manier waarop met klimaatadaptatie wordt omgegaan)
- Ruimte voor duurzame economie
- Stad en regio (verstedelijking spreiden of verdichten)
- Ontwikkelingen in het landelijk gebied

Wat nemen wij mee:

- Wat betreft het halen van nationale & internationale natuur doelstelling haalt alleen het scenario Groenland alle doelen.
- De scenario's in deze studie zijn alle vier realistisch en plausibel. Deze scenario's zouden daarmee goed kunnen worden gebruikt om onze eigen keuzes te testen.

Bijlagen

Bijlage 1 Quick scan trends en ontwikkelingen

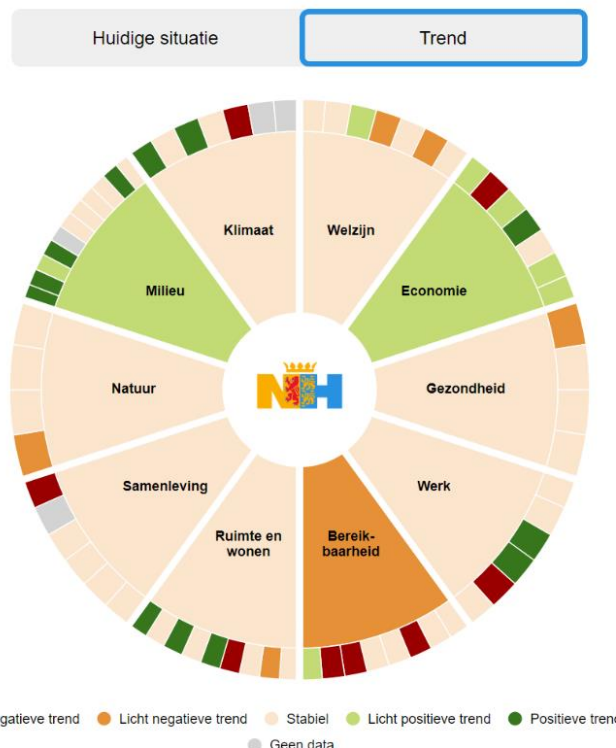
Bij het maken van de Omgevingsvisie NH2050 zijn in 2016 verkenningen uitgevoerd naar de trends en ontwikkelingen die een rol spelen bij het maken van de omgevingsvisie ([Verkenningen NH2050](#)). Voor de actualisatie van de omgevingsvisie hebben we deze verkenningen als uitgangspunt genomen en gekeken op welke punten er wijzigingen zijn ten opzichte van 2016. Ontwikkelingen zijn meer door de ooghalen heen gemaakte constatering over het recente verleden en de toekomst. Bij trends gaat het om cijfermatige onderbouwing van jaarreeksen. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een quick scan.

Voor de opbouw van deze bijlage is de indeling in de verkenningen als uitgangspunt genomen. En daarnaast zijn autonome ontwikkelingen geweest, zoals Corona, die niet passen in de systematiek van toen maar wel een plek verdienen.

De nieuwe informatie is gebaseerd op:

- Voorontwerp Nota Ruimte (juni 2024)
- KNMI klimaatscenario's 2023 (oktober 2023)
- PBL Balans van de Leefomgeving 2023 (september 2023)
- Sociaal en Cultureel Planbureau, Burgerperspectieven, bericht 3 (2024)
- CBS persbericht aantal gemeenten stabiliseert (dec 2024)
- Brede basismonitor provincie Noord-Holland (juli 2024)
- Diverse beleidstrends
- Expert judgement provinciale beleidsadviseurs
- Op weg naar een ruimtelijk voorstel (2024)
- Provinciale Beleidsrapporten (bijv. De Noord-Hollandse Klimaataanpak 2024, Perspectief Mobiliteit 2021)

Trends uit de brede basismonitor die hier worden benoemd, zijn vooral duidelijke positieve of negatieve trends met meer dan tien procent stijging of daling in de laatste vijf jaren dat ze gemeten zijn. De trends zijn in figuur 4 met donkergroen en donkerrood aangegeven. Zij zijn als voorbeeld weergegeven bij de thema's hierna en zijn uitgebreider beschreven (met definities, regionale verschillen en verantwoording van de gegevens) op onze provinciale website⁸.



Figuur 4:1 trends in de brede Brede Basismonitor – Provincie Noord-Holland | Noord-Holland in Cijfers Brede Basismonitor – Provincie Noord-Holland | Noord-Holland in Cijfers.

⁸ [Brede Basismonitor – Provincie Noord-Holland | Noord-Holland in Cijfers Brede Basismonitor – Provincie Noord-Holland | Noord-Holland in Cijfers](#).

Leefomgeving

1. Klimaatverandering

Wat we zien is dat de gevolgen van klimaatverandering die later verwacht werden, nu al optreden. Door de droge jaren is er meer aandacht voor droogte en hitte gekomen. De inschatting is dat klimaatveranderingen sneller gaan dan eerder werd verwacht en de gevolgen eerder merkbaar zijn. De urgentie om adaptieve maatregelen te nemen is daarmee toegenomen. Ook het voorkomen van verdere opwarming van de aarde (mitigatie) kan zorgen voor ruimtelijke impact.

Overall ter wereld hebben zich snelle klimaatveranderingen voltrokken, die zich manifesteren in een toename van weersextremen. Voortschrijdend wetenschappelijk inzicht laat zien dat klimaatverandering sneller gaat dan eerder verwacht en onmiskenbaar door de mens wordt veroorzaakt. In alle IPCC-emissiescenario's wordt de 1,5°C temperatuurstijging over circa tien jaar bereikt, een decennium eerder dan verwacht. De verwachte mondiaal gemiddelde zeespiegelstijging is ten opzichte van het vorige IPCC-rapport (2013) toegenomen⁹.

In Noord-Holland heeft dat alles een direct effect op ons watersysteem. De gemiddelde klimaatverandering is moeilijk te voorspellen, daarom wordt gewerkt met scenario's. De onzekerheden in de klimaatscenario's maken het lastig om de effecten van de klimaatverandering specifiek voor Noord-Holland in beeld te brengen. De verschillen zijn veeleer lokaal dan regionaal. Hoogteligging, bodemsamenstelling, wateropgaven en landgebruik bepalen het effect van klimaatverandering.

Minder zoetwater, hogere zoetwatervraag en verslechtering waterkwaliteit¹⁰

Zoetwater is niet meer vanzelfsprekend overal altijd beschikbaar. De nieuwe Deltascenario's laten zien dat de opgaven voor zoetwaterbeschikbaarheid substantieel groter worden. In alle scenario's raken het wateraanbod en de vraag naar water verder uit balans. Steeds vaker is er in de zomer niet genoeg water voor alle functies. Door klimaatverandering wordt het aanbod van zoetwater in de zomer kleiner. De watervraag neemt in alle nieuwe scenario's toe, onder meer voor doorspoeling van watersystemen (verziltingsbestrijding), beregening van landbouwgebieden, drinkwater en natuur. Vernatting van laagveen, om bodemdaling en de uitstoot van CO₂ te verminderen, wordt een nieuwe watervrager. Het is belangrijk om goed voorbereid te zijn op deze tekorten om maatschappelijke schade zoveel als mogelijk te voorkomen. Het beschikbare water heeft ook steeds vaker niet de gewenste kwaliteit: door verzilting, door hogere temperaturen en doordat verontreinigingen minder verdund worden bij lage afvoeren.

Zeespiegelstijging en heviger regenval¹⁰

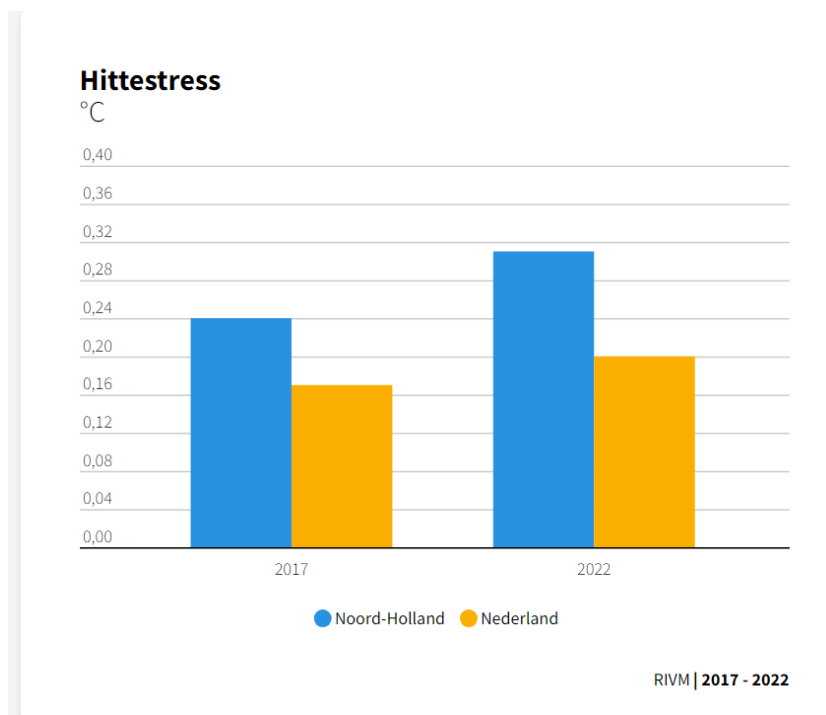
Toenemende zeespiegelstijging en vaker voorkomende weersextremen vormen een bedreiging voor waterveiligheid en kunnen vaker leiden tot wateroverlast (in Nederland). Ons land kan een zeespiegelstijging van vijf meter in de toekomst technisch aan, maar de gevolgen voor de ruimtelijke inrichting zullen groot zijn en ingrijpende aanpassing vergen van (ook bestaand) ruimtegebruik. Door gemiddeld hogere temperaturen krijgen we in ons land vaker te maken met hevige regenbuien. Dit kan lokaal tot flinke wateroverlast leiden, zowel in hoog als in laag Nederland.

⁹ Bron: PBL Balans van de Leefomgeving 2023

¹⁰ Bron: [Voorontwerp Nota Ruimte](#), juni 2024

Hittestress stijgt

Sinds 2017 heeft Noord-Holland relatief gezien een hoog stedelijk hitte-eiland effect ten opzichte van andere provincies. Voor Noord-Holland was er een stijging zichtbaar tussen 2017 en 2022, respectievelijk 0,24 en 0,31 graden Celsius.



Figuur 5: Hittestress stijgt. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

2. Bodem, Waterkwaliteit en Luchtkwaliteit

Het is niet duidelijk wat de exacte wijzigingen zijn in luchtkwaliteit, waterkwaliteit en bodemkwaliteit ten opzichte van 2016. Op alle gebieden zijn wel verbeteringen waargenomen. Voor oppervlaktewater en luchtkwaliteit zijn de gestelde doelen nog niet gehaald. Er is wel meer inzicht verkregen in milieueffecten op gezondheid. De uitstoot van bedrijven en verkeer kunnen bijvoorbeeld voldoen aan alle milieunormen, terwijl inwoners toch gezondheidsklachten ontwikkelen. De kosten voor de gezondheidszorg zijn de hoogste in de Rijksbegroting. Er is meer aandacht voor het voorkomen en preventief handelen. Door de klimaatverandering en veroudering van de bevolking is hittestress in de steden een steeds groter gezondheidsrisico geworden. Mede hierdoor staat gezonde leefomgeving hoger op de agenda.

Meer aandacht voor bodem nodig, want bodem onder druk

Degradatie van de bodem en risico's in de ondergrond¹¹

De bodem is belangrijk in het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering zoals extreme regenval, hittestress en droogte. Een gezonde bodem is van belang voor biodiversiteit, gezond voedsel, natuur en de ambities voor woningbouw, gezonde steden en de groeiende behoefte aan natuur. De bodem wordt structureel verstoord door graven en grondbewerking, verdichting, verontreiniging en afdekking. Er is sprake van bodemdaling. Klimaatverandering zet door verdroging, verzilting en extreme regenval de bodemecosystemen onder druk.

De bodemsaneringsopgave neemt af. In 2023 zijn er 95 spoedlocaties bodemverontreiniging in Noord-Holland. De brede basismonitor kleurt op dit onderdeel donkergroen (positief), omdat het aantal spoedlocaties waarvan de onaanvaardbare risico's niet beheerst worden 2 of minder is.

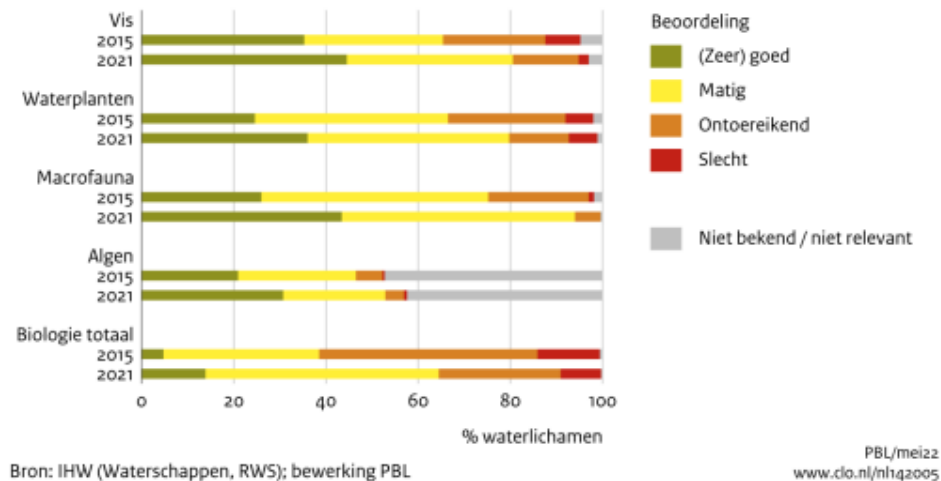
¹¹ Bron: [Voorontwerp Nota Ruimte](#), juni 2024

Waterkwaliteitsverbetering blijft beperkt

De Noord-Hollandse grondwaterlichamen voldoen aan de norm, de Noord-Hollandse oppervlaktewaterlichamen niet.

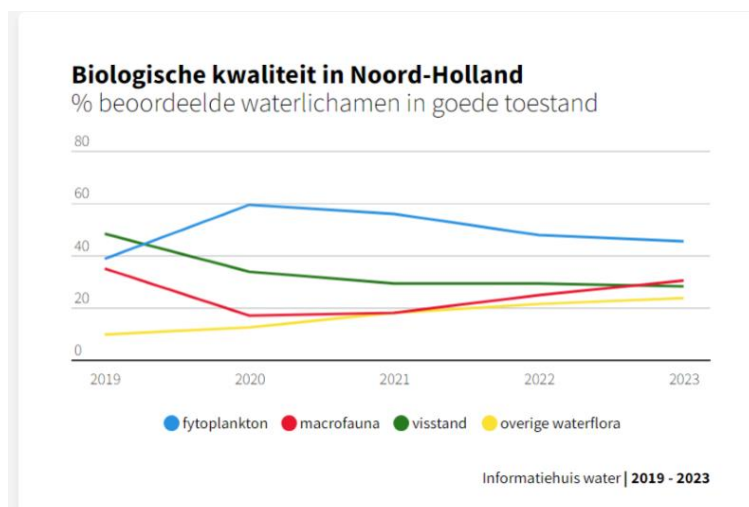
De huidige oppervlaktewaterkwaliteit is in het algemeen voldoende voor veel gebruiksfuncties, maar de ecologische verbetering blijft beperkt. Het algemene beeld is dat er geen sterke verbeteringen zijn zowel in Nederland als in Noord-Holland en dat er nog maatregelen nodig zijn om tot een goede ecologische toestand te komen in 2027.

Biologische kwaliteit in oppervlaktewater volgens Kaderrichtlijn Water



Figuur 6: De biologische kwaliteit van waterlichamen in Nederland volgens de KRW-beoordeling (CLO 1420). Bron: CPB Balans van de Leefomgeving 2023

De beoordeling van de waterkwaliteit is gebaseerd op het principe 'one out, all out'. Als één van de beoordelingscriteria niet aan de gestelde normen voldoet, is de totaalbeoordeling onvoldoende. Niet één van de 89 waterlichamen in Noord-Holland (en Nederland) voldoet nog aan de KRW-normen. Om een wat gedetailleerder beeld te krijgen van de oppervlaktewaterlichamen in Noord-Holland, is hier de stand van de biologische kwaliteit opgenomen en dus niet het totaaloordeel.



Figuur 7: De biologische waterkwaliteit. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

De biologische waterkwaliteit wordt beoordeeld op het voorkomen van fytoplankton (algen en wieren), overige waterflora (waterplanten), vissen en macrofauna (ongewervelde zoetwater organismen). In 2023 scoorde in Noord-Holland 30 procent van de oppervlaktewaterlichamen voor macrofauna voldoende, 21 procent voor overige waterflora, 29 procent voor vis, 48 procent voor fytoplankton. Het algemene beeld is dat er geen sterke verbeteringen zijn en dat er nog maatregelen nodig zijn om tot een goede ecologische toestand te komen in 2027.

Milieudruk door landbouw afgelopen 10 jaar nauwelijks verminderd¹²

Veel landbouwemissies, zoals broeikasgasemissies, ammoniakemissie en afzet van gewasbeschermingsmiddelen, zijn het laatste decennium nauwelijks meer afgenomen. Alleen het nationale bodemoverschot van fosfaat op landbouwgrond is inmiddels zo laag dat er bijna sprake is van evenwichtsbemesting, maar door de grote fosfaatvoorraad resulteert dit nog niet in een afname van de oppervlaktewaterbelasting. (.....)

De bijdrage aan milieudrukfactoren verschilt per landbouwsector. Zo is de (melk)veehouderij binnen de landbouwsectoren de belangrijkste veroorzaker van ammoniakemissies, eutrofiëring van het oppervlaktewater en (samen met de glastuinbouw) de grootste landbouwbron van broeikasgasemissies. De akker- en tuinbouwsector is de landbouwsector die, door gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, de hoogste toxicologische risico's voor het waterleven veroorzaakt. (....)

Naast subsidies via het GLB stuurt de Europese Unie ook met juridisch bindende regels, zoals de Nitraatrichtlijn, de Meststoffenverordening en de Kaderrichtlijn Water, om de negatieve externe effecten van de landbouwproductie op het milieu te beperken. (....)

Hoewel regelgeving niet aanstuurt op integrale verduurzaming, zetten steeds meer agrarische bedrijven zelf een stap in die richting.

Vanaf 2026 vervalt de Nederlandse uitzonderingspositie voor de Nitraatrichtlijn (derogatie), waardoor minder dierlijke mest uitgereden mag worden.

Nederland zoekt een uitweg uit de stikstofcrisis. Het Programma Aanpak Stikstof (PAS), dat de overheid in 2015 introduceerde, moest de uitstoot van stikstof verder verminderen. Maar in mei 2019 oordeelde de Raad van State dat het PAS niet voldoet. Door deze 'stikstofuitspraak' zijn veel vergunningen voor de bouw van stallen, woonwijken of wegen nu ongeldig verklaard en is het lastiger geworden om nieuwe vergunningen te krijgen.

Luchtkwaliteit verbetert, maar veroorzaakt nog gezondheidsschade

Luchtverontreiniging veroorzaakt - ondanks dat de luchtkwaliteit is verbeterd - nog gezondheidsschade. Wel is er een licht dalende trend de laatste 5 jaar, voor fijnstof en NO₂ (stikstofdioxide).

Fijnstof positieve trend

Tussen 2021 en 2022 was er een kleine stijging in de concentratie PM_{2,5} en PM₁₀. De concentratie is echter weer gedaald in 2023. Sinds 2015 is de gemiddelde concentratie PM_{2,5} en PM₁₀ voor de provincie Noord-Holland gelijk aan het gemiddelde van Nederland. Voor 2023 was dit respectievelijk 7 en 14 µg/m³ en lag daarmee boven de WHO-advieswaarde van 2021.

NO₂ positieve trend, regionale verschillen

De concentratie stikstofdioxide kan lokaal variëren door onder andere een aanwezige bron (industrie, vliegveld, drukke weg etc.) en weersomstandigheden, zoals windrichting, windkracht en temperatuur. In alle provincies van Nederland is een lichte dalende trend zichtbaar van de concentratie NO₂. Tussen 2019 en 2020 was deze daling voor een aantal provincies vrij scherp, mogelijk door de wereldwijde coronacrisis waardoor onder andere het verkeer tijdelijk afnam. De gemiddelde concentratie van NO₂ in Noord-Holland was in 2023 10 µg/m³. Dit is iets hoger dan de gemiddelde concentratie in Nederland met 9 µg/m³. Na een kleine toename tussen 2021 en 2022 van de gemiddelde concentratie NO₂ in Noord-Holland, is de concentratie in 2023 weer gedaald.

¹² Bron: [CPB Balans van de leefomgeving 2023](#)

Nieuw is aandacht voor lichtvervuiling, al bestaat hier geen normering voor.

Lichtvervuiling leidt bij de mens tot hinder en mogelijke gezondheidseffecten en verstoort natuurlijke processen bij planten en dieren. Bovendien gaat lichtvervuiling vaak gepaard met energieverstopping. De gemiddelde lichtbelasting in Noord-Holland is, met een lichtbelasting van 7,5 nanoWatt per vierkante centimeter per steradiaal, hoger dan het Nederlands gemiddelde van 4,7. De lichtbelasting laat voor Noord-Holland sinds 2020 en voor Nederland sinds 2021 een sterk dalende trend zien. Mogelijk spelen de coronapandemie en de hoge energiekosten in die periode een rol.

3. Natuur en Biodiversiteit

Voor biodiversiteit is het opnieuw niet eenduidig wat de trend is ten opzichte van 2016. Sommige soorten gaan vooruit, andere soorten gaat het minder goed mee. Duidelijk is dat in Noord-Holland anders dan de trend voor heel Nederland de biodiversiteit nog steeds afneemt. Daarnaast is mede door de stikstofcrisis de urgentie van het verminderen van de uitstoot van stikstof sterk toegenomen ten opzichte van 2016.

Biodiversiteit neemt nog steeds af

In de afgelopen 50 jaar is de biodiversiteit - soortenrijkdom van planten en dieren - wereldwijd met 73% afgenomen en daarmee ook de veerkracht van de natuur.

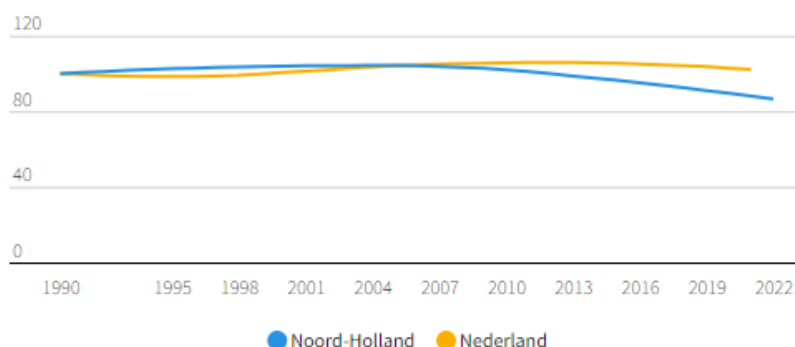
In Noord-Holland is de biodiversiteit teruggelopen van 41% in 1900 en 26% rond 1950 tot 15% in 2016. Sinds 1990 is de biodiversiteit van Nederland met 13% gestegen, maar in Noord-Holland met 13% verder gedaald. (Bron: Brede Basismonitor)

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering is opgenomen in de Omgevingswet 2024 en sinds 1 januari 2024 van kracht waarin stikstofreductieverplichtingen zijn vastgelegd: in 2025 moet minimaal 40 procent van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74 procent.

De functies wonen, mobiliteit, havens, industrie, landbouw en recreatie zorgen voor stikstofuitstoot. In twaalf van onze negentien Natura 2000-gebieden liggen leefgebieden die gevoelig zijn voor stikstof. Een te grote neerslag van stikstof kan hier leiden tot verslechtering van de natuurkwaliteit. Door de stikstofcrisis is de landbouwtransitie urgenter, mede gezien het niet halen van de waterkwaliteitsdoelen.

Biodiversiteit

Living Planet Index (1990 = 100)



NEM, CBS, CLO | 1990 - 2022

Figuur 8: Biodiversiteit. Bron: [Brede Basismonitor Noord-Holland](#)

De indicator biodiversiteit wordt gemeten met de Living Planet Index (LPI). De Living Planet Index (LPI) geeft de gemiddelde trend weer in populatie-omvang van een groot deel van de inheemse soorten broedvogels, reptielen, amfibieën, vlinders en libellen en een flink deel van de soorten zoogdieren en zoetwatervissen. Maritieme soorten (in de Noordzee, kustzone en Wadden) en planten zijn nog niet meegenomen in deze indicator. Met de LPI is te volgen of het aantal soorten achteruitgaat of vooruitgaat, wat weer iets zegt over de stand van de natuur. Sinds 1990 is de LPI van Nederland met 13 % gestegen. In de periode 1990-2005 vertoont de LPI in Noord-Holland ook nog een stijgende trend. Maar vanaf 2006 neemt de biodiversiteit in Noord-Holland weer af, en is de LPI met 13 % gedaald in 2022 ten opzichte van 1990. Voor deze achteruitgang op provinciaal niveau zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, zoals het verdwijnen van 'groene' elementen in het landschap, bijvoorbeeld bomen en heggen en schaalvergroting in het landgebruik. Verder verliest de natuur aan biodiversiteit door de verhoogde concentratie stikstof in de bodem en de matige tot slechte waterkwaliteit.

De natuur staat onder druk¹³

Een gezonde, veilige en toekomstbestendige leefomgeving vraagt om een robuuste en veerkrachtige natuur. Natuur heeft intrinsieke waarde, draagt bij aan de bescherming tegen klimaat- en weersextremen, zorgt voor schoon water en schone lucht, draagt bij aan voldoende en gezonde voeding, bevordert onze gezondheid, identiteit en mogelijkheden tot recreatie en ontspanning. Kortom, natuur maakt inherent onderdeel uit van de Brede Welvaart. Echter, de natuur staat er slecht voor. Het gaat dan niet alleen om de natuur in de natuurgebieden, maar ook die daarbuiten, in onze directe leefomgeving. Verschillende soorten dreigen te verdwijnen uit Nederland en de negatieve trends zetten zich voort, wat het behalen van de gunstige staat van instandhouding bemoeilijkt. Verliezen van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen naar het milieu en lozingen van de industrie leiden tot een afname van de biodiversiteit. Daarnaast leidt de verandering van het klimaat onder andere tot toenemende verdroging van de natuur. (.....)

De gevolgen van deze klimatologische droogte worden versterkt door het huidige (agrarische) grondgebruik en door grondwateronttrekkingen die leiden tot versnelde ontwatering van droogtegevoelige natuurgebieden. Toenemende verstedelijking en infrastructuur heeft bovendien geleid tot versnippering van de bestaande natuur, wat de weerbaarheid van onze leefomgeving verder beperkt. We zijn hierdoor minder goed opgewassen tegen de toenemende weersextremen, waardoor de natuur minder goed een buffer kan vormen om extreme neerslag of droogte op te vangen. Deze afgenomen weerbaarheid vertaalt zich door naar toenemende kosten om mitigerende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld om permanente schade aan de natuur bij droogte te voorkomen.

¹³ Bron: [Voorontwerp Nota Ruimte](#), juni 2024

Samenleving

4. Demografie

De bevolking blijft groeien, vooral door buitenlandse migratie. De vergrijzing neemt verder toe. De beroepsbevolking en het aandeel eenpersoonshuishoudens blijven waarschijnlijk verder groeien. Ten opzichte van 2016 is dit een wijziging, in die zin dat er een grotere groei van het aantal inwoners, huishoudens en woningen in Noord-Holland is voorzien dan in 2016 werd verwacht. Dat gaat zowel over de huidige groei als de voorziene groei in de toekomst.

Demografische ontwikkelingen

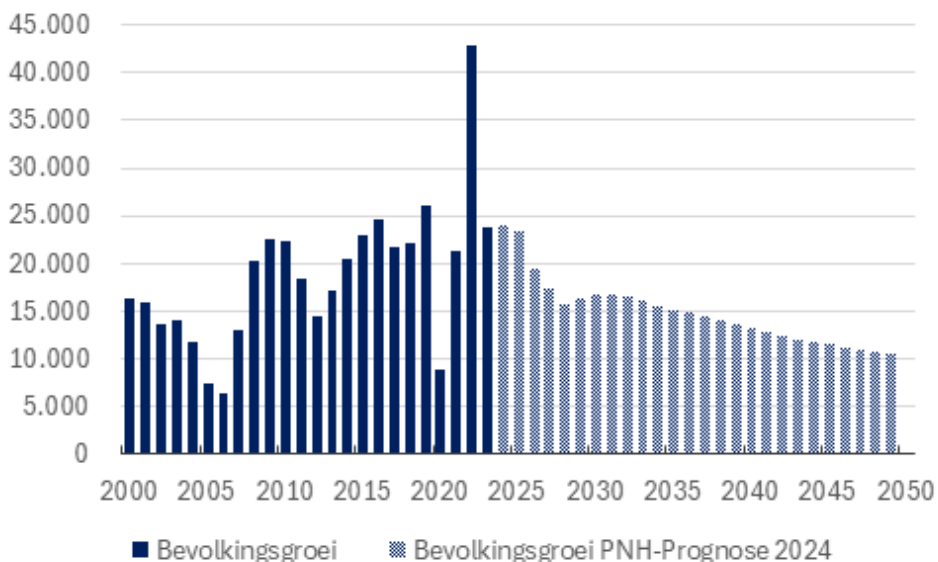
De actuele verwachtingen voor de demografische ontwikkelingen in Noord-Holland staan beschreven in het rapport over de [Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050](#), hierna PNH-Prognose 2024. De belangrijkste uitkomsten van de prognose staan hieronder kort beschreven.

Noord-Holland in 2050

Kijkend naar de toekomst tot 2050 lijkt het vrijwel zeker dat de bevolking in Noord-Holland blijft groeien, vooral door buitenlandse migratie. Tegelijkertijd blijft migratie een factor die sterk fluctueert en lastig te voorspellen is. Ook het aantal werkenden blijft waarschijnlijk groeien, waardoor ruimte bestaat voor groei van de werkgelegenheid en nieuwe bedrijvigheid. Toenemende vergrijzing door een grote stijging van het aantal 75-plussers is welhaast een demografisch gegeven.

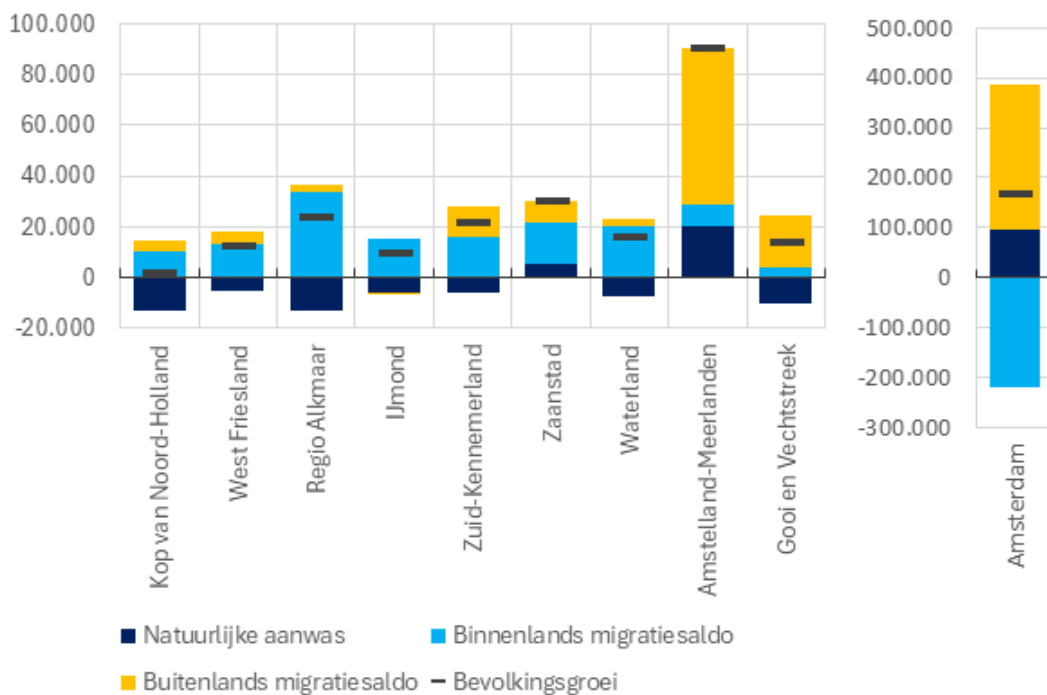
Bevolkingsontwikkeling

De gemiddelde bevolkingsgroei in Noord-Holland lag van 2000 tot 2024 rond de 19 duizend inwoners per jaar. In 2005 en 2006 was de bevolkingsgroei relatief laag door een negatief buitenlands migratiesaldo. Hierna lag de bevolkingsgroei meestal rond de 20-25 duizend inwoners per jaar. In 2020, tijdens het begin van de coronapandemie, was de Noord-Hollandse groei tijdelijk laag. Dit werd veroorzaakt door oversterfte en vooral door een lager buitenlands migratiesaldo. In 2022 piekte de bevolkingsgroei door de komst van een groot aantal vluchtelingen uit Oekraïne. Uiteindelijk daalde de bevolkingsgroei in 2023 weer naar een toename van ongeveer 24 duizend inwoners.



Figuur 9: Bevolkingsontwikkeling Noord-Holland 2000-2024 en PNH-Prognose 2024-2050

In de PNH-prognose 2024 blijft de bevolking groeien en komt in 2050 uit op bijna 3,4 miljoen inwoners; een toename van 390 duizend personen ten opzichte van 2024. Naar verwachting ligt de bevolkingsontwikkeling in 2024 en 2025 rond de 20-25 duizend inwoners per jaar. Richting 2050 daalt dit naar een niveau van iets boven de 10 duizend inwoners per jaar. De gemiddelde bevolkingsontwikkeling in de periode 2024-2050 komt hiermee uit op ongeveer 15 duizend inwoners per jaar.



Figuur 10: Bevolkingsontwikkeling Noord-Holland 2000-2024 en PNH-Prognose 2024-2050 (Amsterdam andere schaal)

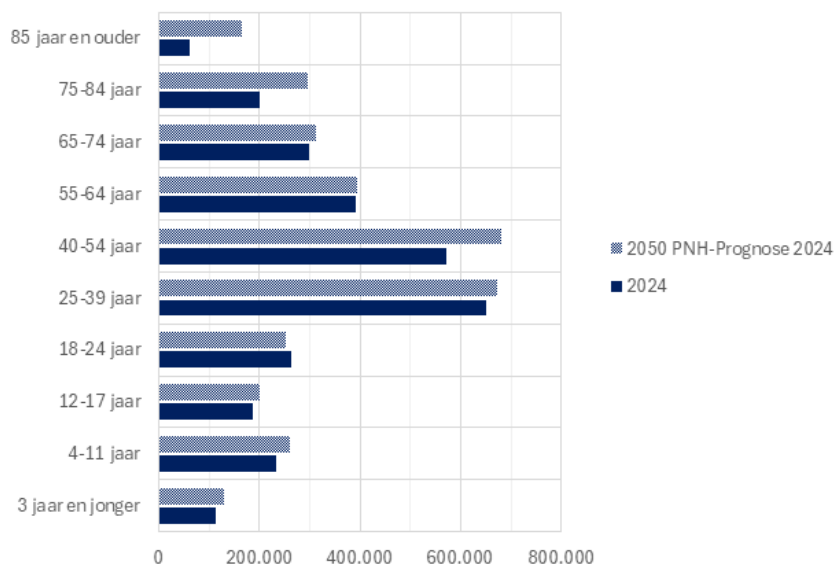
Bevolkingsontwikkeling per regio

In de PNH-Prognose voor de periode 2024-2050 blijft in alle regio's de bevolking groeien. De groei is het hoogst in Amsterdam met meer dan 167 duizend extra inwoners. Ook in Amstelland-Meerlanden is de verwachte groei hoog met 91 duizend inwoners. In de Kop van Noord-Holland is de groei in 2050 ten opzichte van 2024 beperkt. Dit komt vooral door oplopende sterfte waardoor de natuurlijke aanwas steeds negatiever wordt.

Leeftijdsopbouw bevolking

In 2050 is naar verwachting de bevolkingsomvang ten opzichte van 2024 groter in de leeftijden 0-17 jaar, bij de groep 40-54-jarigen en vanaf 75 jaar en ouder. Bij de overige leeftijden blijft de bevolking waarschijnlijk ongeveer gelijk. Naast het toenemend aantal geboorten komt dit door de vergrijzende babyboomers en de leeftijdsspecifieke effecten van migratie. Het aantal 64-75-jarigen piekt naar schatting rond 2037 en het aantal inwoners boven de 75 jaar groeit door tot eind jaren veertig. In 2024 heeft Noord-Holland ongeveer 260 duizend 75-plussers. In 2050 ligt het aantal inwoners van 75 jaar of ouder naar verwachting rond de 460 duizend. De groei van de 75-plussers vormt hiermee ongeveer de helft van de totale bevolkingsgroei van 390 duizend in de periode 2024-2050.

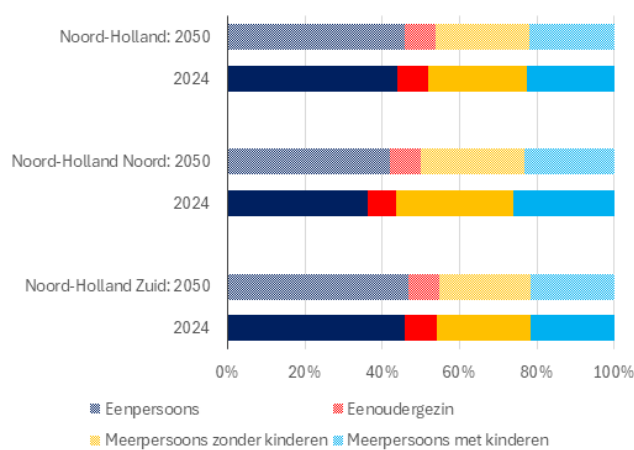
Met name de Kop van Noord-Holland zal na 2030 te maken krijgen met een dalende potentiële beroepsbevolking, de bevolking tussen 20 en 67 jaar. Ook in een aantal andere regio's neemt, vooral na 2030, de bevolking tussen de 20 en 67 jaar af. In de praktijk zal de daling van de actieve beroepsbevolking waarschijnlijk kleiner zijn door de stijgende pensioenleeftijd en mogelijk toenemende arbeidsparticipatie. In de regio's Zuid-Kennemerland, Zaanstad, Amstelland-Meerlanden en Amsterdam blijft de potentiële beroepsbevolking in de PNH-Prognose 2024 groeien tot 2050. Absoluut is de groei vooral groot in de regio's Amsterdam en Amstelland-Meerlanden.



Figuur 11: Bevolkingsopbouw Noord-Holland in 2024 en in 2050 PNH-Prognose 2024

Huishoudensontwikkeling

In de periode 2024-2050 neemt het aandeel eenpersoonshuishoudens in Noord-Holland naar verwachting verder toe van 44 procent in 2024 naar 46 procent in 2050. De verwachte stijging van het aandeel eenpersoonshuishoudens is in de PNH-Prognose 2024 groter in Noord-Holland Noord dan in Noord-Holland Zuid. In Noord-Holland Noord stijgt het aandeel eenpersoonshuishoudens van 36 procent in 2024 naar 42 procent in 2050 en in Noord-Holland Zuid stijgt het percentage van 46 naar 47 procent. Het aandeel eenoudergezinnen en meerpersoonshuishoudens met en zonder kinderen blijft in Noord-Holland naar verwachting tussen 2024 en 2050 redelijk stabiel. Dit komt vooral door de verandering van huishoudenstypen in Noord-Holland Zuid. In Noord-Holland Noord daalt zowel het aandeel meerpersoonshuishoudens met als zonder kinderen naar verwachting met ongeveer 3 procent.



Figuur 12: NH, NH-Noord en NH-Zuid: Aandeel huishoudens naar type in 2024 en in 2050 PNH-Prognose 2024

5. Sociale tendensen

Sinds 2016 hebben de meeste maatschappelijke trends zich voorgezet. Nieuwe ontwikkelingen zijn het toenemende gebruik van sociale media en blijvende effecten op gebied van cultuur en recreatie als gevolg van Corona. Waarbij het vertrouwen in de overheid ondanks schommelingen toch stabiel lijkt.

Toenemend gebruik sociale media en invloed techbedrijven versterkt tendens individualisering.

In 2016 schreven we dit: “Mede onder invloed van individualisering, informatisering en een terugtrekkende overheid verandert de verhouding tussen overheid en burger verder. De informatisering heeft ook grote invloed op onze manier van communiceren, op meerdere manieren sociale contacten onderhouden. Technologische ontwikkelingen hebben direct invloed op hoe we ons dagelijks leven indelen. Waar en wanneer we werken. Hoe we ons zo efficiënt mogelijk verplaatsen.”

“De verzorgingsstaat transformeert naar een participatiesamenleving, waarin zelfredzaamheid en eigen verantwoordelijkheid van burgers en ondernemers het uitgangspunt vormen. De overheid zoekt naar nieuwe vormen van burgerparticipatie bij besluitvorming.”

“Ondanks de individualisering ontplooiën burgers, ondernemers en maatschappelijke organisaties zelf vaak initiatieven gericht op het gezamenlijk bereiken van doelen.”

Sinds de coronatijd zijn de complottheorieën toegenomen en via sociale media wordt veel desinformatie verspreid. Grote techbedrijven krijgen steeds meer macht en we zien de afhankelijkheid van hun producten en de negatieve gevolgen van het internet. Participatie is sinds de Omgevingswet ook verplicht voor de overheden.

Effecten coronatijd op recreatie, cultuur en thuiswerken

Door de toename van vrije tijd in de coronatijd is het wandelen door veel mensen herontdekt, de lokale culturele voorzieningen en het buiten recreëren, ook op het water en het in eigen land op vakantie gaan.

Na een forse terugval in cultuurdeelname als gevolg van de coronacrisis zijn de bezoekcijfers voor veel sectoren nog niet op het niveau van voor corona; met name podiumkunsten, musea en film. De terugkeer naar cultuur is ook niet voor alle groepen even sterk: zo blijft het aandeel cultuurbezoekers met een lage of geen opleiding achter.

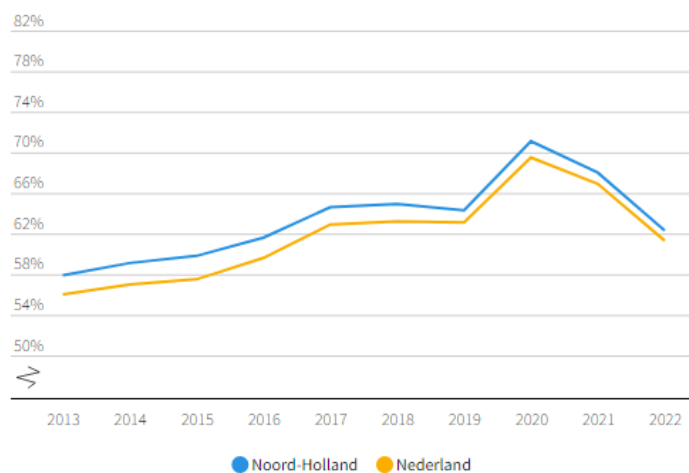
In de coronatijd zijn we ons bewust geworden van de “cruciale” beroepsgroepen die vragen om en continue bezetting: mensen in de zorg, leraren, kinderopvang, openbaar vervoer, vervoer van afval en vuilnisvoedselketen, media en communicatie en hulpverleningsdiensten. En van bedrijven en overheden die zich bezighouden met vitale processen. De mensen met onmisbare functies konden destijds gebruik maken van kinderopvang. Ook is er sindsdien meer aandacht voor korte ketens van voedsel gekomen met campagnes koop en eet lokaal.

Stabiel vertrouwen in instituties

Veel mensen in ons land hebben het gevoel dat de samenleving verhardt, omgangsvormen verslechteren en dat toenemende diversiteit het samenleven onder druk zet. Uit nieuw onderzoek van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP 2024) blijkt echter dat het vertrouwen dat mensen in elkaar en in instituties hebben gemiddeld genomen stabiel is en dat onze samenleving ook richting de toekomst tegen een stootje lijkt te kunnen. Maar die sociale samenhang is geen vanzelfsprekendheid. Achter het gemiddelde gaan grote verschillen tussen groepen mensen schuil. Die verschillen zitten vooral in het type onderwijs dat mensen hebben gevolgd. Opleiding is meer bepalend dan leeftijd of migratieachtergrond voor het onderling vertrouwen, of mensen gaan stemmen en of zij bijvoorbeeld vrijwilligerswerk doen. De sociale samenhang in ons land vraagt dan ook om aandacht. Daarvoor zijn gelijkwaardigheid, ruimte voor ontmoetingen en gemeenschappelijke doelen van belang.

Het percentage personen in Noord-Holland met vertrouwen in instituties steeg tussen 2013 en 2017 en bleef vervolgens tot 2019 redelijk stabiel, rond de 65 procent. In 2020 steeg het vertrouwen naar 71 procent, om vervolgens in 2021 licht te dalen tot 68 procent. In 2022 is het vertrouwen in instituties verder gedaald naar 62 procent. De coronacrisis is waarschijnlijk een belangrijke verklaring voor deze daling. De metingen voor 2020 en 2021 vonden plaats tijdens de coronapandemie, waarbij in de beginperiode het vertrouwen in de overheid fors toenam.

Vertrouwen in instituties



CBS Statline/CBS maatwerk | 2013 - 2022

Figuur 13: Vertrouwen in instituties. Bron: [Brede Basismonitor Noord-Holland](#)

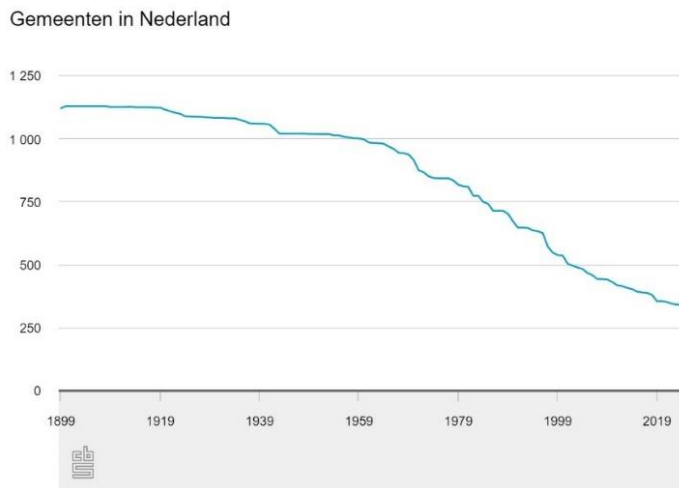
De opkomst voor de Provinciale Statenverkiezingen vertoont een opwaartse trend en lag de laatste twee keer boven de opkomst voor de Gemeenteraadsverkiezingen. Op 15 maart 2023 lag de opkomst bij de Provinciale Statenverkiezingen in Noord-Holland op 56 procent. (Brede basismonitor).

6. Governance

Ten opzichte van 2016 is de daling van het aantal gemeenten gestabiliseerd. Is het belang van de regio voor de MRA gelijk gebleven en voor Noord-Holland Noord gestegen. De sturing van het Rijk en Europa is toegenomen. Dit is tegenstrijdig met de Omgevingswet, die juist de sturing op een zo laag mogelijk niveau wil leggen. De provincie heeft t.o.v. 2016 minder financiële ruimte.

In 2016 schreven we dit "Zowel de onderlinge verhouding tussen de overheidslagen (binnen het Huis van Thorbecke) als de verhouding tussen overheid en samenleving (buiten het huis van Thorbecke) is aan het veranderen."

Als gevolg van opschaling van gemeenten en decentralisatie van taken met als sluitstuk de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is een duidelijke trend tot regionalisering zichtbaar. Maar het aantal gemeenten in Nederland is in 2024 gestabiliseerd.



Figuur 14: Bron: CBS, december 2024 persbericht: Aantal gemeenten in NL stabiel

De regio blijft gezien worden als optimale schaal om maatschappelijke opgaven op te pakken, ook onder invloed van ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Deze tendens doet zich met name voor in het zuiden van de provincie (MRA), maar ook Noord-Holland Noord voelt nu de urgentie om de opgaven gezamenlijk te agenderen en op te pakken.

Sturing Rijk en Europa toegenomen

Tegelijkertijd is er de tendens om nationaal weer meer te sturen, met bijvoorbeeld de Nota Ruimte vanwege de benodigde woningbouwlocaties, transitie van de energievoorziening, circulaire economie en landbouw en om water en bodem meer sturend te laten zijn. Ook in een crisissituatie gaat het Rijk sturen, zoals bij de coronacrisis en de stikstofcrisis. Voor het landelijk gebied waren de provincies aan zet voor een provinciaal programma landelijk gebied, maar met het huidige kabinet Schoof is het nationaal programma landelijk gebied en het transitiefonds hiervoor geschrapt en wil de regering weer meer landelijke sturing.

De invloed van Europa op de bestuurlijke verhoudingen is de afgelopen jaren nog steviger geworden. Er is natuurherstelbeleid gekomen, en er is nu een Europese bodemrichtlijn en landbouw- en voedselbeleid in de maak. Daarnaast is het minder afhankelijk zijn als Europa van anderen geagendeerd en lijkt dit duurzaamheid als belangrijkste thema te gaan verdringen. De EU stelt Nederland in gebreke voor de natuurherstelwet. Partijen als Urgenda en Greenpeace dagen de Nederlandse staat aan voor de rechter voor het in gebreke blijven op het gebied van het klimaatbeleid en het stikstofbeleid. En een actiegroep als Extinction Rebellion vraagt nadrukkelijk aandacht voor het klimaat- en gezonde leefomgevingsbeleid, ook bij de provincie Noord-Holland.

Financiën schaarser

Een schaarste aan financiële middelen gaat een grotere rol spelen. De gemeenten steunen af op het ravijnjaar 2026, waardoor daar tekorten gaan ontstaan. Ook bij de provincie worden de middelen schaarser.

Meer signalen van ondermijning

Er zijn meer signalen van ondermijning dan voorheen. Veel burgemeesters worden bedreigd, er zijn vaker explosies en liquidaties in het criminele circuit. En er wordt aan de democratische rechtsstaat getornd, door beïnvloeding vanuit het buitenland.

De afgelopen jaren zijn leefomgevingsvraagstukken steeds meer in het centrum van de politieke en maatschappelijke discussie komen te staan. Breed in de samenleving wordt de urgentie gevoeld om klimaatverandering en biodiversiteitsverlies tegen te gaan, de verspilling van grondstoffen te beperken en het woningtekort op te lossen: de media staan er dagelijks bol van. Daarnaast komen de ongewenste effecten van de leefomgevingsvraagstukken steeds dichterbij. Van het steeds vaker voorkomen van extreme droogte en regenval als gevolg van de klimaatverandering tot een generatie jongeren die belangrijke levenskeuzes uitstelt vanwege een gebrek aan woonruimte. Er staat steeds meer op het spel en verschillende belangen komen sterker tegenover elkaar te staan. Dat blijkt bijvoorbeeld uit een toenemende actiebereidheid over een breed spectrum van belanghebbenden, van Farmers Defence Force tot Extinction Rebellion. Meer dan ooit zijn leefomgevingsvraagstukken actuele politieke vraagstukken geworden. (Bron: PBL, Balans van de Leefomgeving 2023).

7. Economie

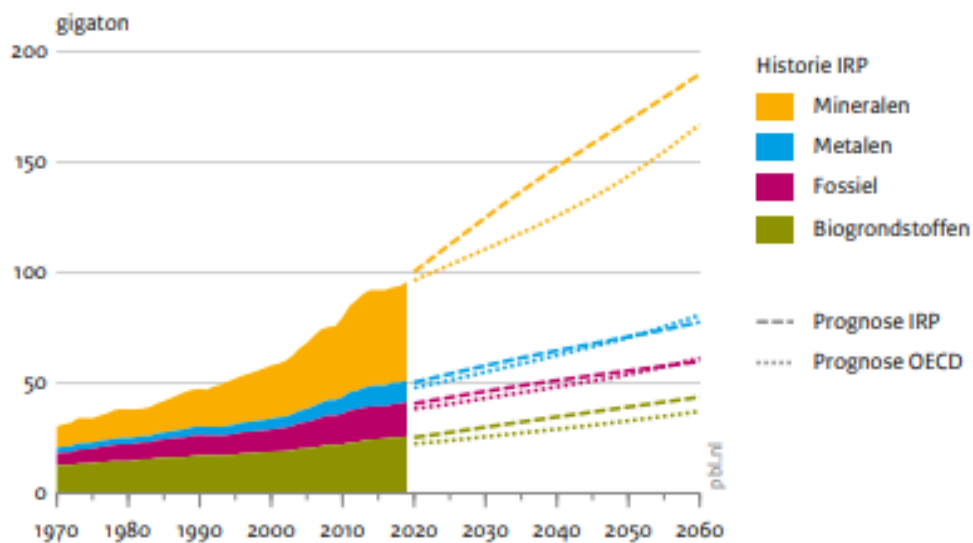
De economie zit met name door mondiale ontwikkelingen in een grote transitie naar circulaire economie, digitale economie (automatisering), technologische ontwikkelingen met effect op elk gebied, zowel op (landbouw)productie als mobiliteit en meer hybride vormen van bedrijfsvoering die zich niet meer verhouden met statische regels in wetten en verordeningen. De urgentie van grondstoffenproblematiek is toegenomen.

Het economisch belang van Noord-Holland voor Nederland is groot, maar de economische groei is ongelijk verdeeld in de provincie.

Urgentie van de grondstoffenproblematiek is toegenomen PBL: Balans van de leefomgeving 2023

Wereldwijd is de huidige verspillende manier van produceren en consumeren met een hoog gebruik van nieuwe grondstoffen, een van de belangrijkste oorzaken voor klimaatverandering, verlies van biodiversiteit en vervuiling van lucht, water en bodem. Daarnaast hebben recente crises als de Russische inval in Oekraïne en de covid-pandemie laten zien dat Europa en Nederland kwetsbaar zijn door de grote afhankelijkheid van grondstoffen en producten met lange en complexe internationale leveringsketens. Zorgen over de beschikbaarheid en betaalbaarheid van met name olie en gas en hoge prijzen voor tal van goederen spelen ook bij Nederlandse burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden. De mondiale vraag naar grondstoffen is sinds 1970 verdrievoudigd en zal op de huidige voet naar verwachting tussen nu en 2060 nog eens verdubbelen. De urgentie voor het radicaal minder en efficiënter gebruiken van grondstoffen, en daarmee de noodzaak voor een circulaire economie, is de afgelopen jaren dan ook verder toegenomen.

Mondiaal grondstoffengebruik



Bron: IRP 2019, IRP 2022, OECD 2019

Figuur 15 PBL, [Balans voor de Leefomgeving 2023](#), 2023, pag. 50

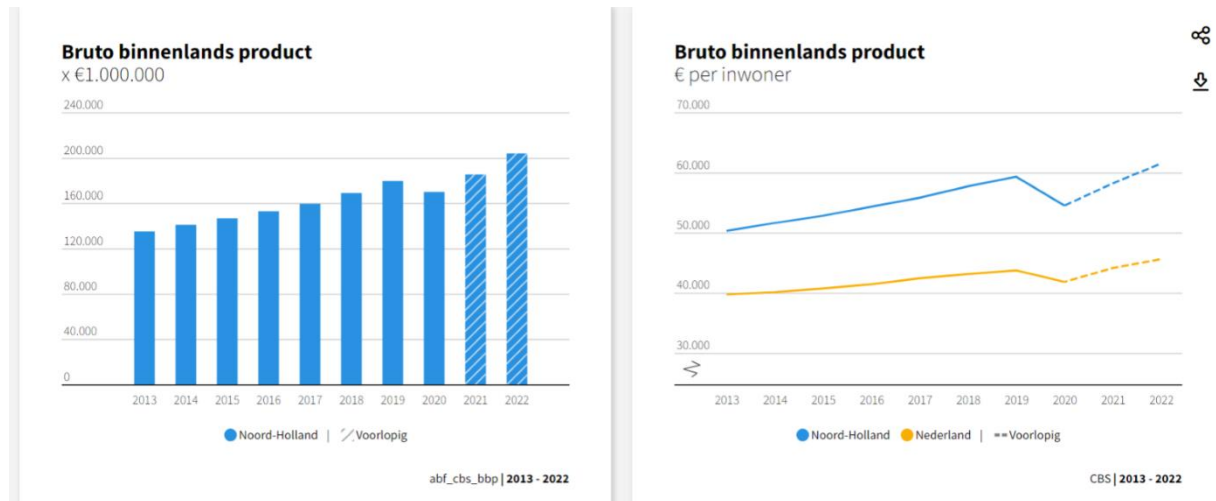
In 2016 schreven we dit en dat is nog steeds van toepassing¹⁴:

Op het gebied van economie zien we drie grote trends richting de toekomst.

1) Onder invloed van binnenlandse factoren, zoals de vergrijzing en daarmee daling van beroepsbevolking en arbeidsproductiviteit en onder invloed van mondiale economische ontwikkelingen (verschuiving van het zwaartepunt van de wereldeconomie naar het Midden en Verre Oosten), gaan we naar een bescheidener economisch groeipad.

2) De klimaatverandering en de daaruit voortkomende noodzaak tot CO₂-reductie en transitie naar duurzame energievormen, zal de huidige sectorale opbouw van de Noord-Hollandse economie doen veranderen. Dit raakt met name energie-intensieve clusters rondom bijvoorbeeld logistiek en glastuinbouw. Deze ontwikkeling stimuleert, samen met mondiale ontwikkelingen als een sterk stijgende wereldbevolking, een groeiende welvaart en toenemende verstedelijking, ook de transitie van een lineaire naar een circulaire economie. Hierbij worden afvalstoffen opnieuw gebruikt als grondstof voor nieuwe producten.

3) De economische ruimtebehoefte verandert, onder meer als gevolg van nieuwe technologieën (denk aan 3D-printen, big data, robotisering) en door de toenemende betekenis van de stad als woon- én werkgebied voor hoogopgeleide kenniswerkers. Nieuwe opkomende sectoren vragen om ruimte (datacenters), terwijl in de detailhandel, de agrarische sector en bij kantoren de leegstand verder toeneemt. Het algemene beeld dat uit deze trends naar voren komt is dat van een economie in transitie. Nieuwe sectoren komen op (met name gelieerd aan de kenniseconomie: specialisatie op zakelijke en financiële dienstverlening en ICT) en traditionele economische dragers in Noord-Holland (Schiphol, Tata, Haven Amsterdam, Greenports) transformeren op zoek naar innovatie en nieuwe verdienmodellen. Welke effecten dit heeft op het gebruik van de leefomgeving laat zich moeilijk voorspellen. Deze economische transitie stelt trouwens ook andere eisen aan de beroepsbevolking en daarmee aan de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt.



Figuur 16: Bruto binnenlands product (totaal en per inwoner). Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

Bruto binnenlands product (bbp) Noord-Holland is licht positief

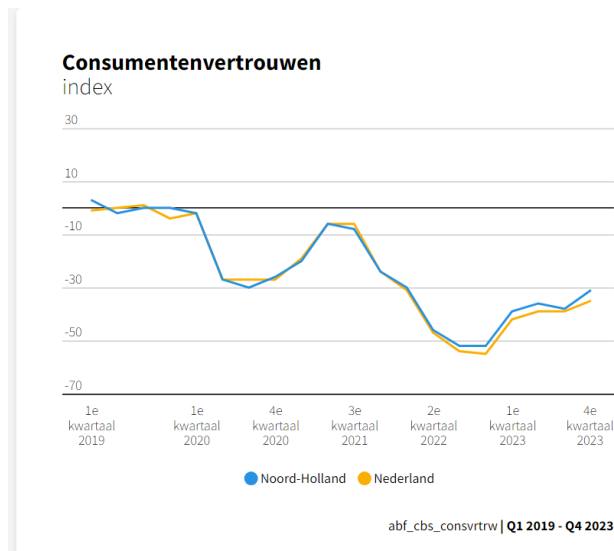
Het totale bruto binnenlands product (bbp) van de provincie Noord-Holland bedroeg in 2022 bijna 204 miljard euro. Dat is een forse toename van 10 procent ten opzichte van 2021. Hiermee blijft de stijgende trend op lange termijn intact. Noord-Holland blijft de provincie met het grootste totale bbp.

¹⁴ Bron: [Verkenningen NH2050, 2016](#)

Ondernemersvertrouwen is negatief

Na een forse COVID-dip in 2020 was het Noord-Hollandse ondernemersvertrouwen in 2021 kort positief, om vervolgens in 2023 voor het tweede jaar op rij negatief te eindigen. Met een score van -5,6 lag het ondernemersvertrouwen in Noord-Holland boven de landelijke score van -10,1. Ondernemers leken in 2023 gemiddeld genomen voorzichtig weer wat optimistischer over het economische klimaat te oordelen. Noord-Hollandse ondernemers oordeelden in het laatste kwartaal van 2023 het minst negatief van alle provincies.

Consumentenvertrouwen is negatief



Het consumentenvertrouwen in Noord-Holland is al vier jaar onafgebroken negatief. In 2023 waren consumenten echter minder somber dan in het voorgaande jaar. Dat consumenten over het algemeen nog steeds negatief waren ten aanzien van het economisch klimaat en de eigen financiële situatie had mogelijk te maken met de diverse internationale spanningen en de forse inflatie.

Figuur 17: Het consumentenvertrouwen.

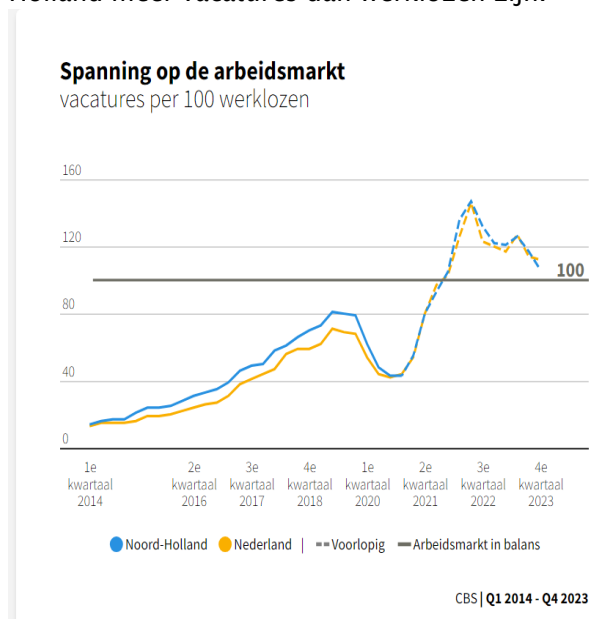
Bron: [Brede basismonitor NH](#)

Werkloosheid: positieve trend

Afgezien van een stijging in het coronajaar 2020, stabiliseert de werkloosheid in Nederland en Noord-Holland (op 3.9%), na een jarenlange afname.

Spanning op de arbeidsmarkt: positieve trend

In het vierde kwartaal van 2023 was de arbeidsmarkt in Noord-Holland redelijk in balans met 106 openstaande vacatures per 100 werklozen. Dit is het negende kwartaal op rij waarin er in Noord-Holland meer vacatures dan werklozen zijn.



Figuur 18: Spanning op de arbeidsmarkt. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

8. Energie

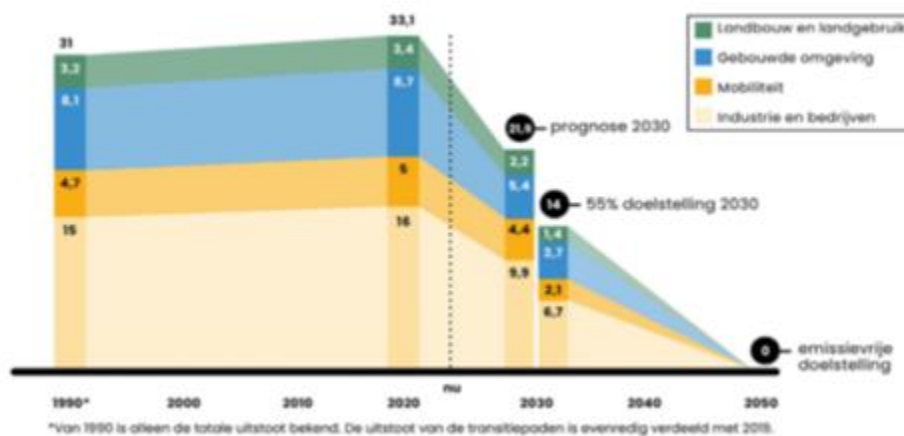
De ontwikkeling richting een duurzaam energiesysteem loopt momenteel vast. Energiezekerheid is geen gegeven meer en grondstoffenschaarste een serieuze uitdaging. De energietransitie naar hernieuwbare bronnen is urgenter dan ooit door voortgaande klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen, netcongestie en op den duur uitputting van grondstoffen.

Netcongestie urgenter dan ooit

De ontwikkeling richting een duurzaam energiesysteem loopt momenteel vast in Noord-Holland. Door netcongestie stakt de verduurzaming, wordt de woningbouwopgave bemoeilijkt en uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven beperkt. Beperkte beschikbare ruimte in boven en ondergrond betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt over het gebruik van die ruimte.

Naleving klimaatakkoord

Met het Klimaatakkoord van Parijs is wereldwijd overeenstemming om de opwarming van de aarde te beperken tot onder 2 graden Celsius, door de uitstoot van CO₂ te minimaliseren. De verwachting is dat de stijging van 1,5°C de komende tien jaar al wordt bereikt. Maar de naleving van het klimaatakkoord staat onder druk. En recent zijn de Verenigde Staten weer uit het Klimaatakkoord gestapt en is het de vraag of anderen die rol overnemen.



Figuur 19: Uitstoot per transitiepad in Mton CO₂-eq. Met prognose en doel voor 2030 en doorkijk naar 2050. Bron: [De Noord-Hollandse Klimaataankpak](#), september 2024

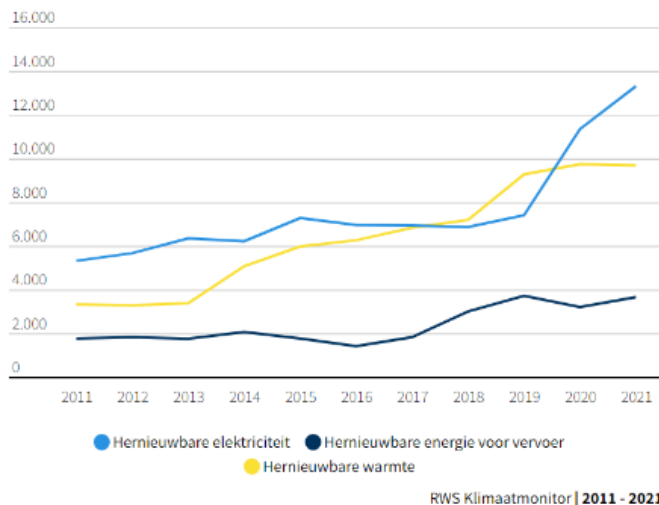
Tot voor kort lag de nadruk van het klimaatbeleid vooral op reductie van de CO₂-uitstoot door middel van het verminderen van het energiegebruik en de verduurzaming van de energievoorziening. Sinds 2015 laat de CO₂-uitstoot in Noord-Holland evenals landelijk een dalende lijn zien. (zie klimaat, brede basismonitor). Dit komt door de stijging in het aandeel hernieuwbare energie. Dit aandeel is ten opzichte van het totaal bekende energieverbruik in de provincie Noord-Holland toegenomen van 3,5 procent in 2010 naar 10,8 procent in 2021. Vooral de productie van hernieuwbare elektriciteit laat vanaf 2018 een duidelijke stijgende lijn zien.

Hernieuwbare elektriciteit sterk toegenomen

Sinds 2010 is het aandeel hernieuwbare energie ten opzichte van het verbruik in de provincie Noord-Holland toegenomen van 3,5 procent naar 10,8 procent in 2021. Het betreft hier de opwek van hernieuwbare energie ten opzichte van het totaal bekende energieverbruik. Vooral de productie van hernieuwbare elektriciteit laat vanaf 2018 een duidelijke stijgende lijn zien.

Totaal bekende hernieuwbare energie

Noord-Holland, TJ



Figuur 20: Totaal bekende hernieuwbare energie. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

Om de leveringszekerheid veilig te stellen na het stopzetten van de import van Russisch gas, moest noodgedwongen grootschalig geïnvesteerd worden in de import van lng, wat niet bijdraagt aan de transitie naar een schone energievoorziening. Daarnaast is de prikkel voor verduurzaming verkleind door de – veelal generieke – steunmaatregelen van de overheid om de energierekening voor veel huishoudens betaalbaar te houden. Verder is er onvoldoende geanticipeerd op de elektrificatie die met de verduurzaming gepaard gaat, wat in heel Noord-Holland leidt tot ernstige congestie op het elektriciteitsnet.

De beschikbaarheid en betaalbaarheid van aardgas en elektriciteit waren nauwelijks punt van aandacht, onder andere omdat Rusland tot begin 2022 altijd een betrouwbare leverancier van grote hoeveelheden goedkoop aardgas was geweest, en niet verwacht werd dat dit zou veranderen. Door de oorlog in Oekraïne viel de gaslevering door Rusland echter weg en werd aardgas schaars en duur en moesten kolencentrales weer op vol vermogen draaien. Daardoor staan in de energietransitie de beschikbaarheid en betaalbaarheid van energie weer prominent op de agenda: er moet een nieuwe balans worden gevonden tussen betrouwbaar, betaalbaar en schoon. Door een aantal knelpunten – waaronder netcongestie, leveringsrisico's voor bepaalde grondstoffen, een gebrek aan gekwalificeerd personeel en ruimte, lange vergunningstrajecten en de stikstofproblematiek – staat de uitvoerbaarheid van het transitiebeleid echter onder druk. Complexe geopolitieke ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne en de gascrisis in Nederland tonen de noodzaak om snel af te stappen van fossiele brandstoffen, zeker met het oog op zekerheid van de energievoorziening.

Bron: [PBL Balans van de leefomgeving 2023](#)

9. Mobiliteit

Ten opzichte van 2016 is de urgentie om in te zetten op de mobiliteitstransitie toegenomen, het aantal inwoners en werkgelegenheid stijgen, waardoor ook de mobiliteit stijgt. Bovendien zijn de investeringsmogelijkheden op het gebied van mobiliteit steeds beperkter, onder andere vanwege beperkt beschikbare financiën, maar bijvoorbeeld ook stikstof speelt hier een rol. De mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen zijn vaak overbelast en zorgen daardoor voor hinder voor de omgeving.

Ten opzichte van 2016 is de urgentie om in te zetten op de mobiliteitstransitie toegenomen
 Voor mobiliteit zetten we in op een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie (onze inzet om mobiliteit te verminderen, te veranderen en te verbeteren) houdt in dat ruimtelijke-economische

ontwikkeling wordt gefaciliteerd, maar zonder extra belasting van het mobiliteitssysteem en op zodanige, slimme wijze dat het mobiliteitssysteem duurzamer en veiliger wordt. We sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur, met behoud van landschap en cultuurhistorie.

De bereikbaarheid in Noord-Holland is de afgelopen jaren steeds meer onder druk komen te staan. We zien dat de mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen vaak overbelast zijn en voor hinder voor de omgeving zorgen. De groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid zorgt voor meer mobiliteit, meer vraag naar energie en meer vraag naar ruimte en infrastructuur. De huidige capaciteit van het mobiliteitsnetwerk is, zeker gezien de grote verstedelijkingsopgave, niet toereikend en uitbreidingsmogelijkheden zijn slechts beperkt beschikbaar (Ruimtelijk Voorstel). Het Rijk heeft daarnaast bepaald dat er voor de Rijks(vaar)wegen een verschuiving zal plaatsvinden van aanleg van nieuwe infrastructuur naar beheer en onderhoud van de infrastructuur. Ook op het spoor is de onderhoudsopgave groot en ook daar ligt de focus dus steeds meer op beheer en onderhoud. Dit betekent dat investeringen op dit moment vooral naar het instandhouden van de huidige infrastructuur gaan. Het oplossen van infrastructuurknelpunten is hierdoor beperkt mogelijk. De aandacht ligt daarom op het beter benutten van de huidige netwerken.

Ook bij de provincie Noord-Holland ligt om dezelfde redenen een stevige nadruk op het onderhoud van de bestaande infrastructuur. Er zijn integrale keuzes voor mobiliteit in relatie tot andere verstedelijkingsopgaven nodig om verdere problemen te voorkomen of op te lossen. Onze energieopwekking wordt duurzaam en nieuwe, schone brandstoffen worden voor iedereen toegankelijk. Deze energietransitie is de basis voor schone mobiliteit, maar vraagt ook om infrastructuur. (Bron: Perspectief Mobiliteit 2021 en Ruimtelijk Voorstel)

In 2020 en 2021 heeft de coronapandemie de samenleving en economie stevig door elkaar geschud. Hierdoor is het mobiliteitsbeeld buiten veranderd. Het mobiliteitsbeeld heeft zich deels herstelt, maar sommige effecten zijn structureel. Zo heeft het thuiswerken en flexibeler omgaan met werktijden een blijvend effect op vervoerpatronen. Er wordt meer gelopen, maar minder gefietst dan voor de coronacrisis. Voor het OV is er in 2022 nog geen volledig herstel van het OV-gebruik. Voor OV is niet duidelijk in welke mate de (hyper)spits weer zo druk wordt als voorheen, het verkeer op de weg lijkt inmiddels weer op het “pre-corona” niveau te zijn aanbeland.

Het beter benutten van onze mobiliteitsnetwerken is ook iets waar in de afgelopen jaren meer aandacht voor is gekomen. Stimuleren van de fiets op korte afstanden en bijvoorbeeld het spreiden en mijden van de drukke plekken op drukke momenten. Dit biedt potentie om ook in de toekomst de groei van mobiliteit beperkt te kunnen remmen.

Het grootste deel van de groei van woningen vindt plaats in de MRA en ook rond Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. De groei van de werkgelegenheid vindt naar verwachting voor het grootste deel plaats rond Amsterdam en Schiphol. Dat betekent dat de mobiliteitsgroei vooral binnen de MRA, tussen Alkmaar/Hoorn en de MRA en tussen de MRA en de rest van de Randstad plaatsvindt.

De energietransitie vraagt om een andere energiebron van onze voertuigen, andere infrastructuur (laadpalen, elektriciteitsnetwerk) en andere productie en distributie van alternatieve brandstoffen als waterstof en biobrandstoffen, als ook ander gedrag door bijvoorbeeld vaker te kiezen te voet of per fiets op reis te gaan.

Gebruik OV: negatieve trend

De percentages van OV-gebruik in Noord-Holland liggen in 2022 nog steeds 30 procent lager ten opzichte van 2019, het laatste jaar voor de coronacrisis. Dit kan mogelijk mede worden verklaard door de toename in thuiswerken.

Het percentage kilometers dat afgelegd wordt per trein, metro, bus of tram ten opzichte van het totaal aantal afgelegde kilometers van alle vervoerwijzen, de modal split, ligt in Noord-Holland consequent hoger dan in andere provincies en het Nederlands gemiddelde. In 2022 lag het percentage OV-gebruik in Noord-Holland op 13,4 procent tegen 11,1 procent op landelijk niveau.

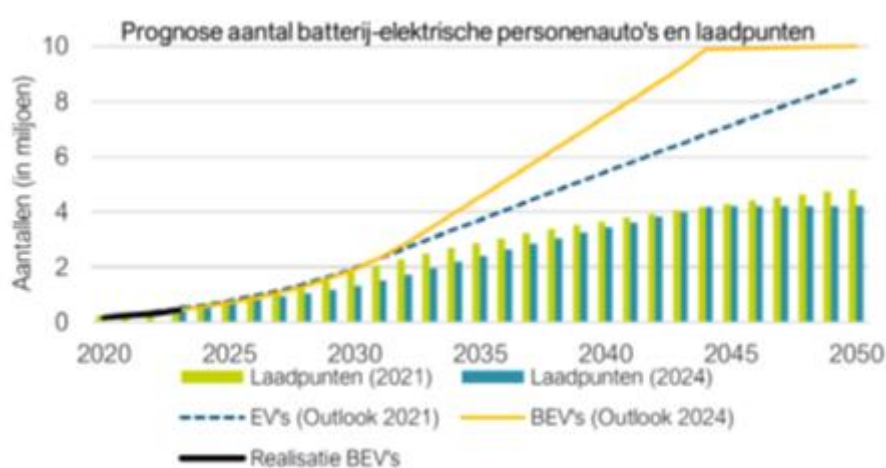
Het reisgedrag van treinreizigers lijkt na de coronacrisis blijvend te zijn veranderd. Doordeweeks reizen structureel minder forenzen met de trein. De dinsdagen en donderdagen zijn daarentegen - zeker in de spits - relatief druk.

De provincie heeft drie concessiegebieden waarin zij verantwoordelijk is voor het busvervoer. Sinds de forse daling aan begin van de coronacrisis in 2020 is het aantal instappende busreizigers voor het derde jaar op rij gestegen. Het totaal aantal instappers ligt nog wel 21 procent onder de piek van circa 72 duizend busreizigers in 2019.

Het busproduct staat steeds meer onder druk, onder andere door toenemende kosten en schaarste aan chauffeurs en de coronacrisis met daling in gebruik, dit zorgt ervoor dat het aanbod van busvervoer onder druk is komen te staan. Met onze visie Publieke mobiliteit willen we kijken hoe we anders beter het product te kunnen bieden. Hierbij komt er grotere focus op deur tot deur reizen in plaats van halte naar halte.

Aandeel elektrische en plug in hybride auto's gestegen

Het aandeel volledig elektrische en plug-in hybride auto's in het totale wagenpark is sinds 2018 gestegen van 1,6 procent naar 7,8 procent per 31 december 2023 (inclusief auto's met een brandstofcel). De verwachting is dat de aantallen elektrische auto's en laadpunten verder zullen stijgen tot 10 miljoen elektrische auto's en 4 miljoen laadpunten in 2045.



Figuur 21: Prognose aantal batterij-elektrische personenauto's en laadpunten

Bron: [Elaad Outlook Personenauto's 2024](#)

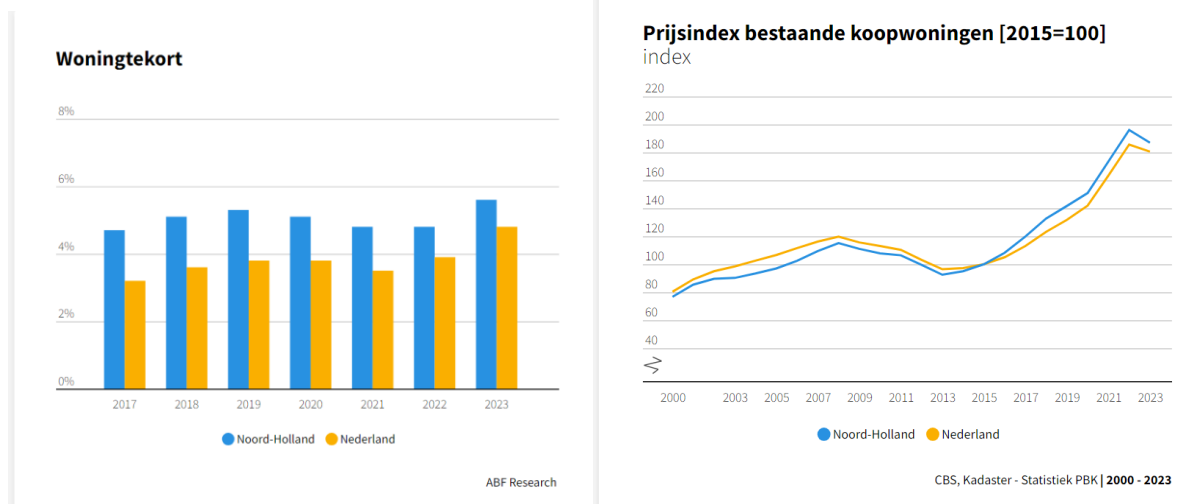
10. Verstedelijking

Ten opzichte van 2016 is het woningtekort gestegen, de leegstand van bedrijventerreinen afgenomen en de afgifte aan percelen in de zeehavens gestegen. De woningbehoefte voor Noord-Holland Zuid en Noord-Holland Noord tot en met 2049 bedraagt respectievelijk 251.300 en 38.100 woningen, en is met een kwart gestegen en bijna verdubbeld t.o.v. de prognose tot 2040 bij de vorige omgevingsvisie.

De woningnood is daarmee terug. Wonen, werken en recreëren concentreren zich verder in de stad, stedelijke agglomeraties en ook in en aan kleinere dorpen vinden uitbreidingen plaats, met tot gevolg druk op de publieke ruimte in de stad en druk op en verdichting van het omliggende landschap. Dit terwijl tevens de recreatieve behoefte en daarmee de druk op natuurgebieden en landschappen toeneemt. Energietransitie en klimaatverandering leiden in de toekomst tot nieuwe verstedelijkingsvraagstukken.

Naar 2050 toe zullen wonen, werken en recreëren zich nog meer concentreren in steden en stedelijke agglomeraties. De verstedelijking van Noord-Holland ontwikkelt zich daardoor nog steeds in twee snelheden: een lagere snelheid ten noorden van de lijn Alkmaar-Hoorn (NHN) met een woningbehoefte van 38.100 extra woningen tot en met 2049 en een hogere snelheid in het zuiden waar een woningbehoefte is van 251.300 extra woningen tot en met 2049.

Woningtekort flink gestegen



Figuur 23: Woningtekort en Prijnsindex bestaande koopwoningen. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

Tot begin 2019 liep het woningtekort op in Nederland en Noord-Holland, hierna is het tekort gedaald. Dit heeft te maken met de bevolkingsgroei; die daalde tijdens de COVID-crisis vanwege een hogere sterfte en een verminderd buitenlands migratiesaldo. De groei van het woningaanbod was groter dan de groei van de woningvraag, waardoor het woningtekort in Noord-Holland afnam naar 4,8 procent begin 2021. Gedurende het jaar 2021 liep in Noord-Holland de groei van de vraag naar woningen gelijk op met de groei van het woningaanbod. Het woningtekort begin 2022 was daardoor gelijk aan begin 2021: 4,8 procent. Begin 2023 is het tekort flink gestegen naar 5,6 procent. Dit was vooral een gevolg van de hoge bevolkingsgroei in 2022.

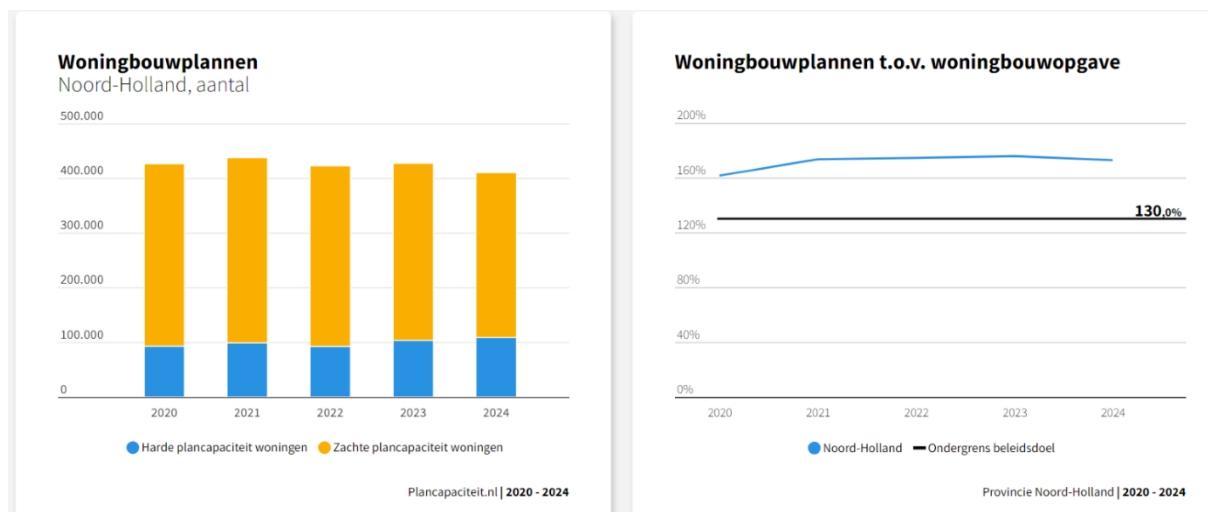
Betaalbaarheid woningen enorm gedaald

In Noord-Holland steeg de gemiddelde verkoopprijs van woningen de afgelopen jaren explosief. Waar in het jaar 2000 gemiddeld nog ongeveer 200 duizend euro werd betaald voor een woning, liep dat bedrag op tot bijna 540 duizend euro in 2022. In 2023 zijn de prijzen voor het eerst sinds 2013 gedaald door de stijging van de hypotheekrente. De gemiddelde verkoopprijs van woningen in Noord-Holland lag in 2023 nog steeds boven de vijf ton. Inmiddels blijkt uitkrantenberichten dat de gemiddelde koopprijs van woningen opnieuw gestegen is.

Woningbouwplannen ruim voldoende

Het aantal woningen in harde plannen is sinds 2022 toegenomen. In 2024 is dit gestegen met 16 duizend woningen ten opzichte van 2022 tot een totaal van 109 duizend woningen. Het 'hard' maken van een woningbouwplan vindt in veel gevallen pas plaats kort voordat de realisatie van een project begint. Een kleine wijziging van een plan kan immers tot gevolg hebben dat een compleet nieuwe procedure moet worden doorlopen. Het aantal woningen in zachte plannen is de laatste jaren afgenomen. In 2021 lag dit op 339 duizend woningen, in 2024 is dit gedaald naar 301 duizend woningen.

Om te bepalen of het aantal woningbouwplannen in Noord-Holland voldoende is, wordt dit afgezet tegen de woningbouwopgave in de komende twintig jaar. De woningbouwopgave bestaat uit de groei van de woningbehoefte plus het aantal woningen dat nodig is om het woningtekort in te lopen. Hierbij is het beleidsmatige uitgangspunt dat het aantal woningen in bouwplannen minimaal 130 procent van de woningbouwopgave moet zijn. Voor 2024 komt de verhouding woningbouwplannen ten opzichte van de woningbouwopgave uit op 173 procent: 410 duizend woningen in bouwplannen gedeeld door een woningbouwopgave 2024-2044 van 237 duizend.



Figuur 24: Woningbouwplannen. Bron: [Brede Basismonitor NH](#)

Woningbouwopgave

Bijna alle toekomstige 75-plus inwoners wonen al in Noord-Holland, en de verhuismobiliteit binnen deze groep is gering. De woningmarkt blijft het komende decennium waarschijnlijk krap en de woningbehoefte blijft groeien. In combinatie met de omvangrijke opgave voor het inlopen van het woningtekort is een stijging van de productie nodig, zodat de woningvoorraad de woningbehoefte kan bijbenen.

De toekomstige woningbouwopgave bestaat uit de groei van de woningbehoefte en het aantal woningen dat nodig is om het huidige woningtekort in te lopen. Het gaat hierbij om de netto woningbouwopgave exclusief de sloop van woningen en overige onttrekkingen aan de woningvoorraad. De netto woningbouwopgave in de PNH-Prognose 2024 voor heel Noord-Holland in de periode 2024 tot 2050 komt uit op bijna 290 duizend woningen.

De netto woningbouwopgave 2024 tot 2050 in Noord-Holland Noord ligt rond de 40 duizend woningen. In Noord-Holland Zuid is dit ongeveer 250 duizend, waarvan 132 duizend in Amsterdam. In de eerste periode, 2024 tot en met 2030, ligt de netto woningbouwopgave in de PNH-Prognose 2024 op 141 duizend woningen. Voor 2031 tot en met 2034 is de netto woningbouwopgave 45 duizend woningen. Voor de lange termijn, 2035 tot en met 2049, komt de woningbouwopgave uit op ongeveer 103 duizend woningen.

Netto woningbouwopgave PNH-Prognose 2024 per regio, 2024 t/m 2049

	Incl. inlopen woningtekort 2024 t/m 2030	2031 t/m 2034	2035 t/m 2049	Totaal 2024 t/m 2049
Noord-Holland Noord	23.400	5.900	8.800	38.100
Noord-Holland Zuid	117.900	39.100	94.300	251.300
Noord-Holland	141.300	45.000	103.100	289.400

Recreatieruimte

In 2022 was de ruimte voor recreatie in Noord-Holland 24,1 m² per inwoner. Dat is lager dan het Nederlands gemiddelde van 33,9 m². Dit komt mede door de hoge bevolkingsdichtheid; Noord-Holland is de provincie met de op één na hoogste bevolkingsdichtheid.

Bedrijventerreinen: positieve trend

De leegstand op bedrijventerreinen in Noord-Holland is de laatste jaren afgenomen tot 3,5 procent in 2021. De leegstand is tussen 2017 en 2021 in totaal met een half procentpunt afgenomen.

De uitgifte van nieuwe bedrijven- en zeehaventerreinen in de provincie Noord-Holland bevindt zich sinds 2017 op hoger niveau dan in de periode hiervoor. Tot 2017 lag de uitgifte in de meeste jaren rond de 20 hectare. Sinds 2017 werd ieder jaar meer dan 60 hectare uitgegeven. In het meeste recente jaar, 2022, was de uitgifte 75 hectare.

Belangrijke nieuwe ontwikkelingen die nog geen plek hadden in de Verkenningen 2016

11. Omgevingskwaliteit

Ten opzichte van 2016 is het belang van omgevingskwaliteit stevig verankerd in de wet. Het bereiken en in stand houden van een goede omgevingskwaliteit is een hoofddoel geworden van de Omgevingswet. Iedereen die iets verandert in de fysieke leefomgeving is verplicht de omgevingskwaliteit niet alleen te behoeden, maar zelfs te verbeteren. Erfgoed wordt steeds meer een zaak van inwoners. Bij de ratificatie van het verdrag van Faro zijn afspraken gemaakt over het democratiseren van erfgoed. Het draait erom dat gebruikers, omwonenden, kortom iedereen bepaalt wat van waarde is en welke waarde¹⁵.

12. Defensie

Door nieuwe geopolitieke verhoudingen en de oorlog in Oekraïne is het defensiebudget verhoogd en zijn er nieuwe oefengebieden voor defensie nodig, zoals laagvlieggebieden en aanlanding van amfibische voertuigen naast de al bestaande oefenterreinen. Deze staan in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie genoemd voor Noord-Holland Noord en leveren daar een extra ruimteclaim op gebieden. Daarnaast is er opvang van Oekraïense vluchtelingen nodig geweest. Er zijn meer signalen van sabotage door Rusland van bijv. de gasleiding of data- of stroomkabels en spionage door China.

13. Landelijk gebied

In de Omgevingsvisie NH2050 is al een aanzet gegeven voor het integraal benaderen van het Landelijk gebied met de beweging Vitaal landelijk gebied. Dit heeft afgelopen jaren een extra impuls gekregen met de ontwikkeling van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en de ontwikkeling van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG). Hoewel het NPLG inmiddels is opgeheven lijkt er wel een blijvende inzet te zijn de opgaven in het landelijke gebied in samenhang op te pakken.

¹⁵ [Ruimtelijk Voorstel NH](#)

Bijlage 2 Overzicht relevante onderzoeken

Onderzoek	Organisatie	Jaar	
<i>Defensie</i>			
Notitie Reikwijdte en Detailniveau Ruimte voor Defensie	Ministerie van Defensie	2023	link
<i>Economie</i>			
Dashboard werklocaties Noord-Holland en Flevoland: bedrijventerreinen	Provincie Noord-Holland	2024	link
Economische Agenda NHN	Provincie Noord-Holland, gemeenten NHN, onderwijspartijen en ondernemers	2024	link
Economisch onderzoek landbouw, opdracht PNH in uitvoering	Provincie Noord-Holland	i.u.	
Grip Noord-Holland, ruimtelijke verkenning op grootschalige bedrijvenvestigingen in provincie Noord-Holland	Provincie Noord-Holland, Royal Haskoning DHV	2023	?
Landscapes of Trade	Merten Nefs	2024	link
Provinciale Circulaire Economie Rapportage	Provincie Noord-Holland	2023	link
Rapport ruimtelijke impact circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied	Provincie Noord-Holland	2023	link
Ruimte voor Circulaire Economie	PBL	2023	link
Ruimtelijk economische verkenning	EIB	2024	link
Ruimtelijke verkenning circulaire economie Noord-Holland	Provincie Noord-Holland	2024	
Ruimtelijke verkenning Economie	PBL	2023	link
<i>Energie</i>			
Energievisie 2.0	Provincie Noord-Holland	2025	
Waterstof strategie	Provincie Noord-Holland	2025	

RES -herijking	Provincie Noord-Holland	2025	
Onderzoek SMR	Rijk KGG	2025	
Ruimtebeslag Waterstof	Gasunie	2025	
Aanlanding energie- infrastructuur, Ruimtelijke impact en brede welvaart analyse	Rebel & Rho adviseurs	2024	link
Bijlage B Monitor Energiesysteem 2024	Ministerie van Klimaat en Groene Groei	2024	link
Congestie voor terug levering van elektriciteit boven NZK	TenneT	i.u.	
Congestiemanagement onderzoek	TenneT	2024	
Dashboard energietransitie Noord- Holland	Provincie Noord-Holland	2024	link
Energie en verstedelijking	MRA	i.u.	
Governance voor logische clusters van boven gemeentelijke warmtenetten	Provincie Noord-Holland	i.u.	
Klimaat- en Energieverkenning 2024	PBL	2024	link
Netimpact van warmtealternatieven	Netbeheer Nederland	2022	link
Netvisie	Liander & TenneT	i.u.	
Noodzaak voor slimme oplossingen buiten energie knooppunten in Westfriesland	Provincie Noord-Holland	i.u.	
Noodzakelijke laad infrastructuur op bedrijfsterreinen	Provincie Noord-Holland	i.u.	
Noodzakelijke uitbreiding van het laagspanningsnet (in de helft van het aantal gemeenten)	Liander	i.u.	
Plan MER voor RES (incl alternatieven wind)	Provincie Noord-Holland	2025	link
Quick Scan Energievraag Kop van Noord-Holland 2050	de Ruijter Strategie & BUCK	2024	link
Ruimtelijke energie- regimes Noord-Holland	Polyfern	2024	link
Target Grid - Visie op hoogspanningsinfrastruc- tuur van de Toekomst	TenneT	i.u.	

TenneT's position on Battery Energy Storage Systems	BESS	2023	link
Toekomstige scenario's voor verduurzaming	Netbeheer Nederland	i.u.	
Tool voor verdelen van schaarse warmtebronnen	SPDE	i.u.	
Verkenning effecten duurzame energiedragers	Royal Haskoning DHV	2023	link
Zeewater meest logische waterbron voor elektrolyse	Energieia	2024	link

[Gezonde Leefomgeving en Klimaat](#)

CO2 impact analyse	Berenschot	2022	link
Eindverslag Verstedelijking MRA en Gezondheid	RVM	2021	link
Klimaatrechtvaardigheid	TNO	i.u.	
Koolstofverwijdering	Provincie Noord-Holland, Gelderland, Utrecht en Zuid-Holland	i.u.	
Maatregelen voor additionele CO2-reductie	Berenschot	2023	link
Mogelijkheden klimaatadaptatie - mitigatie	Deltares	i.u.	
Noord-Hollandse Klimaataanpak 2024	Provincie Noord-Holland	2024	link
Onderzoek Sweco vraagt meer aandacht voor veerkracht van vitale en kwetsbare infrastructuur	Sweco	2023	link
pKEV februari 2025 incl advies Klimaatverbond	Provincie Noord-Holland	i.u.	

[Landbouw](#)

Beleidsstukken, o.a. project herwaardering en bestuurlijke keuzes.

Concept Position Paper: Het toekomstig Gemeenschappelijk Landbouwbeleid	Huis Nederlandse Provincies		link
---	-----------------------------	--	----------------------

project Zoete Toekomst Texel. test of regenwater vanaf het najaar in de grond kan worden opgeslagen.	Zoete Toekomst Texel		link
project Zoetwaterboeren in Anna Paulowna. het ontwikkelen, onderzoeken en demonstreren van een duurzaam watersysteem in de volle breedte	Zoetwaterboeren		link
IPO position paper landbouw en voedsel 2022	IPO	2022	link
Landbouw en voedsel/ topsectorenbeleid	KIA-LVW		link
Naar duurzame toekomstperspectieven voor de landbouw	SER	2024	link
Onderzoek mestverwerking	Jan Doerr	2024	
Onderzoek van de WUR naar agri-economische structuur: Noord-Holland biedt aan om als testgebied te fungeren.	WUR		
Perspectieven op landbouw voedsel en natuur	WUR	2023	link
Reflectie op 'In Beweging', concept-Landbouwakkoord 2040	PBL	2023	link
Ruimtelijke economisch onderzoek	Provincie Noord-Holland	2025	
Meerjarige sociaal economische begeleiding van de boer	Ministerie LNV	2023	link
Sociale impact van landbouwtransitie op boeren	WUR	2023	link
Staat van landbouw natuur en voedsel	WUR & CBS	2023	link
Teksten PPLG (startversie 2023 en ambtelijke tweede conceptversie aug 2024)	Provincie Noord-Holland		link
Trajecten naar klimaatneutrale landbouw, landgebruik en glastuinbouw in 2050	PBL	2024	link

Transitie naar een duurzaam voedselsysteem	NWO		link
Verkenning ruimtebehoefte glastuinbouw Noord-Holland Noord	Stec Groep	2023	link
<i>Mobiliteit</i>			
Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027	Provincie Noord-Holland	2022	link
Hubstrategie PNH	Provincie Noord-Holland	2023	link
Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (INHi)	Provincie Noord-Holland		link
Landbouwverkeer op onze provinciale wegen. Opstellen beleidskader	Provincie Noord-Holland	i.u.	
Multimodaal Toekomstbeeld MRA	MRA	2022	link
Ontwikkelperspectief OV NHN	Provincie Noord-Holland	2024	link
Perspectief mobiliteit van provincie Noord-Holland	Provincie Noord-Holland	2021	link
Regionaal OV toekomstbeeld	Gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincies Noord-Holland en Flevoland	2019	link
Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 - Veilig van deur tot deur	Provincie Noord-Holland	2018	link
Visie publieke mobiliteit	Provincie Noord-Holland	2024	link
<i>Natuur en Recreatie</i>			
Eindrapport NH natuur- en recreatiegebieden	Provincie Noord-Holland	2022	link
Realisatieagenda Groene Hart 2024-2026	Bestuurlijk Platform Groene Hart	2024	link
SNL Subsidiestelsel Natuur- en Landschapsbeheer	Bij12		link
<i>Ruimtelijke Ontwikkeling</i>			
Analysedocument Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord	Provincie Noord-Holland	2023	link

Elke regio telt	Rli	2023	link
Agenda 2019-2021 Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Provincie Noord-Holland	Steven Slabbers	2019	link
Reflectie PBL op het Hoofdlijnenakkoord 2024-2028	PBL	2024	link
Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 - Samenwerken in de uitvoering	Programmabureau NZKG	2024	link
<i>Water en Bodem</i>			
Advies strategieën voor een klimaatbestendige haven	Deltares	2023	link
De Blauwe Lens - Transitieopgaven verbonden door water.	FABRICations. voor Hoogheemraadschap van Rijnland	2021	link
De Ruimtelijke impact van drinkwater in de Metropoolregio Amsterdam	Defacto Stedenbouw	2024	link
Deltaonderzoek zeespiegelstijging	Deltares	2025	
Deltascenario's	Nationaal Deltaprogramma	2024	link
Diverse onderzoeken veen	Veenweiden Innovatie Programma (VIP-NL)		
Innovatieprogramma veenweide	JUMP (en andere bedrijfsconcepten)		
Integrale studie Waterveiligheid en Peilbeheer fase 1	Rijkswaterstaat	2015	link
Inventarisatie water en bodem; 3 prioritaire gebieden	TAUW	2024	link
Kenniscentrum bodemdaling en fundering	KBF		link
Kennisprogramma Zeespiegelstijging, onderzoeken de mogelijke gevolgen van de zeespiegelstijging	Deltaprogramma, mi.u..m.v. overheden, bedrijven, kennis- instellingen en maatschappelijke organisaties		link
KNMI Klimaatscenario's	KNMI	2023	link
Onderzoek Water voor Waterstof	Nationaal Waterstof Programma		link

Onderzoek kusten	Wijland en OneArchitect		
Onderzoeken meten en weten veenweide en CO2	Nationaal Onderzoeksprogramma Broeikasgassen (NOBV)		link
Perspectief Deltametropool		medio 2025	
Programmaplan Zoetwaterbeschikbaarheid	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	2024	link
Quick scan Centraal Holland	Provincies Utrecht en Noord-Holland, 4 waterschappen en RWS	i.u.	link
Redeneerlijn Water en Bodem Sturend	Ministerie IenW	2022	link
Rekening houden met Water en Bodem	Ministerie IenW	2024	link
Ruimte voor de toekomst - flexibel invullen van investeringsopgaven om effecten van zeespiegelstijging in de toekomst te kunnen opvangen	Sweco	2021	link
Studie gevolgen peilopzet veenweide ZH/Utrecht/NH tot NZKG	Aquator, Arcadis, RHDHV, Sweco	2024	link
Studie Laag Nederland (studie veengebied Waterland Oost)	Nationaal Water Traineeship		
Studie mitigatie adaptatie klimaat met toekomst perspectieven	Deltares		
Studie Toekomstbestendig watersysteem Rijnland	Hoogheemraadschap Rijnland	2024	link
Toekomstscenario's kennisprogramma Zeespiegelstijging	Nationaal Deltaprogramma	2025	
Veel informatie gevolgen bodemdaling landelijke gebied, bebouwde omgeving en infrastructuur	Platform Slappe Bodem		link
Waterbeheerplan WNN 2024 - 2027 - Naar samenhang in een kwetsbaar watersysteem	Rijkswaterstaat	2024	link
Waterbeschikbaarheid voor de bereiding van drinkwater tot 2030 -	RIVM	2023	link

knelpunten en
oplossingsrichtingen

Waterveiligheidsland-
schappen

WUR & Deltares

[link](#)

Wonen

Evenwichtige groei in de
MRA;
Handelingsperspectief
voor het versterken van
de woonwerkbalans in
de MRA

MRA+Rijk

2024

Bijlage 3 Europese, Landelijke en Provinciale Beleidskaders

i.o. = in ontwikkeling

	EU	NL	Provincie NH
Ruimte		Omgevingswet	Omgevingsvisie NH2050 Omgevingsverordening
		Voorontwerp Nota Ruimte <i>Nota Ruimte i.o.</i>	Ruimtelijk Voorstel <i>Omgevingsvisie i.o.</i>
	Europese Richtlijn maritieme ruimtelijke planning	Programma Noordzee/Maritiem ruimtelijk plan	-
		Ruimtelijke strategie Datacenters	Datacenterstrategie
		Actieprogramma Ruimtelijk ontwerp 2021-2024	-
Water	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Water Plan (NWP)	Regionaal Water Plan (RWP)
	Overstromings-risico's (ROR)	Overstromingskaarten	
	Kaderrichtlijn mariene strategie (KRM)	Programma maatregelen mariene strategie	-
		Deltaprogramma	Regio advies
		Deltaprogramma zoetwater	Regio advies
		Programma Integraal Riviermanagement	-
			<i>Waterveiligheids-landschappen i.o.</i>
	<i>EU waterstrategie i.o.</i>		
Klimaat	Klimaatakkoord Parijs	NEC-programma (emisiesieplafonds)	Noord-Hollandse klimaataanpak
		Klimaatakkoord: bossenstrategie	<i>Landelijk gebied</i>
Bodem	Bodemstrategie <i>Bodemmonitoring i.o.</i>	NP Landbouwbodems	<i>Landelijk gebied</i>
		<i>Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater (i.o.)</i>	
Natuur	European Green Deal (koepel): Natuurherstelwet		
	EU Biodiversity strategy	Programma Versterken biodiversiteit	Masterplan Biodiversiteit

	Vogel en Habitat Richtlijn	Natura 2000 beheerplan Programma Natuur/Agenda Natuurinclusief <i>Vogelconcentratie-gebieden i.o.</i>	Natura 2000 beheerplan Natuurherstelmaatregelen
		Landelijke aanpak piekbelasting	Noord-Hollandse stikstof aanpak
		Programma Aanpak Groen in en om de stad	<i>Landelijk gebied</i>
Landelijk gebied		NPLG geschrap	PPLG anders, Korte termijn agenda en uitgangspunten Landelijk Gebied
Landbouw en voedsel	Farm to Fork strategie <i>Visie Landbouw en voedsel i.o.</i>	Realisatieplan Visie LNV	Voedselvisie
	Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB)	Nat. Strategisch plan (NSP) Landbouwbeleid	
Economie	EU Circular Economy Action Plan and Strategy	Nat. Programma Circ. Economie	Duurzame economie van de toekomst i. o.
		Nat. Programma Verduurzaming Industrie (NPVI)	Cluster Energie strategieën: CES NZKG, CES6 en PCES
		Programma Ruimte voor Economie	Ruimtelijke economische visie
Energie		Programma Verbinding aanlanding Wind op Zee (VAWOZ)	Regio advies
		Nat. Plan energiesysteem	Energievisie 2.0
		Programma Energie-hoofdstructuur	
		Nationaal Waterstofprogramma	Waterstofstrategie
		Nat. Programma lokale warmte	
		Nat. Programma Reg. Energie Strategie (RES)	RES NHN en RES NHZ
		MIEK	pMIEK
Mobiliteit	Europese richtlijn omgevingslawaa	Actieplan geluid	Actieplan geluid
		Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte Transport (MIRT)	Perspectief Mobiliteit Programma OV-knooppunten Multimodaal Toekomstbeeld MRA

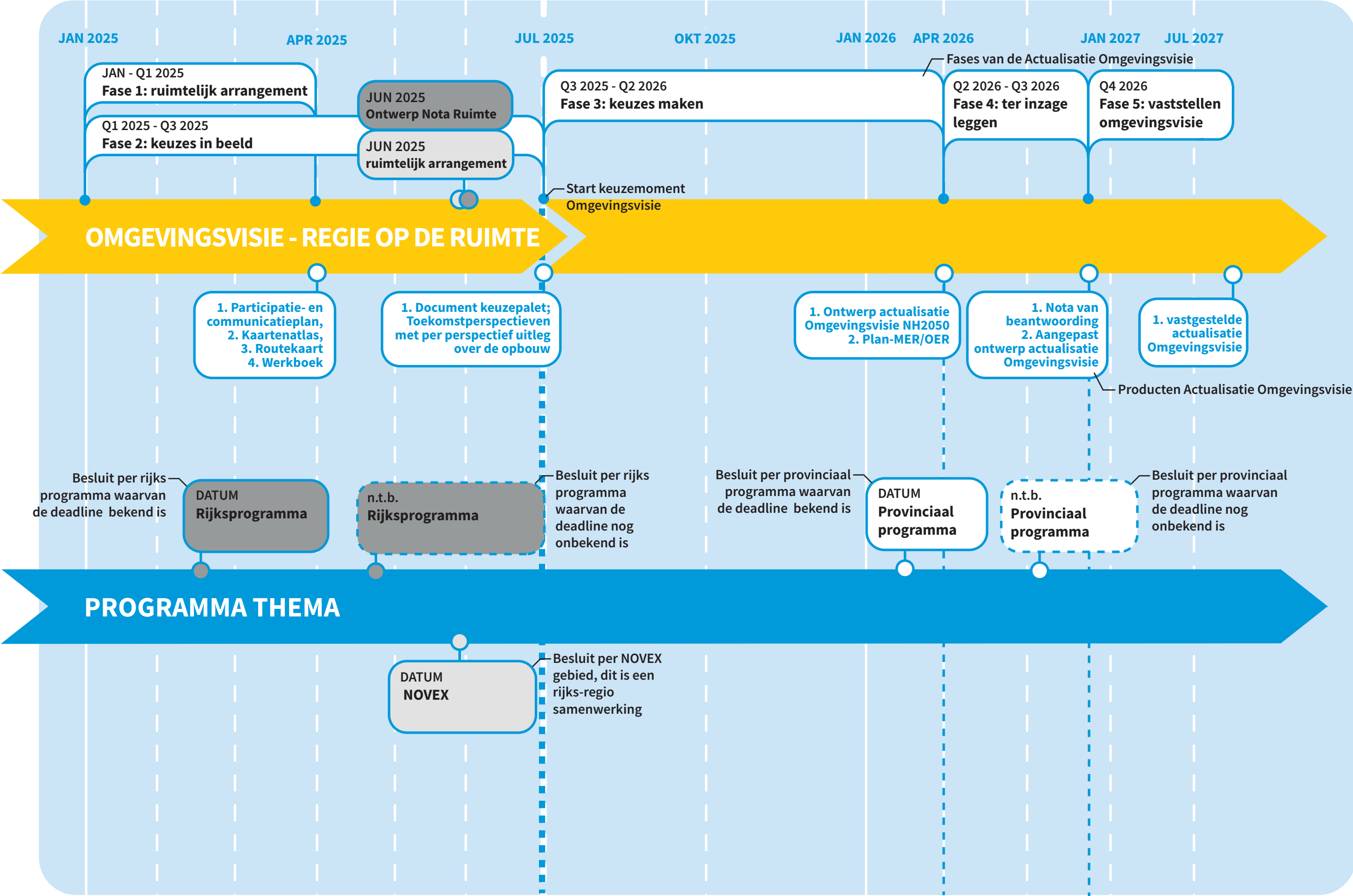
			Samen Bouwen aan bereikbaarheid MRA
		Nat. Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	
Woningbouw		Wetsvoorstel versterking regie volkshuisvesting i.o.	Regionaal volkshuisvestings-programma i.o.
		Programma Woningbouw	Woondeal MRA Woondeal regio NHN
		Programma verstedelijking en Wonen	Verstedelijkingsstrategie MRA
		Nat. Aanpak biobased bouwen	
Gezonde Leefomgeving		Nat. Milieu Plan	
		Stelselwijziging luchtvaartgeluid luchthavenindeling-besluit (LIB) Schiphol i.o.	
		Programma (dreigende) overschrijding omgevingswaarde	
		Programma Gezonde Leefomgeving	Beleidskader Gezonde Leefomgeving i.o.
Omgevings kwaliteit		Programma Erfgoeddeal	Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Beleidskader Erfgoed en Cultuur Visie Omgevingskwaliteit i.o. Landschapsstrategie i.o.
Defensie		Programma Ruimte voor Defensie	
NOVEX			Ontwikkelperspectief MRA, NZKG, Groene Hart, Schipholregio, Ontwikkelperspectief NHN i.o.
Overig	Europe Fit for the Digital Age		
	AI verordening i.o.		AI en Datastrategie i.o.
			Visie Recreatie en Toerisme Visie waterrecreatie

40 Nationale Ruimtelijke Programma's van de Nederlandse rijksoverheid voor de NOVI:

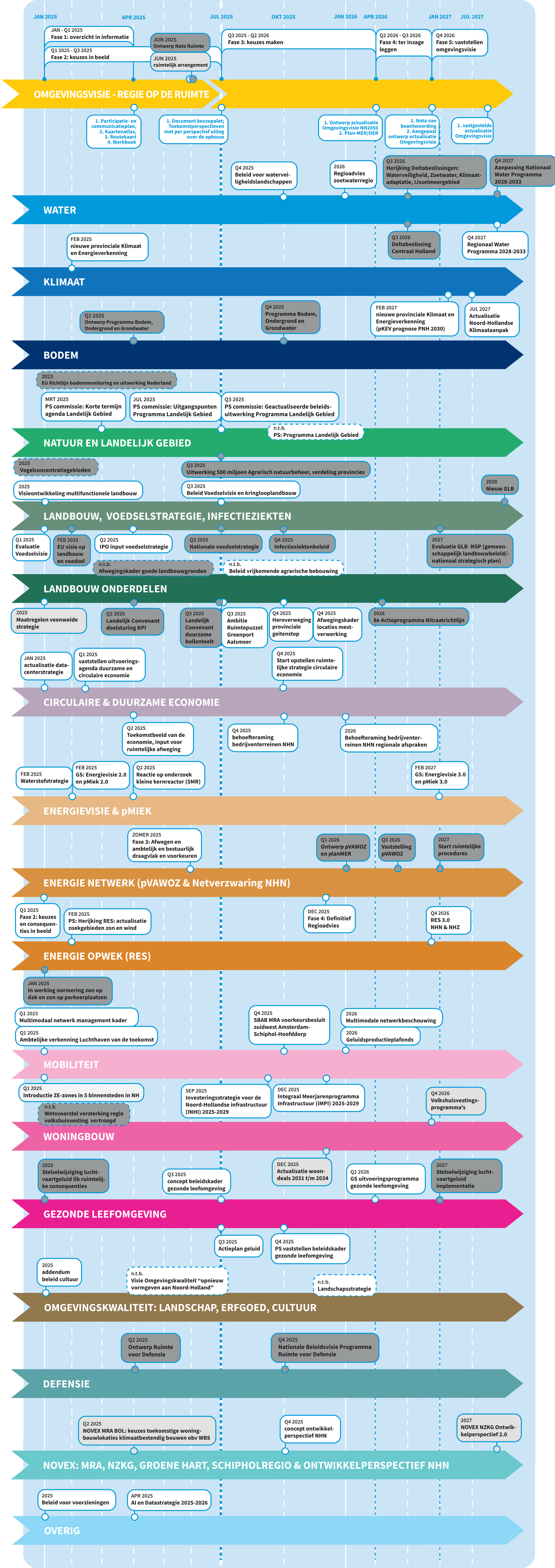
website ministerie van VRO: [Nationale programma's | Ruimtelijke ordening Nederland](#)

- [Actieplan geluid](#)
- Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021 – 2024 [Actieprogramma Ruimtelijk Ontwerp 2021-2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)
- [Beheerplan Natura 2000](#)
- [Deltaprogramma Zoetwater](#)
- [Erfgoed Deal](#)
- [Landelijke aanpak piekbelasting](#)
- [Maritiem ruimtelijk plan](#)
- [Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat \(MIEK\)](#)
- [Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport \(MIRT\)](#)
- [Nationaal Milieuprogramma \(NMP\)](#)
- [Nationaal Plan Energiesysteem](#)
- [Nationaal Programma Circulaire Economie \(NPCE\)](#)
- [Nationaal Programma Landbouwbodems](#)
- [Nationaal Programma Lokale Warmte](#)
- [Nationaal Programma Regionale Energie Strategie \(NP RES\)](#)
- [Nationaal Programma Verduurzaming Industrie](#)
- [Nationaal Water Programma 2022 – 2027](#)
- [Nationaal Waterstof Programma](#)
- [Nationale Agenda Laadinfrastructuur \(NAL\)](#)
- [NEC-programma \(emissieplafonds\)](#)
- [Programma bij \(dreigende\) overschrijding omgevingswaarde](#)
- [Deltaprogramma](#)
- [Programma Bodem, Ondergrond en Grondwater \(i.o.\)](#)
- [Programma Energiehoofdstructuur](#)
- [Programma van maatregelen mariene strategie](#)
- [Programma Verbinding Aanlanding Wind Op Zee \(VAWOZ\)](#)
- [Programma Versterken Biodiversiteit](#)
- [Programma Verstedelijking en Wonen](#)
- [Programma Gezonde Leefomgeving](#)
- [Programma Integraal Riviermanagement](#)
- [Programma Natuur](#)
- [Programma Noordzee 2022 – 2027](#)
- [Programma ONS Landschap](#)
- [Programma Ruimte voor Biobased bouwen > Nat. Aanpak biobased bouwen, \[Nationale Aanpak Biobased Bouwen - Building Balance\]\(#\)](#)
- [Programma Ruimte voor Defensie](#)
- [Programma Ruimte voor Economie](#)
- [Programma Woningbouw](#)
- [Programmatische aanpak Groen in en om de stad](#)
- [Realisatieplan Visie Landbouw, Natuur en Voedsel > 2019, \[Realisatieplan Visie LNV: Op weg met nieuw perspectief | Publicatie | Rijksoverheid.nl\]\(#\)](#)
- [Ruimtelijke Strategie Datacenters > 2019, \[Ruimtelijke Strategie Datacenters | Rapport | Rijksoverheid.nl\]\(#\)](#)

Leeswijzer - Actualisatie Omgevingsvisie



Actualisatie Omgevingsvisie: beleidsontwikkeling met ruimtelijke aspecten, 25 feb 2025



Commissie Ruimte

Dossiernummer	17795
Extern Zaak ID	2257120
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	11.f
Titel	Ruimte: Ontheffingsverzoek Dwarsweg 18 Uithoorn (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De gemeente Uithoorn heeft een verzoek om ontheffing ingediend van de Omgevingsverordening NH2022 voor de realisatie van huisvesting van tijdelijke werknemers voor vier glastuinbouwbedrijven. Gedeputeerde Staten besluiten de ontheffing te verlenen.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.J. Verwindt

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144039
verwindtj@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: ontheffing van artikel 6.47 OVNH2022 voor huisvesting
tijdelijke werknemers Dwarsweg 18 Uithoorn**

Verzenddatum

- 6 MAART 2025

Kenmerk

2257120/2377442

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

- Besluit ontheffing huisvesting tijdelijke werknemers

Uw kenmerk

Inleiding

Burgemeester en Wethouders van Uithoorn hebben verzocht om ontheffing van artikel 6.47 van de Omgevingsverordening NH2022 voor de realisatie van huisvesting voor tijdelijke werknemers van vier glastuinbouwbedrijven in het glastuinbouwconcentratiegebied 'De Kwakel - Kudelstaart'. Op 4 maart 2025 hebben wij besloten om de gevraagde ontheffing te verlenen.

Gelet op het belang om voldoende en kwalitatief goede huisvesting voor tijdelijke werknemers te realiseren en het feit dat de kavel waarop de huisvesting plaatsvindt de herstructurering en de verduurzaming van het glastuinbouwconcentratiegebied niet in de weg staat, hebben wij besloten om voor dit plan ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 6.47 Omgevingsverordening NH2022. Aan de ontheffing is de voorwaarde verbonden dat de gemeente in de omgevingsvergunning borgt dat de huisvesting uitsluitend wordt gebruikt voor de huisvesting van tijdelijke werknemers in het glastuinbouwconcentratiegebied 'De Kwakel - Kudelstaart'. Tevens is de inpassingvereiste opgenomen dat de gemeente inheemse beplanting en onderbeplanting gebruikt om een zachtere overgang tussen het bebouwde glastuinbouwcluster en het achterliggende landschap te realiseren.

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

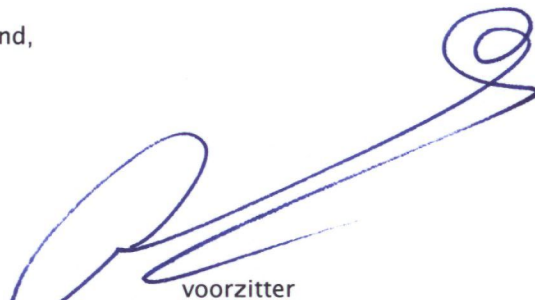
Tot slot

Ons besluit maakt onderdeel uit van het door de gemeente op te stellen ruimtelijk plan voor de realisatie van de huisvestingslocatie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk


voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2. bijlage(n)

1. Ontheffingsverzoek gemeente Uithoorn

2. Besluit op ontheffingsverzoek

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Uithoorn
Postbus 8
1420 AA Uithoorn

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J. Dam

BEL/RSO

Telefoonnummer +31 235145123

jolanda.dam@noord-holland.nl

1 | 6

Betreft: ontheffingsverzoek Dwarsweg 18 Uithoorn

Verzenddatum

- 6 MAART 2025

Geacht college,

Kenmerk

2257120/2373197

In uw brief van 15 mei 2024, door ons ontvangen op 21 mei 2024, verzoekt u ons om op grond van artikel 6.11 Omgevingsverordening NH2022 ontheffing te verlenen van artikel 6.47 sub b. en h. van deze verordening. Op basis van de ontheffing wilt u de realisatie van een solitaire grootschalige huisvesting (logiesfunctie) achter de Dwarsweg 18 te Uithoorn (kadastraal bekend onder sectie D, nummer 7245 en 7315) mogelijk maken. Deze huisvesting is bestemd voor de tijdelijke werknemers van de vier glastuinbedrijven Hedera Plant, Heemskerk Plant, HPD Potplanten en Van Rijn Roses welke gevestigd zijn in de nabijheid van perceel.

Uw kenmerk

2024-048255

Wij hebben besloten om uw verzoek in te willigen en de gevraagde ontheffing te verlenen. Aan de ontheffing zijn voorschriften verbonden. Hieronder treft u de motivering van ons besluit.

Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid (artikel 6.11 van de OV NH2022) is gebaseerd op artikel 2.32, eerste lid, van de Omgevingswet. De ontheffing kan worden verleend als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd. Wij kunnen aan de ontheffing voorschriften verbinden indien de belangen die worden gediend met de regels waarvan ontheffing wordt verleend dit noodzakelijk maken.

Planologische situatie

Het plangebied bestaat uit een perceel grond van circa 12.500m² dat ligt aan de rand van het glastuinbouwgebied. Ten behoeve van de realisatie van de huisvesting zullen de op het perceel aanwezige kassen worden gesloopt.

Aan het perceel is in het bestemmingsplan 'Landelijk gebied - Glastuinbouw' de bestemming 'Agrarisch - Glastuinbouw 1' toegekend.

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

Ter plaatse is een glastuinbouw- en een sierteeltbedrijf toegelaten. Logiesactiviteiten ten behoeve van werknemers zijn in strijd met de planregels.

Met de planontwikkeling dient om die reden rekening te worden gehouden met de instructieregels van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022). De planontwikkeling is in strijd met artikel 6.47 Glastuinbouwconcentratiegebied OV NH2022.

Beoogde situatie

Het initiatief ziet op de ontwikkeling van huisvesting van werknemers voor de vier glastuinbouwbedrijven Hedera Plant, Heemskerk Plant, HPD Potplanten en Van Rijn Roses. In 2018 hebben deze bedrijven ieder afzonderlijk een aanvraag gedaan om huisvesting te mogen realiseren op eigen terrein. Met het oog op efficiency en een gedegen beheer van de voorziening heeft u de suggestie gedaan om in samenwerking te komen tot één plan. De ondernemers hebben de suggestie opgepakt en zijn gekomen tot een gezamenlijke ontwikkeling op het hiervoor beschreven perceel. De locatie biedt ruimte voor de huisvesting van 200 werknemers die worden gehuisvest in 100 wooneenheden met per wooneenheid een aparte slaapkamer per persoon. De woonoppervlakte is circa 40m². Het overige programma bestaat uit een beheerdersruimte, een centrale wasruimte, een opslag gebouwbeheer en een container opstelplek. Er is ruimte gereserveerd voor minimaal 100 parkeerplekken. Tevens worden fietsen beschikbaar gesteld. De locatie ligt in de nabijheid van de werkgevers en de afstand tot voorzieningen liggen op 1 tot 1,5 kilometer afstand.

Gemeentelijke belangen

In het ontheffingsverzoek geeft u aan dat de belangrijkste reden om mee te willen werken aan het initiatief is om tegemoet te komen aan de behoefte aan zowel kwantitatieve als kwalitatieve huisvesting. U sluit hiermee aan op de nationale en regionale behoefte aan kwalitatief goede huisvesting. De beoogde huisvesting sluit ook aan bij de op 1 juli 2023 in werking getreden 'Wet goed verhuurderschap', die tot doel heeft kwetsbare groepen beter te beschermen tegen misstanden, zoals slechte woonomstandigheden en oneerlijke contractvoorwaarden.

U bent van mening dat deze grootschalige huisvesting het beheer en de kwaliteit van huisvesting beter mogelijk maakt. Naast de voordelen van de schaalvergroting op het gebied van energieverbruik en verkeerstromen ziet u de volgende voordelen:

- Er is een beter beheer mogelijk, waardoor overlast kan worden beperkt.
- Door de omvang is de realisatie van gemeenschappelijke voorzieningen mogelijk.
- Er kan worden voldaan aan de SNF-norm; de norm van de Stichting Normering Flexwonen om te zorgen voor veilige en kwalitatieve huisvesting.
- Er kan een opzegtermijn van een maand worden gehanteerd voor werknemers die niet meer bij een van de werkgevers in dienst zijn.

Met een initiatief voor 200 plekken wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de kwantitatieve vraag naar tijdelijke werknemers in de gehele regio.

De noodzaak tot fatsoenlijke huisvesting wordt ook onderkend door de Greenports Nederland. Zij hebben een landelijke werktafel huisvesting internationale werknemers en zien dat de oplossingen aan huisvesting erg divers is: van reguliere woningen, huisvesting bij bedrijven, voormalige bedrijfswoningen maar ook op campings en recreatieparken. Bij huisvesting in bestaande woningen worden de volgende problemen gezien: onvoldoende capaciteit, zeker in seizoenpieken, huisjesmelkers, kwalitatief ondermaatse oplossingen en het ontbreken van voldoende toezicht. Het leidt tevens tot verdringing op de toch al krappe woningmarkt.

Beoordeling inhoudelijke aspecten

In de Omgevingsverordening NH2022 ligt de locatie binnen de werkingsgebieden Glastuinbouwconcentratiegebied en Landelijk gebied. Aan het ontheffingsverzoek ligt nog geen aanvraag omgevingsvergunning of een omgevingsplan ten grondslag. Reden waarom de ontheffing is beoordeeld op basis van de op het tijdstip van de verlening geldende Omgevingsverordening die is ingegaan op 2 januari 2025.

Glastuinbouwconcentratiegebied

De instructieregels van artikel 6.47 Glastuinbouwconcentratiegebied van de OV NH2022 geven aan dat uitsluitend kan worden voorzien in logiesactiviteiten binnen het bouwperceel als ondergeschikte activiteit ten behoeve van een volwaardig glastuinbouwbedrijf. Bebouwing op het perceel van een glastuinbouwbedrijf dient voor ten minste 85% te bestaan uit kassen. Het voorliggende plan past niet volledig binnen deze regels omdat de logiesactiviteiten niet worden gerealiseerd binnen het bouwperceel van één glastuinbouwbedrijf en deze activiteiten niet ondergeschikt zijn aan één bedrijf.

Glastuinbouwconcentratiegebieden zijn aangewezen om dit type bedrijvigheid zoveel mogelijk te concentreren vanwege de ruimtelijke kwaliteit en verduurzaming van de glastuinbouw. Clustering is een belangrijke voorwaarde voor de verduurzaming van de glastuinbouw. Door samenwerking en concentratie worden grote systeemveranderingen in de CO₂- en warmtevoorzieningen mogelijk en rendabel. De instructieregel uit artikel 6.47 voorziet in de bescherming van het glastuinbouwcluster door zoveel mogelijk functies anders dan glas of gelieerd aan de glastuinbouw te weren. Dit is overeenkomstig de bedoeling van de regeling dat er geen andere functies dan glas, die de ontwikkeling van de glastuinbouw in de weg staan, mogelijk worden gemaakt.

Huisvesten van tijdelijke werknemers wordt mogelijk gemaakt als vorm van niet-agrarische activiteiten. In de regels is hierover gesteld dat dit als ondergeschikte functie is toegestaan bij een volwaardig glastuinbouwbedrijf binnen het bouwperceel.

De vier samenwerkende glastuinbouwbedrijven zijn van een dusdanig grote omvang dat kan worden gesteld dat de realisatie van 200 slaapplekken ten behoeve van deze vier glastuinbouwbedrijven feitelijk van ondergeschikte aard is. De huisvesting op deze locatie belemmert de belangen die gediend zijn met de aanwijzing van het glastuinbouwconcentratiegebied niet. De locatie ligt aan de rand van het glastuinbouwconcentratiegebied. Door de afmeting en de ligging van de kavel kan worden gesteld dat het niet reëel is dat deze kavel geschikt is voor de vestiging van een modern toekomstbestendig glastuinbouwbedrijf.

In uw aanvraag om ontheffing geeft u aan dat u buiten de piekbelasting van de vier bedrijven ruimte wilt bieden voor huisvesting van andere tijdelijke werknemers uit de regio. De werknemers die al werkzaam zijn bij de bedrijven hebben een voorkeurspositie. Gezien het belang van het behoud, de verduurzaming en de herstructurering van het glastuinbouwcluster zijn slechts ondergeschikte functies aan de glastuinbouw toegestaan. Daarom achten wij het niet wenselijk om de logiesfunctie beschikbaar te stellen voor andere bedrijven dan bedrijven in de glastuinbouwsector. De ontheffing wordt dan ook uitsluitend verleend voor een logiesfunctie ten behoeve tijdelijke werknemers in het glastuinbouwgebied 'De Kwakel - Kudelstaart'.

Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied

Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het werkingsgebied landelijk gebied dient rekening te worden gehouden met de inpassingsprincipes uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie overeenkomstig de regels van artikel 6.70 OV 2022. In het stedenbouwkundig plan van 10 oktober 2024 'Migrantenhuisvesting Dwarsweg 18 De Kwakel' van KIEN ontwerp heeft de gemeente gemotiveerd op welke manier rekening is gehouden met de inpassingsprincipes.

De wisselende oriëntatie van de bouwblokken sluit wat minder goed aan op het rechtlijnige karakter van de kassencomplexen en het droogmakerijenlandschap. Wij vinden het echter vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt in dit geval aantrekkelijk de bouwblokken afwijkend te positioneren. Het zorgt ervoor dat er kwalitatieve groene ruimtes tussen de woonblokken kunnen ontstaan en er minder doorzicht is vanaf de dijk naar de parkeervoorziening en het daarachter gelegen kassencomplex. Het is in ieder geval van belang dat de planopzet aansluit op het rationele karakter van de kassencomplexen binnen de droogmakerij en niet op het grillige karakter van het veenlandschap van de Kalslagerpolder. De kavelsloot wordt in het plan meer richting de dijk verplaatst. Daar hebben wij op hoofdlijnen geen bezwaar tegen, omdat hiermee de oorspronkelijke slootstructuur grotendeels weer wordt hersteld. Wel zien we kans voor een bredere ecologische oever. Zo kan kwel vanuit het hoger gelegen natte veenlandschap opgevangen worden en kan het meer tegendruk bieden om wegzijging van het water uit het veen te verminderen. Een mooie kans voor klimaatadaptatie en vergroting biodiversiteit.

Een andere kans binnen dit thema is om halfverharding/ grasbetontegels te gebruiken voor de parkeervoorziening. Tot slot is het gebruik van inheemse beplanting en onderbeplanting nodig om een zachtere overgang tussen het bebouwde glastuinbouwcluster en het achterliggende landschap te realiseren.

Conclusie

Wij komen gelet op het bovenstaande tot de conclusie dat onverkorte toepassing van artikel 6.47 van de OV NH2022 in dit specifieke geval leidt tot een onevenredig belemmering van de gemeentelijke taak en bevoegdheid tot de realisatie van kwantitatief en kwalitatief goede huisvesting voor tijdelijke werknemers. Met het plan wordt het provinciale belang van bescherming van het glastuinbouwcluster, gelet op omvang en ligging van het perceel aan de rand van het concentratiegebied niet geschaad. Het belang van een kwalitatief en kwantitatief goede huisvesting weegt naar onze mening zwaarder dan de geringe aantasting van het glastuinbouwcluster.

Besluit

Gelet op het voorgaande besluiten wij om:

Op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.47 te verlenen en hieraan de volgende voorschriften te verbinden:

1. Deze ontheffing ziet op de locatie achter de Dwarsweg 18 te Uithoorn, kadastraal bekend onder sectie D, nummer 7245 en 7315.
2. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een omgevingsvergunning voor de realisatie en het gebruik van een huisvesting voor tijdelijke werknemers als ondergeschikte activiteit aan de functie glastuinbouw. De huisvestingslocatie mag dus niet als zelfstandige activiteit worden vergund.
3. In de omgevingsvergunning wordt geborgd dat de huisvesting uitsluitend wordt gebruikt voor de huisvesting van tijdelijke werknemers in het glastuinbouwconcentratiegebied 'De Kwakel - Kudelstaart'.
4. Bij de inrichting wordt inheemse beplanting en onderbeplanting gebruikt om een zachtere overgang tussen het bebouwde glastuinbouwcluster en het achterliggende landschap te realiseren.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 6.11 derde lid van de Omgevingsverordening NH2022 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van deze ontheffing.

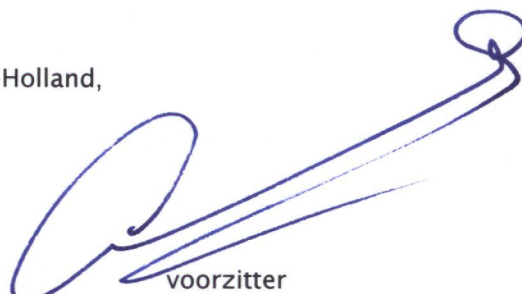
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Rechtsbescherming

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat artikel 16.85, eerste lid, van de Omgevingswet bepaalt dat het onderhavige besluit tot het verlenen van een ontheffing geacht wordt deel uit te maken van het besluit waarover de regel waarvan ontheffing is verzocht, is gesteld. Dit betekent dat tegen deze ontheffing kan worden opgekomen door het indienen van een bezwaarschrift of het instellen van beroep tegen het gemeentelijk besluit.

Zaaknummer : 2024-048255
Documentnummer : D2024-05-003718
Kenmerk :
Bijlagen :
Beh. ambtenaar : Kristien Vogel
Telefoonnummer :
E-mailadres : gemeente@uithoorn.nl

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

INGEKOMEN 21 MEI 2024

Onderwerp
Ontheffingsverzoek Omgevingsverordening NH2022

Datum
15 mei 2024

Geachte college,

Het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn heeft een verzoek ontvangen voor het wijzigen van het omgevingsplan, dan wel mee te werken aan een procedure voor een Buitenplanse omgevingsplan activiteit (Bopa) in afwijking van het omgevingsplan 'Landelijk gebied - Glastuinbouwgebied' en 'Landelijk gebied - Veenweidegebied' (vastgesteld op 25 juni 2015) ten behoeve van het realiseren van grootschalige arbeidsmigrantenhuisvesting achter de Dwarsweg 18 (kadastraal bekend onder sectie D, nummer 7245 en 7315). Het perceel valt binnen het werkingsgebied 'Glastuinbouwconcentratiegebied' zoals aangewezen door de Omgevingsverordening NH22. Artikel 6.47 sub b en h van deze verordening verzet zich tegen de grootschalige ontwikkeling die het college ter plaatse mogelijk wil maken. Gelet hierop is ontheffing van de Omgevingsverordening NH22 noodzakelijk, om het plan doorgang te kunnen laten vinden.

Het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn doet hierbij een verzoek aan het college van gedeputeerde staten om voor het betreffende perceel achter de Dwarsweg 18 ontheffing te verlenen van artikel 6.47 sub b en h van de Omgevingsverordening NH2022.

Dit verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Beschrijving van het initiatief
2. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie
3. Aansluiting op landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk beleid over huisvesting voor arbeidsmigranten
4. Motivatie om mee te werken aan het initiatief
5. Beschrijving strijdigheid met de Omgevingsverordening NH2022
6. Afsluiting en verzoek

1. Beschrijving van het initiatief

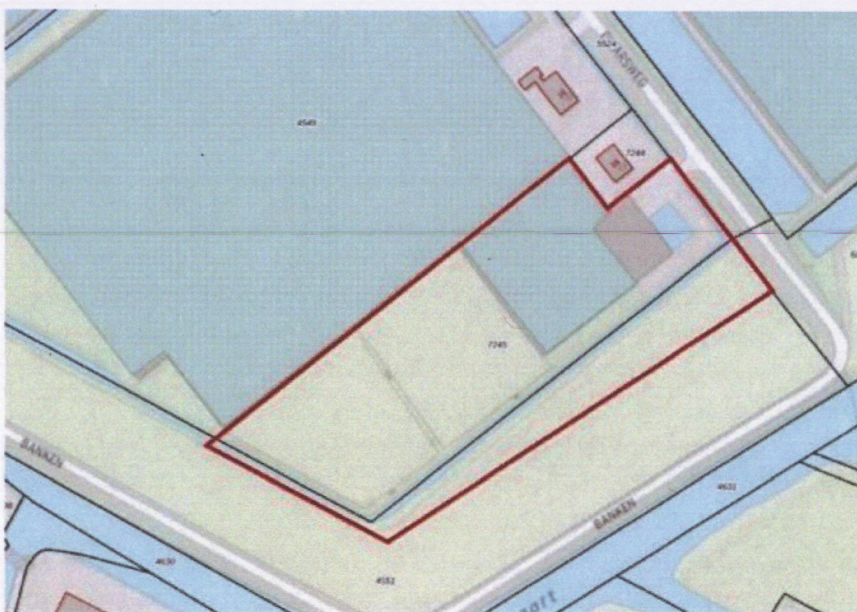
De vier glastuinbouwbedrijven Hedera Plant, Heemskerk Plant, HPD Potplanten en Van Rijn Roses van wie het onderhavige initiatief afkomstig is, hebben elk afzonderlijk in 2018 een aanvraag gedaan om huisvesting te realiseren voor arbeidsmigranten. De gemeente Uithoorn heeft aan de vier individuele bedrijven de suggestie gedaan om in samenwerking één plan uit te werken in plaats van vier individuele locaties, vooral met het oog op een efficiënt en gedegen beheer van de woonvoorziening. In reactie hierop is een gezamenlijk initiatief gestart voor een ontwikkeling op het perceel van twee van de initiatiefnemers. Op de betreffende locatie bevindt een klein glastuinbouwbedrijf dat zal worden gesloopt; er zal enkel huisvesting voor arbeidsmigranten gerealiseerd worden.

De initiatiefnemers zijn gezamenlijk op de locatie aan de Dwarsweg 18 uitgekomen, vanwege de volgende redenen:

- Nabijheid van de werkgevers: Van Rijn Roses is slechts 2 minuten fietsen, Heemskerk Plant 3 minuten, HPD Potplanten 6 minuten en Hedera Plant maximaal 10 minuten.
- Formaat en vorm van de kavel: De locatie is voldoende groot om 200 arbeidsmigranten met beheerders te huisvesten, maar gezien de vorm en maat incourant voor glastuinbouw (als ook bevestigd door de Greenport Aalsmeer). Als er al ruimte beschikbaar is, zijn daar vaak meerdere ruimteclaims op. Het betreffende kavel lijkt daarom geschikt voor een nevenfunctie zoals een logiesfunctie voor arbeidsmigranten, waar in de regio en bij de omliggende glastuinbouwbedrijven een grote behoefte aan is.
- Afstand tot voorzieningen is klein. De woonomgeving en recreatieplekken (tennisvereniging, skeelerbaan, Westeinderplassen, Fort bij de Kwakel etc.) liggen op ca. 1 kilometer afstand en de dichtstbijzijnde supermarkt ligt op ca. 1,5 kilometer afstand. De initiatiefnemers zijn voornemens om op eigen terrein recreatievoorzieningen te realiseren waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Veel voorzieningen en werklocaties zijn dus op fietsafstand. Ook de medische voorzieningen zijn in de nabije omgeving te vinden. Kudelstaart en Uithoorn hebben beide een gezondheidscentrum en apotheek.

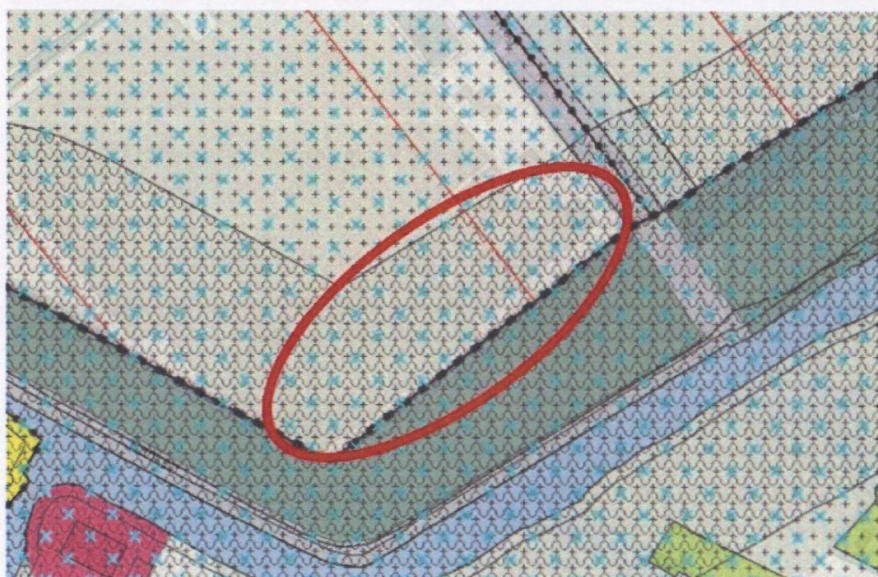
2. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie

Het plangebied bestaat uit ongeveer 12.500 m², aan de rand van het glastuinbouwgebied. De grond wordt begrensd door een glastuinbouwbedrijf, sloot, weg en dijk. Momenteel staat binnen het plangebied een klein glastuinbouwbedrijf (figuur 1).



Figuur 1 Kavel Dwarsweg 18, plangebied rood aangegeven.

Het bestemmingsplan Landelijk gebied Glastuinbouw (zie figuur 2 voor een uitsnede) laat ter plaatse een glastuinbouwbedrijf en een zaadveredelingsbedrijf toe. Verder zijn de gronden bestemd voor wandel- en fietspaden voor recreatieve doeleinden en extensief recreatief medegebruik. Naast de toegelaten bedrijvigheid is een aantal aanverwante nevenfuncties toegestaan.



Figuur 2 Uitsnede bestemmingsplan, het rood omcirkelt de planlocatie (bron: omgevingswet.overheid.nl/)

Huisvesting van arbeidsmigranten als vorm van bedrijvigheid in de vorm van permanente en/of tijdelijke voorziening voor die huisvesting met bijbehorende buitenruimte is weliswaar elders in het plangebied toegelaten, doch niet ter plaatse van de locatie die initiatiefnemers voor ogen hebben. Het initiatief is strijdig met het bestemmingsplan voor wat betreft de toegelaten functie huisvesting arbeidsmigranten als specifieke vorm van bedrijvigheid. Voor doorgang van het initiatief aan de Dwarsweg 18 is daarom een omgevingsplanwijziging of een Bopa nodig. Verder ligt de locatie binnen het luchthavenbeperkingengebied, LIB 5. Het realiseren van nieuwe gevoelige functies is hier slechts mogelijk na verkrijging van een verklaring van geen bezwaar (vvgb) van de Minister van Infrastructuur. Deze vvgb is inmiddels toegekend door de Minister.

3. Aansluiting op landelijk, regionaal, provinciaal en gemeentelijk beleid over huisvesting voor arbeidsmigranten

Nationale en regionale trend

Al in 2011 is er uit het parlementaire onderzoek 'Lessen uit recente arbeidsmigratie' op het gebied van huisvesting de conclusie getrokken dat er kwalitatief en kwantitatief onvoldoende woningaanbod is voor arbeidsmigranten. In nationaal onderzoek van het Aanjaagteam bescherming arbeidsmigranten, onder leiding van Emile Roemer, genaamd 'Geen tweederangs burgers' uit 2020, opgesteld in opdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, wordt dit nader bevestigd, en worden aanbevelingen gedaan voor meer en betere huisvesting voor arbeidsmigranten. Mede naar aanleiding daarvan is de Greenport Aalsmeer een project gestart om dit verder in beeld te brengen en regionaal maatregelen te treffen. In dat kader is in 2021 door Decisio (in opdracht van de Greenport Aalsmeer) een rapport opgesteld waaruit blijkt dat er in de periode 2010-2019 een jaarlijkse groei van 16% aan arbeidsmigranten in de regio heeft plaatsgevonden. Ook de Rekenkamer van de gemeente Uithoorn heeft hier onderzoek naar verricht ('Huisvesting arbeidsmigranten' in 2021). Met de invoering van de 'Wet goed verhuurderschap' (vanaf 1 juli 2023 in werking) wordt er steeds meer aandacht gevestigd op kwalitatief goede huisvesting. Hoewel de wet een bredere focus heeft, zijn er specifieke regels en richtlijnen die van toepassing zijn op de huisvesting van arbeidsmigranten. De wet introduceert verschillende instrumenten, waaronder (basis)normen voor goed verhuurderschap en de bevoegdheid om verhuurdervergunningen te introduceren. Hierdoor kunnen we als gemeente strengere eisen stellen aan verhuurders om te zorgen voor fatsoenlijke woonomstandigheden. De wet geeft gemeenten ook de bevoegdheid om toezicht te houden op verhuurders en handhavend op te treden bij overtredingen, wat kan helpen om slechte huisvesting voor arbeidsmigranten aan te pakken.

Provinciaal beleid

In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' van de provincie Noord-Holland, opgesteld in 2022, wordt ook aandacht besteed aan de huisvesting voor arbeidsmigranten. Hierin is afgesproken dat seizoenswerknemers een fatsoenlijke huisvesting dienen te krijgen en wordt toegezegd dat de provincie de gemeenten hierin zal ondersteunen. Tegelijkertijd heeft de provincie in haar Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 uitgesproken dat ze, omwille van de ruimtelijke kwaliteit en verduurzaming van de glastuinbouw, haar glastuinbouwbedrijvigheid zoveel mogelijk wil concentreren in de glastuinbouwconcentratiegebieden. In de verordening staat specifiek voor glastuinbouw, in artikel 6.47 een aantal regels opgesteld over nevenfuncties binnen een glastuinbouwconcentratiegebied. Dit artikel ziet er, onder andere, op toe dat alleen in logiesactiviteiten ten behoeve van werknemers kan worden voorzien wanneer dit binnen het bouwperceel plaatsvindt, en wanneer het een ondergeschikte activiteit ten behoeve van een volwaardig glastuinbouwbedrijf betreft. Daarnaast is opgenomen dat de bebouwing op het bouwperceel, met uitzondering van de bedrijfswoning, voor ten minste 85% uit kassen dient te bestaan. Hieruit volgt indirect dat de bebouwing van niet agrarische bedrijfsfuncties niet meer mag bedragen dan 15% van de bebouwing. Er staat nergens aangegeven dat logiesactiviteiten los van een glastuinbouwbedrijf kan worden gerealiseerd, of dat er een logiesgebouw ten behoeve van meerdere glastuinbouwbedrijven kan worden gerealiseerd.

Gemeentelijk beleid

In de visie kernglastuinbouwgebied (vastgesteld in december 2018) worden met name de leegstaande bedrijfswoningen genoemd als mogelijk locatie voor huisvesting arbeidsmigranten. Daarnaast wordt de optie van de huisvesting van 40 arbeidsmigranten bij Griffioen benoemd. Er staat niets over een optie voor grootschalige huisvesting in het gebied. Dit betekent dat de algemene regeling uit het beleid voor de tijdelijke huisvesting van arbeidsmigranten van toepassing

is op dit vraagstuk. In de randvoorwaarden is daarbij aangegeven dat er voor grootschalige locaties maximaal 100 arbeidsmigranten per locatie gehuisvest mogen worden. Voor de het initiatief aan de Dwarsweg 18 is daarom nog een omgevingsplanwijziging of een BOPA nodig. Het college heeft d.m.v. het collegebesluit naar aanleiding van het principeverzoek aangegeven het initiatief onder voorwaarden te ondersteunen en het omgevingsplan aan te passen of de BOPA te willen verlenen.

4. Motivatie van het college om mee te werken aan het initiatief

De belangrijkste reden om mee te werken aan het initiatief voor grootschalige huisvesting op de Dwarsweg 18 is dat het zowel kwantitatief als kwalitatief tegemoetkomt aan de behoefte aan huisvesting voor arbeidsmigranten.

Grootschalige huisvesting maakt beheer en kwaliteit van verblijven beter mogelijk. Er zijn evidente voordelen van schaalvergroting op het gebied van energieverbruik en verkeersstromen, maar daarnaast brengt dit initiatief heeft nog meer voordelen die de kwaliteit van de huisvesting ten goede komen:

- Door de samenwerking en omvang is goed beheer mogelijk. Overlast kan daardoor ook beperkt worden.
- Door de samenwerking en omvang is de realisatie van gemeenschappelijke voorzieningen goed mogelijk. Een voorbeeld hiervan zijn de recreatievoorzieningen.
- Met de grootte van de appartementen wordt ruimschoots voldaan aan de SNF-norm¹
- Ook is er minimaal een maand opzegtermijn voor het geval een medewerker niet meer werkzaam is bij één van de initiatiefnemers (dan mag deze persoon nog maximaal een maand blijven wonen).

Met een initiatief voor 200 plekken wordt daarnaast een belangrijke bijdrage geleverd aan de kwantitatieve vraag naar arbeidsmigranten in de gehele regio. De arbeidsmigranten die al werkzaam zijn bij de eerdergenoemde bedrijven van de initiatiefnemers hebben een voorkeurspositie, maar daarnaast staan de initiatiefnemers buiten de piekbelasting open voor andere arbeidsmigranten die werkzaam zijn in de regio.

Daarnaast is de locatie tegen de grens van het glastuinbouwgebied en zorgt de vorm van het perceel (niet vierkant) ervoor dat de kavel de ontwikkeling van de glastuinbouw niet belemmert.

5. Beschrijving strijdigheid met de Omgevingsverordening NH22

Doordat de locatie los van de betrokken glastuinbouwbedrijven is gelegen, ontstaat strijd met artikel 6.47 sub h van de Omgevingsverordening 2022. Dit artikel staat toe dat een omgevingsplan voorziet in logiesactiviteiten ten behoeve van werknemers van glastuinbouwbedrijven indien deze huisvesting wordt voorzien binnen het bouwperceel van een glastuinbouwbedrijf (lid 1) en het een ondergeschikte activiteit ten behoeve van een volwaardig glastuinbouwbedrijf betreft (lid 2). Artikel 6.47 sub b van de Omgevingsverordening 2022 bepaalt verder dat de bebouwing op het bouwperceel van een glastuinbouwbedrijf, met uitzondering van de bedrijfswoning bedoeld onder artikel 6.47 sub d, voor tenminste 85% bestaat uit kassen. Dientengevolge kan de huisvesting voor werknemers slechts 15% van het bouwperceel beslaan. Er is op de locatie geen sprake van een glastuinbouwbedrijf waardoor niet voldaan is aan artikel 6.47 sub b juncto sub h, eerste lid. Wel is voldaan aan artikel 6.47 sub h, tweede lid, nu voor alle vier de betrokken glastuinbouwbedrijven geldt

¹ De SNF-norm, ofwel de "Stichting Normering Flexwonen"-norm, is een set van normen die worden gebruikt om te zorgen voor veilige en kwalitatieve huisvesting voor arbeidsmigranten en andere groepen die tijdelijk in groepsaccommodaties of flexwoningen verblijven. De norm richt zich op het garanderen van een minimumkwaliteit in huisvesting, met name op het gebied van veiligheid, hygiëne en leefbaarheid.

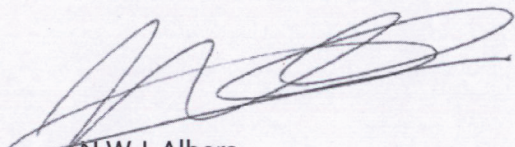
dat de realisering van de huisvesting voor arbeidsmigranten een ondergeschikte activiteit betreft ten behoeve van de volwaardige glastuinbouwbedrijven van de initiatiefnemers.

Zoals aangegeven heeft een grootschalige huisvesting op deze locatie als voordeel dat het beheer goed kan worden georganiseerd waardoor ook overlast kan worden beperkt, en dat er kwalitatief goede voorzieningen kunnen worden aangeboden. Daarnaast betreft de locatie een klein, en voor glastuinbouw incourant kavel (niet vierkant) aan de rand van het glastuinconcentratiegebied. Het heeft daarom geen functie voor een herstructurering (onderschreven door de Greenport Aalsmeer). Met de gunstige ligging in het gebied wordt verkeersgeneratie naar werkgevers ook beperkt. Ondanks dat het aan de rand van het glastuinbouwconcentratiegebied ligt, is het op fietsafstand naar de locaties van de vierinitiatiefnemers en naar voorzieningen zoals winkels en gezondheidsvoorzieningen.

6. Afsluiting en verzoek

Concluderend meent het college dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties wanneer het, het onderhavige initiatief mogelijk maakt. Derhalve verzoekt het college u om op grond van artikel 6.11 Omgevingsverordening NH22, ontheffing te verlenen van de instructieregel in artikel 6.47, sub h, eerste lid, in samenhang met artikel 6.47, sub b Omgevingsverordening NH22.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Uithoorn, namens
dezen,
het hoofd van de afdeling Wonen en Werken,



N.W.J. Albers

Commissie Ruimte

Dossiernummer 17876
Extern Zaak ID 2379839
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 11.g
Titel Ruimte: Ontwikkelingen Houtrakpolder (C-agenda
Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel BEL/DE

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Het College van GS informeert Provinciale Staten over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied en over de besluiten die de komende jaren verwacht worden. De Houtrakpolder is in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de polder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

B.S. Buffing

BEL/DE

Telefoonnummer +31235145793

boris.buffing@noord-holland.nl

1 | 8

Verzenddatum

- 6 MAART 2025

Kenmerk

2379839/2379843

Uw kenmerk

Betreft: Ontwikkelingen Houtrakpolder

Geachte leden,

Graag informeren we u over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied. We schetsen de diverse inhoudelijke invalshoeken, hoe deze zich tot elkaar verhouden en in welke volgorde de besluiten plaatsvinden.

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied

Ruimte is schaars in Nederland. En de druk op de ruimte neemt steeds verder toe. Het Rijk heeft in 2022 in het kader van het programma NOVEX (Nationale Omgevingsvisie Extra) 16 gebieden aangewezen waar de (nationale) opgaven zo groot en gestapeld zijn dat er apart naar gekeken dient te worden. Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is één van deze gebieden. In dit gebied vragen Haven economie, Circulaire economie, Energietransitie, Landschap & Ecologie, Woningbouw en Water allemaal om ruimte in een omgeving waar de Gezonde Leefomgeving reeds onder druk staat.

In het kader van NOVEX-NZKG hebben Rijk en regio gezamenlijk onderzocht hoe deze opgaven in het Noordzeekanaalgebied gerealiseerd kunnen worden. De conclusie is dat de ruimtelijke puzzel te leggen is mits functies slim gecombineerd worden en keuzes worden gemaakt. Niet alle ruimte vragen kunnen maximaal gehonoreerd worden maar de (nationale) opgaven kunnen wel ingepast worden met inachtneming van de opgave op het gebied van gezonde leefomgeving. De manier waarop dit gestalte kan krijgen, is verwoord in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied dat eind 2023 is vastgesteld in het Bestuursplatform NZKG en in september 2024 vastgesteld door PS als koers voor toekomstig op te stellen beleid.

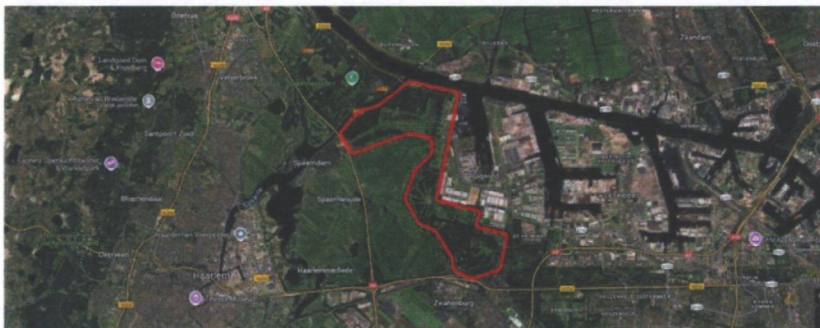
In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt expliciet stilgestaan bij de Houtrakpolder. Het is niet alleen in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde. De samenwerkende partijen hebben geconcludeerd dat de Houtrakpolder een sleutelrol vertolkt in het leggen van de ruimtelijke puzzel.

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

Inhoudelijke invalshoeken Houtrakpolder

De Houtrakpolder is gelegen in de gemeente Haarlemmermeer en maakt onderdeel uit van het Spaarnwoude Park. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is onderzocht in hoeverre dit gebied een rol kan spelen in het accommoderen van de opgaven op het vlak van ecologie, landschap, recreatie, (piek)waterberging, energie-infrastructuur en haven economie. Hieronder wordt dit nader belicht.



Afbeelding: De Houtrakpolder

Versterking ecologische, landschappelijke en recreatieve functies

Op dit moment behoort een deel van de Houtrakpolder tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het zuidoostelijk deel kent een parkachtige omgeving met golfbanen, een vakantiepark en recreatiegebied. Het noordwestelijk deel bestaat uit twee bosgebieden (Westhoffbos en Noorderbos), water, rietmoeras, natte graslanden (Westhoffplas en Houtrakpolder) en een afvalterp (Groene Schip). De twee gebieden worden ecologisch met elkaar verbonden middels een netwerk van bospercelen, wateren en grasland. De wateren (kanalen, tochten en vaarten) spelen ook een belangrijke rol in de verbinding met omliggende NNN gebieden. De Houtrakpolder herbergt een aantal ecologische kernkwaliteiten, die belangrijk zijn voor het behoud van de biodiversiteit en is daarom ook opgenomen in het provinciaal Natuurbeheerplan. Het gaat onder meer om de open kleipolder met brakwaternatuur, de vogelrijke extensieve graslanden en het bos- en moeraslandschap onder invloed van brakke kwel uit het Noordzeekanaal. Het deel van de Houtrakpolder dat geen onderdeel uitmaakt van NNN is aangemerkt als Beschermde Landschap (BL). Deze gebieden zijn zowel ecologisch als recreatief van belang.

Gezamenlijk maken de NNN en BL gebieden in de Houtrakpolder onderdeel uit van een weidevogelleefgebied. De grutto is in deze polders de gidssoort waarbij het de inzet is de juiste omstandigheden te behouden. Veel andere weidevogelsoorten, zoogdieren, insecten en amfibieën profiteren daarvan mee. In de winter vormen de natte graslanden en waterlopen een belangrijk overwinteringsgebied voor watervogels.

De (veen)polders in het Beschermde Landschap Spaarnwoude en omgeving worden gekenmerkt door een grote openheid dat een contrast vormt met het verdichte stedelijk gebied van Haarlem, Velsbroek, Heemstede en het Westelijk havengebied. Het combineren van ecologie, landschap en recreatie is goed mogelijk in dit gebied. Mede door de openheid is het gebied aantrekkelijk voor recreatief medegebruik. Het gaat zowel om intensieve recreatie (parkachtig gebied met speel- en ligweides, golfterrein, evenementen, etc.) als extensieve recreatie in de vorm van wandel-, struin- en fietspaden. Er

komen jaarlijks zo'n 900.000 recreatieve bezoekers.¹ Door toenemende bevolking in dit deel van de Metropoolregio Amsterdam is er een steeds grotere behoefte aan ruimte om te recreëren.

Strategische reservering voor (piek)waterberging

Het Noordzeekanaal maakt samen met het Amsterdam Rijnkanaal onderdeel uit van het hoofdwatersysteem waar het grootste deel van de Metropoolregio Amsterdam en de regio Utrecht op afwatert. Het overtollige water wordt bij het gemaal in IJmuiden naar de Noordzee gepomp. Dit systeem zit nu al aan de technische limiet. En de druk neemt toe door verdergaande verstedelijking en klimaatverandering. Dit zal gedeeltelijk opgelost kunnen worden met technische maatregelen (extra pompcapaciteit bij IJmuiden). Maar om het risico op overstromingen met ontwrichtende gevolgen te verkleinen dient in de nabijheid van het Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal ook ruimte te worden gevonden voor (piek)waterberging. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is uitgegaan van ruim 10 miljoen m³ aan benodigde ruimte. De oppervlakte die daarvoor nodig is zal honderden hectares omvatten. Waterberging laat zich wel goed combineren met landschappelijke, ecologische en recreatieve functies.

De genoemde 10 miljoen m³ in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied betreft een inschatting vanuit de waterschappen en Rijkswaterstaat. Maar vervolgonderzoek is nodig om beter grip te krijgen op de hoeveelheid (piek)waterberging waarvoor ruimte gevonden moet worden. En welke ruimte daarvoor geschikt is. Deze onderzoeken vinden in de komende jaren plaats binnen het Deltaprogramma Centraal Holland en worden in 2027 opgeleverd. In het Deltaprogramma werken het Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen en verschillende maatschappelijke organisaties samen aan de nationale watervraagstukken. Het gaat onder meer over de bescherming van Nederland tegen overstromingen (nu en in de toekomst) en over een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van ons land. Het Deltaprogramma is onderverdeeld in gebieden. Het watersysteem Amsterdam Rijnkanaal – Noordzeekanaal is onderdeel van het gebied Centraal Holland.

Door deze onderzoeken hier onder te brengen wordt tevens invulling gegeven aan de Motie Onderzoek Waterberging (M93-2024) die door PS is aangenomen bij het vaststellen van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. Hierin wordt het College opgeroepen.

- *te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging, energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is;*
- *in kaart te brengen welke locaties naast de Houtrakpolder in aanmerking zouden komen voor de waterbergingsfunctie in het Noordzeekanaalgebied alsmede een indicatie van de termijn waarin dat nodig zou zijn en dat in vergelijkend perspectief te zeten met de Houtrakpolder;*
- *hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen;*
- *de uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief;*

¹ Jaarverslag 2023, Recreatie Noord-Holland (2024)

Ruimte voor de energietransitie

Voor de Energietransitie is in het Noordzeekanaalgebied volgens de huidige inschattingen op de lange termijn zo'n 200 hectare aan ruimte nodig. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is aangetoond dat hier voldoende ruimte voor is. Deels wordt de ruimte gevonden op bestaande bedrijventerreinen – mede omdat bedrijvigheid gerelateerd aan fossiele brandstoffen transformeert naar bedrijvigheid op het gebied van duurzame brandstoffen. Er is echter ook nieuwe energie-infrastructuur nodig waaronder nieuwe transformatorstations en aanlandingspunten voor elektriciteit afkomstig van windparken op zee. En ook voor het oplossen van de huidige netcongestie in het Noordzeekanaalgebied is grootschalige uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk. Deze nieuwe energie-infrastructuur beslaat tientallen hectares en wordt hoofdzakelijk buiten de bestaande bedrijventerreinen gerealiseerd.

De urgentie is groot. Door de bestaande netcongestie zijn in en om het Amsterdams havengebied nagenoeg geen nieuwe aansluitingen op het elektriciteitsnet mogelijk. Om nieuwe bedrijven en woningen van elektriciteit te kunnen voorzien en bestaande bedrijven – waaronder de industrie in de Amsterdamse haven – te verduurzamen, is een nieuw 380kV/150kV transformatorstation nodig dat aangesloten wordt op de bestaande bovengrondse hoogspanningsverbinding tussen Beverwijk en Vijfhuizen. Zo'n transformatorstation kent een fors ruimtebeslag van zo'n 25 hectare (het station zelf 500 meter x 400 meter en voor landschappelijke inpassing). De zoektocht naar een geschikte locatie voor dit station vindt plaats onder de noemer A9 Zuid. Op basis van een haalbaarheidsstudie wordt het gebied langs de oostzijde van de Houtrakpolder (rondom het zogeheten "Groene Schip") nader onderzocht. U bent daar op 9 oktober 2024 over geïnformeerd (2321337/ 2321353). De afgelopen maanden hebben de plannen ter inzage gelegen en hierop zijn reacties binnengekomen. In het tweede kwartaal van 2025 wordt de nota van beantwoording gepubliceerd die we ook met u zullen delen. Het nemen van het definitieve locatiebesluit is een bevoegdheid van GS en is voorzien in het 3e kwartaal van 2025. Ook daar wordt u vanzelfsprekend over geïnformeerd.

Daarnaast worden binnen Nederland momenteel locaties gezocht waar elektriciteit – opgewekt met windparken op zee – kan worden ingevoerd op het elektriciteitsnet. Dit wordt aanlanden genoemd. Per aanlandingspunt dient een convertorstation te worden gebouwd op maximaal 6 kilometer afstand van een transformatorstation. Een convertorstation is een gesloten gebouw met een afmeting van 5,25 hectare (175 meter x 300 meter) van 25 meter hoog. Dit is landschappelijk een lastig inpasbaar object. De zoektocht naar geschikte locaties wordt gecoördineerd door het ministerie van Klimaat en Groene Groei in het programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (pVAWOZ). In maart 2025 wordt u hierover per brief uitgebreider geïnformeerd (2371634/2371637).

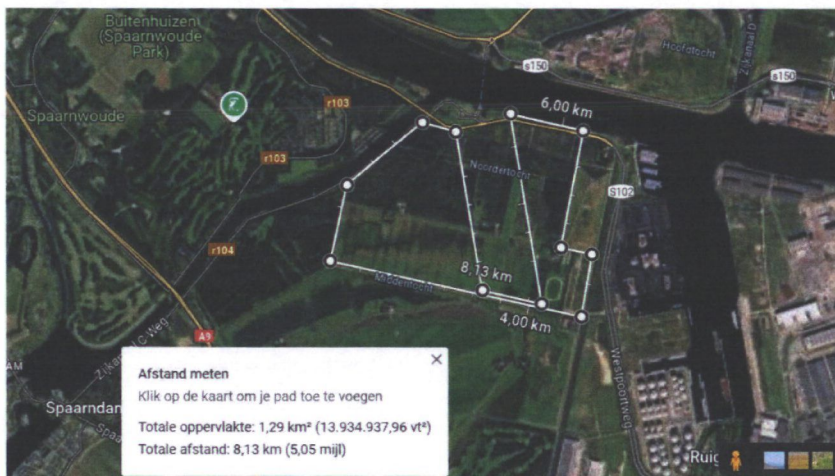
Binnen de provincie Noord-Holland wordt gezocht naar circa vier locaties voor de bouw van convertorstations met elk een capaciteit van 2 gigawatt. Dit is een complexe zoektocht omdat deze convertorstations van grote invloed zijn op de balans in het elektriciteitsnet. Naast de landschappelijke effecten dienen dus ook de effecten op het landelijke elektriciteitsnet in acht te worden genomen. Het precieze aantal convertorstations dat in Noord-Holland komt te staan is dan ook nog niet bekend omdat dit mede afhankelijk is van wat er mogelijk is binnen de provincie en elders in Nederland. Op dit

moment stelt de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten een regioadvies op waarin staat beschreven wat er binnen onze provincie wel en niet mogelijk is. De verwachting is dat dit eind 2025 in concept gereed is en met u gedeeld kan worden. Besluitvorming over deze convertorstations vind plaats op Rijksniveau en wordt in 2026 verwacht. Ondanks dat het nog geruime tijd duurt dat het definitieve besluit over de aanlandingspunten wind op zee wordt genomen, is de kans groot dat er ten minste één – maar mogelijk twee – convertorstations aan het transformatorstation A9 Zuid worden gekoppeld. Hier zal in de ruimtelijke inpassing dus rekening mee moeten worden gehouden.

Tot slot zijn in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied en de daarbij behorende Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG afspraken gemaakt over de inpassing van de energie infrastructuur. Specifiek is afgesproken dat, als onderdeel van de inpassing van dit nieuwe 380kV/150kV transformatorstation, wordt ingezet op het ruimhartig versterken van het landschap. De provincie is trekker van deze afspraak en voert dit de komende 2 jaar uit samen met de betrokken andere overheden, het Waterschap, Port of Amsterdam en partijen als TenneT, het Recreatieschap Spaarnwoude en Staatsbosbeheer.

Ruimte voor haven economie in het Noordzeekanaalgebied

In 2013 is in de Visie NZKG 2040 ter plaatse van de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken opgenomen. Dit havenbekken is nooit precies ingetekend maar hiermee zou circa 130 hectare extra havenruimte kunnen worden gecreëerd. De Visie NZKG 2040 is inmiddels ingetrokken. Maar de strategische reservering is wel overgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie uit 2018. Daarbij is afgesproken: *"Eerst intensiveren van het huidige bestaande havenareaal gericht op een overslaggroei tot 125 miljoen ton. Eerst intensiveren van wonen en werken in de bestaande stad. Pas na intensivering van bestaand havenareaal wordt aanspraak gemaakt op havenuitbreiding in andere (groen)gebieden. Uitgangspunt is een duurzame economische groei, waarbij (in de havens) transities mogelijk gemaakt worden gericht op duurzame energie."*



Afbeelding: Indicatief nieuw havenbekken in de Houtrakpolder met circa 130 hectare te exploiteren terrein. De precieze afmeting is afhankelijk van de inpassing van onder meer het Groene Schip, benodigde ruimte voor watergangen en het verleggen van het wegennet inclusief kunstwerken (Westpoortweg S102 en Noordzeekanaalweg N202).

In NOVEX-NZKG is, in nauwe samenwerking met de havenbedrijven in het Noordzeekanaalgebied, onderzocht hoeveel ruimte de komende decennia nodig is voor de havens. Daarbij is het van belang te constateren dat de ontwikkelingen in de haven anders verlopen dan in 2013 werd gedacht. De overslaggroei naar 125 miljoen ton heeft niet plaatsgevonden. In plaats daarvan is dit gedaald naar zo'n 75 miljoen ton per jaar. In de begin 2025 gepubliceerde 'Visie 2040: Green Port Amsterdam' spreekt Port of Amsterdam de verwachting uit dat dit de komende decennia redelijk stabiel zal blijven. Voor overslag is dus fors minder ruimte nodig dan in het verleden werd aangenomen. Alleen al het uitfasen van de steenkolenoverslag levert al 100 hectare op die anders ingevuld kan worden. Daarbij wordt ingezet op intensiever gebruik van de huidige haventerreinen en het vestigen van hoogwaardiger bedrijvigheid. Ondanks de dalende overslag neemt op deze manier zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid van de (haven)economie in het Noordzeekanaalgebied de laatste jaren toe.² Daar staat tegenover dat de energietransitie en circulaire economie juist meer ruimte vragen dan eerder werd gedacht. Bovendien wordt een aantal haventerreinen getransformeerd ten behoeve van woningbouw zoals Amsterdam Havenstad. Alles bij elkaar leidt dit tot een wezenlijk andere ruimte vraag dan in het verleden werd aangenomen.

In NOVEX-NZKG zijn al deze ontwikkelingen in kaart gebracht en is gekeken hoeveel haventerreinen er de komende jaren nodig zijn. Er is gebleken dat er, mede door het intensiever benutten van de huidige haventerreinen en de ontwikkeling van nieuw haventerrein elders (zoals de Energiehaven IJmond), in potentie genoeg havenruimte is in het Noordzeekanaalgebied.

Houtrakpolder sleutel in puzzel Noordzeekanaalgebied

Kortom, er speelt ruimtelijk heel veel in het Noordzeekanaalgebied en de Houtrakpolder vertolkt een sleutelrol. Zoals in de inleiding reeds vermeld hebben de in NOVEX-NZKG samenwerkende partijen geconcludeerd dat de (nationale) opgaven in het Noordzeekanaalgebied kunnen worden gerealiseerd mits er keuzes worden gemaakt. Na zorgvuldige afweging is geconstateerd dat, als elders in het Noordzeekanaalgebied voldoende (milieu)ruimte voor de haven en de energietransitie wordt gerealiseerd, de reservering voor een extra havenbekken in de Houtrakpolder kan vervallen. Dan kan de Houtrakpolder voor een combinatie van andere functies worden ingezet. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is dit als volgt verwoord:

"Rijk en regio zetten dit ontwikkelperspectief nadrukkelijk in om het groene landschap te versterken. Specifiek voor de Houtrakpolder, waar op dit moment een strategische reservering ligt voor een mogelijk havenbekken in de toekomst, wordt in het ontwikkelperspectief onderzocht of er een combinatie van functies mogelijk is. De diepe, verzilte Houtrakpolder is mogelijk een strategische plek voor toekomstige waterberging in combinatie met ecologische versterking en, indien klimaatadaptief ontwikkeld, energie-infrastructuur die belangrijk is voor de verduurzaming van de naastgelegen industrie. De reservering voor een havenbekken in de Houtrakpolder kan worden opgegeven, pas na een succesvolle realisatie van het pakket van onderstaande onderdelen, als:

² Havenmonitor, Erasmusuniversiteit iov Ministerie van I&W 2024

- *Er voldoende nautische ruimte is in de havens en voldoende fysieke ruimte in de haven- en industriegebieden;*
- *Er voldoende milieuruimte (met name risicoruimte) is vrijgemaakt voor de energie- en circulaire transitie;*
- *Er voldoende ruimte is voor de inpassing van de energietransitie en noodzakelijke transformatoren ingepast worden in het landschap, waarbij versterking van het landschap wordt gerealiseerd;*
- *De energiehaven is gerealiseerd en de Plus-ambitie een realistische ontwikkeling is voor later."*

Met deze onderdelen gaat de regio aan de slag. In 2027 actualiseren wij het Ontwikkelperspectief, omdat de dynamiek in het Noordzeekanaalgebied groot is en bijsturen nodig is in een snel veranderende wereld.

Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG

Eind 2024 is de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG gereedgekomen. Hierin staan de afspraken opgenomen waar de betrokken partijen de komende jaren mee aan de slag gaan om de in het Ontwikkelperspectief geformuleerde ambitie uit te voeren. U bent daar op 11 december 2024 over geïnformeerd (2271869/ 2352293). In deze Uitvoeringsagenda staan ook acties met betrekking tot de Houtrakpolder benoemd. De reeds aangehaalde afspraak om in het Deltaprogramma Centraal Holland nader onderzoek te doen naar de benodigde omvang en mogelijke locaties van piekwaterberging is bijvoorbeeld ook opgenomen in de Uitvoeringsagenda. En ook de afspraak over de landschappelijke inpassing van het 380kV/150kV transformatorstation A9 Zuid maakt er onderdeel van uit. Daarnaast zijn specifiek acties benoemd om te werken aan de voorwaarden waaronder het puzzelstuk Houtrakpolder vrijgespeeld kan worden voor een combinatie van functies.

- De provincie werkt samen met Port of Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Zaanstad aan het nieuwe Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort waarin voldoende milieuruimte wordt gecreëerd benodigd voor de energietransitie. Naar verwachting wordt dit nieuwe beleid in 2025 vastgesteld door de betrokken gemeenten.
- In het Ontwikkelperspectief is aangegeven op welke wijze de Energietransitie ingepast kan worden. Voor het voor de Amsterdamse haven noodzakelijke 380kV/150kV station A9 Zuid van 25 hectare wordt, conform de NOVEX-NZKG afspraken, gezocht naar een locatie buiten de haven.
- De provincie werkt, samen met Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, de gemeente Velsen, Tata Steel en het Rijk aan de realisatie van de Energiehaven.

Gegeven het feit dat keuzes in deelonderwerpen gevolgen kunnen hebben op andere onderwerpen en het feit dat hier vele partijen bij betrokken zijn is in de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG tevens afgesproken dat er een periodiek Bestuurlijk Gesprek over de Houtrakpolder wordt georganiseerd. De provincie organiseert deze gesprekken. Hieraan nemen verder deel de gemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Amsterdam, Port of Amsterdam, het Hoogheemraadschap van Rijnland, en de Ministeries van EZ, KGG en I&W.

Tot slot

Het leggen van de ruimtelijke puzzel in het Noordzeekanaalgebied, en specifiek die in de Houtrakpolder, is buitengewoon complex. Er dienen meerdere grote nationale opgaven gerealiseerd te worden en de tijdspaden van de diverse trajecten sluiten helaas niet naadloos op elkaar aan. Met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied hebben Rijk, provincie, gemeenten, havenbedrijven en waterschappen de handen ineengeslagen en gezamenlijk een route uitgestippeld. De komende jaren zullen de eerste onderdelen van dit Ontwikkelperspectief gereedkomen. Daarbij zullen gaandeweg keuzes moeten worden gemaakt zonder dat er op alle onderdelen die de Houtrakpolder raken al duidelijkheid is. Als dat het geval is, wordt er naar gestreefd toekomstige opties zoveel als mogelijk open te houden.

De partijen blijven ook de komende jaren met elkaar in gesprek. In 2027 is de actualisatie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied voorzien. Dan zal ook meer duidelijk zijn over de invulling van de Houtrakpolder. Vanzelfsprekend houden we u tussentijds op de hoogte van de vorderingen van de diverse deelprojecten.

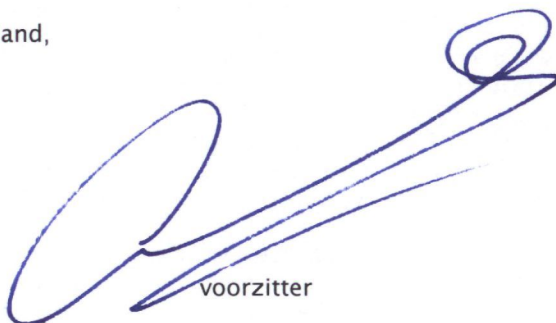
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Commissie Ruimte

Dossiernummer 17872
Extern Zaak ID 1895542
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 17 maart 2025
Agendapunt 11.h
Titel Ruimte: Tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107
Oostzaan (C-agenda Ruimte 17-03-2025)
Organisatieonderdeel BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

De gemeente Oostzaan heeft een verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2022 ingediend voor de realisatie van 21 woningen. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen. Ten behoeve van de ontheffing stemt het college in met een mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst NNN met de gemeente Oostzaan om te voldoen aan de voorwaarden van de Omgevingsverordening NH2022.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J. Dam

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145123
jolanda.dam@noord-holland.nl

1 | 2

Verzenddatum

- 6 MAART 2025

Kenmerk

1895542/2378510

Uw kenmerk

Betreft: Tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Besluit tijdelijke ontheffing Twiskeweg naast nr. 107 Oostzaan

Inleiding

De gemeente Oostzaan heeft een ontheffing aangevraagd van de instructieregels voor het NNN van de Omgevingsverordening NH2022 om voor een periode van ten hoogste 10 jaar opvang mogelijk te maken voor Oekraïense ontheemden in het recreatiegebied 't Twiske.

Op 4 maart 2025 hebben wij besloten om een mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst aan te gaan met de gemeente Oostzaan en om ontheffing te verlenen van artikel 6.54 en artikel 6.18a van de Omgevingsverordening NH2022 met een instandhoudingstermijn van maximaal 10 jaar.

Gezien de aard en de omvang van het project hebben wij het project en ons voornemen om ontheffing te verlenen met u besproken op 23 juni 2023, 1 juni 2024 en 28 november 2024. Tijdens de commissievergadering van 28 november is gebleken dat er een meerderheid bestaat voor verlening van de ontheffing.

Gelet op de taak van de gemeente om opvang te bieden aan Oekraïense ontheemden, de noodzaak en urgentie daarbij, het tijdelijke karakter, de mitigerende, herstel- en compensatiemaatregelen voor het NNN en het feit dat het niet gaat om een reguliere vorm van woningbouw, menen wij dat artikelen 6.18a en 6.54 OV NH2022 de gemeentelijke belangen onevenredig belemmeren in verhouding tot de provinciale belangen die worden gediend met de regels. Wij hebben besloten in dit specifieke geval een tijdelijke ontheffing te verlenen van artikelen 6.18a en 6.54 OV NH2022 voor een periode van maximaal 10 jaar. Aan de ontheffing hebben wij voorwaarden verbonden die gericht zijn op het voorkomen van een aantasting van het NNN en op het borgen van de tijdelijkheid van de ontwikkeling.

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

Ons besluit maakt onderdeel uit van het door de gemeente te nemen besluit op de aanvraag omgevingsvergunning voor de realisatie van de opvang van Oekraïense ontheemden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk



voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Ontheffingsverzoek
2. Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst
3. Besluit op ontheffingsverzoek



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oostzaan
Postbus 20
1530 AA Wormer

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 0235145123
jolanda.dam@noord-holland.nl

1 | 5

Betreft: Ontheffing OV NH2022 voor periode van 10 jaar voor tijdelijke huisvesting Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 Oostzaan

Geacht college,

Verzenddatum

- 6 MAART 2025

Kenmerk

1895542/2378196

Uw kenmerk

In uw brief van 3 mei 2023 verzoekt u ons om voor een periode van 10 jaar ontheffing te verlenen voor de realisatie van 21 woningen (opgebouwd uit 32 units) voor de opvang van Oekraïense ontheemden in het recreatiegebied 't Twiske aan de Twiskeweg naast nummer 107 (kadastraal perceel OZN00-2956). De aanvraag omgevingsvergunning is ingediend op 30 december 2024. Hierbij verlenen wij u ontheffing van artikel 6.54 en artikel 6.18a van de OV NH2022 ten behoeve van deze tijdelijke ontwikkeling, met in achtneming van de aan deze ontheffing verbonden voorschriften.

Voorgeschiedenis

Bij besluit van 7 december 2022, kenmerk 1895292, hebben wij aan u ontheffing verleend van artikel 6.46 Bijzonder provinciaal landschap OVN2020 voor de bouw van 50 tijdelijke wooneenheden op de locatie Zuideinde/Skoon. Omdat nader onderzoek uitwees dat deze locatie niet op korte termijn bouw- en woonrijp gemaakt kan worden, ziet u af van deze locatie en heeft u aangegeven dat de verleende ontheffing niet zal worden gebruikt en kan worden ingetrokken.

Ontheffingsverzoek van 3 mei 2023

Het verzoek om ontheffing ziet op de realisatie van 21 tijdelijke woningen voor de opvang van ontheemden uit Oekraïne in recreatiegebied 't Twiske voor een periode van maximaal 10 jaar. De locatie ligt aan de rand van het recreatiegebied tussen het kantoor/bezoekerscentrum van het Recreatieschap Twiske-Waterland en een sporthal met parkeerplaatsen, zoals weergegeven in het Mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaak 1 te Oostzaan.

Het karakter van de woningen zal ingetogen zijn en worden aangepast aan de natuurlijke inrichting van het gebied. De tijdelijke woningen zullen uit maximaal één bouwlaag bestaan met een bouwhoogte van 3 meter. Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen in het landschap doordat blokvorming en daarmee verdichting van bebouwing wordt

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1

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

vermeden. De bestaande groenstructuur blijft intact. Na afloop van de termijn kunnen de woningen eenvoudig worden verwijderd.

Juridisch kader

De ontheffingsbevoegdheid (artikel 6.11 van de OV NH2022) is gebaseerd op artikel 2.32, eerste lid, van de Omgevingswet. De ontheffing kan worden verleend als de uitoefening van de taak of bevoegdheid waarvoor ontheffing wordt gevraagd onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het belang dat wordt gediend met de regel waarvan ontheffing is gevraagd.

Omdat de locatie is gelegen in het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN) vatten wij uw verzoek om ontheffing op als een verzoek om ontheffing van de instructieregels die gelden voor activiteiten in NNN.

Bij de beoordeling van het ontheffingsverzoek hebben wij betrokken:

- Het ontheffingsverzoek van 3 mei 2023;
- De aanvullende motivering van 4 juli 2023;
- Het mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaaik 1 te Oostzaan van 19 februari 2024 van Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V.

Met ingang van 1 januari 2025 is in de OV NH2022 het vereiste opgenomen dat uitsluitend kan worden voorzien in een woningbouwontwikkeling als het gaat om een locatie die is gelegen in of aan een kern dan wel in of aan een dorpslint. Om die reden merken wij uw verzoek ook aan als een verzoek om ontheffing van artikel 6.18a OV NH2022.

Motivering ontheffing

In uw aanvraag en de daarbij behorende aanvullende motivering onderbouwt u het gemeentelijk belang bij deze ontheffing. Uw gemeente wil, samen met andere gemeenten in de regio Zaanstreek-Waterland, de urgente opgave ten aanzien van het huisvesten van Oekraïense ontheemden, statushouders en spoedzoekers invullen door het plaatsen van tijdelijke wooneenheden, verdeeld onder alle betrokken gemeenten. Voor de plaatsing van deze wooneenheden binnen uw gemeente heeft u gezocht naar een beschikbare locatie. U motiveert in uw aanvraag dat de onderhavige locatie in 't Twiske daarbij in uw gemeente als enige is overgebleven als geschikte en tijdig beschikbare locatie voor de plaatsing van 21 tijdelijke woningen.

De voorgenomen locatie in 't Twiske is gelegen in het NNN. Het NNN wordt beschermd door de regels in subparagraaf 6.2.5.1 Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen van de OV NH2022. Op grond van artikel 6.54 van de OV NH2022 mogen geen activiteiten worden mogelijk gemaakt die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang. Er geldt een aantal uitzonderingen op dit verbod, maar deze uitzonderingen zijn in dit geval niet van toepassing. De ontwikkeling is dan ook in strijd met artikel 6.54 van de OV NH2022.

Evident is dat er een grote en zeer urgente maatschappelijke behoefte is aan nieuwe huisvesting, ook specifiek voor de beoogde doelgroep. In uw aanvraag wordt dit helder onderbouwd. Wij zien dit als een bijzondere omstandigheid waardoor onverkorte toepassing van de OV NH2022 zou leiden tot een onevenredige belemmering van het

gemeentelijke ruimtelijk beleid. Hierbij is van belang dat het gaat om een tijdelijke ontwikkeling voor een periode van maximaal 10 jaar en de aantasting van het NNN zoveel mogelijk wordt gemitigeerd en hersteld en de eventueel resterende aantasting wordt gecompenseerd.

De mitigerende, herstel- en compensatiemaatregelen zijn uitvoerig beschreven in het Mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaaik 1 te Oostzaan van 19 februari 2024. Uitvoering van de maatregelen overeenkomstig dit plan is geborgd in de voorschriften van deze ontheffing, de door de gemeente te verlenen omgevingsvergunning en in de compensatieovereenkomst "Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst Tijdelijke opvang Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 te Oostzaan" die de provincie Noord-Holland en de gemeente Oostzaan met elkaar zijn aangegaan.

Door de mitigerende maatregelen bij de aanleg en inrichting van de tijdelijke woningen en de herstelmaatregelen na afloop van de termijn is de aantasting van het NNN aan de Twiskeweg zo klein mogelijk. Door de inzet van de compensatiegronden leidt de ontwikkeling niet tot een aantasting van het NNN in zijn geheel.

Wat betreft de ontheffing van de regel in artikel 6.18a van de OV NH2022, die beoogt te voorkomen dat woningbouwontwikkelingen in landelijk gebied los van een kern of dorpslint worden gerealiseerd, achten wij het van belang dat deze regel pas op 1 januari 2025 in werking is getreden en de gemeente al geruime tijd bezig is om de tijdelijke huisvesting planologisch mogelijk te maken. Ook is van belang dat het gaat om een tijdelijke ontwikkeling ter uitvoering van de gemeentelijke taak om opvang te bieden aan Oekraïense ontheemden en geen sprake is van een reguliere vorm van wonen.

Gelet op de taak van de gemeente om opvang te bieden aan Oekraïense ontheemden, de noodzaak en urgentie daarbij, het tijdelijke karakter, de mitigerende, herstel- en compensatiemaatregelen waardoor aantasting van het NNN wordt voorkomen en het feit dat het niet gaat om een reguliere vorm van woningbouw, menen wij dat artikel 6.18a en artikel 6.54 OV NH2022 de gemeentelijke belangen onevenredig belemmeren in verhouding tot de provinciale belangen die worden gediend met de regels. Wij verlenen in dit specifieke geval dan ook een tijdelijke ontheffing van artikel 6.18a en 6.54 OV NH2022 voor een periode van 10 jaar.

Opschortende werking

Het besluit tot ontheffingverlening treedt pas in werking nadat de provincie en de gemeente de compensatieovereenkomst "Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst Tijdelijke opvang Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 te Oostzaan" hebben ondertekend.

Besluit

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Ons besluit tot verlening van ontheffing van 7 december 2022, kenmerk 1895292/1937058, voor de locatie Zuideinde/Skoon in te trekken;

2. Op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 ontheffing te verlenen van artikel 6.54 en artikel 6.18a OV NH2022 voor de bouw van 21 tijdelijke woningen met een instandhoudingstermijn van ten hoogste 10 jaar aan de Twiskeweg naast 107.
3. Het besluit in werking te laten treden onder de opschortende voorwaarde dat de compensatieovereenkomst "Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst Tijdelijke opvang Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 te Oostzaan" door de provincie en de gemeente is ondertekend.

Voorschriften

Aan de ontheffing verbinden wij een aantal voorschriften. Deze zijn gericht op het voorkomen van een aantasting van het NNN en op het borgen van de tijdelijkheid van de ontwikkeling:

1. Deze ontheffing ziet op de locatie die is aangeduid Twiskeweg naast nummer 107, kadastraal perceel OZN00-2956.
2. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een omgevingsvergunning voor tijdelijke woningen voor Oekraïense ontheemden waarbij voor een termijn van ten hoogste tien jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken.
3. Na de instandhoudingstermijn van 10 jaar worden de tijdelijke woningen verwijderd en worden de gronden binnen een termijn van 6 maanden met natuurtype N12.02 opgeleverd. Deze verplichting wordt als voorschrift aan de door het College van Burgemeester en Wethouders te verlenen omgevingsvergunning verbonden.
4. De inrichting en bouw/aanleg van de tijdelijke woningen, het herstel van de locatie na verwijdering van de tijdelijke woningen na een periode van 10 jaar en de inrichting/het beheer van de compensatielocatie als NNN vindt plaats overeenkomstig paragraaf 4.3 Overzicht mitigatie- en herstelmaatregelen van het Mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaak 1 te Oostzaan van 19 februari 2024 (hierna: het compensatieplan), bijgevoegd als bijlage. Dit plan maakt deel uit van de overeenkomst "Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst Tijdelijke opvang Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 te Oostzaan" die door de provincie en de gemeente is aangegaan.
5. Als voorschrift wordt aan de omgevingsvergunning verbonden dat uitvoering van de mitigerende, herstel- en compensatiemaatregelen plaatsvindt overeenkomstig het in voorschrift 3 genoemde compensatieplan.

6. De compensatieovereenkomst "Mitigatie-, herstel- en compensatieovereenkomst tijdelijke opvang Oekraïense ontheemden Twiskeweg naast 107 te Oostzaan" die de provincie en de gemeente zijn aangegaan wordt als onderbouwing toegevoegd aan de door de gemeente te verlenen omgevingsvergunning.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk


voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Rechtsbescherming

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat artikel 16.85, eerste lid, van de Omgevingswet bepaalt dat het onderhavige besluit tot het verlenen van een ontheffing geacht wordt deel uit te maken van het besluit waarover de regel waarvan ontheffing is verzocht, is gesteld. Dit betekent dat tegen deze ontheffing kan worden opgekomen door het indienen van een bezwaarschrift of het instellen van beroep tegen het gemeentelijk besluit.

GS van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(via: post@noord-holland.nl)

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

Uw kenmerk / Uw brief

Ons kenmerk

Datum 3 mei 2023

Behandelend ambtenaar Harry Smits

Afdeling Ruimte

Onderwerp Ontheffingsverzoek voor de realisatie van het
huisvestingsplan voor Oekraïense
vluchtelingen.

Geachte heer/mevrouw ,

Zoals bij u bekend wil de regio Zaanstreek-Waterland ("de regio") Oekraïense vluchtelingen, statushouders en spoedzoekers huisvesten in tijdelijke mobiele woonunits, die de regio al heeft aangeschaft. Iedere gemeente in de regio zal een afgesproken aantal woonunits dienen te realiseren. Daaraan ligt het binnen de regio afgesproken solidariteitscriterium ten grondslag. Ook de staatssecretaris heeft aangegeven dat solidariteit tussen gemeenten onderling van groot belang is.

Met onze brief van 27 september 2022 hebben wij u gemeld dat er in Oostzaan slechts één locatie geschikt bevonden is als huisvestingslocatie die voldoet aan de in die brief genoemde criteria. Op basis van de door ons aangevoerde argumenten heeft uw college een ontheffing van de Omgevingsverordening voor deze locatie verleend voor het plaatsen van deze woonunits.

Bij nader onderzoek hebben we nu moeten vaststellen dat deze locatie met name op het criterium snel bouw- en woonrijp hebben van de locatie niet voldoet. Om de uiterst slappe bodem, die ook nog eens omgeven is door water, van voldoende stevigheid te voorzien is veel meer tijd van voorbelasting nodig dan oorspronkelijk gedacht. Daarnaast treden er bij nader inzien mogelijk ook nog andere gevolgen op. Zo zijn we inmiddels al gewezen op een mogelijke noodzaak voor constante bronbemaling, de invloed op de waterkwaliteit, het dichtslibben van de watergangen in het gebied en de nog niet beoordeelde gevolgen voor de grondwaterstand voor de andere woningen aan het Zuideinde. Ook dit vraagt nog om veel onderzoek en de benodigde tijd hiervoor. Tijd die we niet meer kunnen verliezen als we de Oekraïners, die al meer dan $\frac{3}{4}$ jaar op een hotelkamer verblijven, snel een beter perspectief op huisvesting willen bieden. Bovendien zal deze locatie tot veel hogere investeringskosten leiden dan oorspronkelijk gedacht. Vooral vervelend voor de Oekraïners, maar ook vervelend

voor ons en natuurlijk ook vervelend voor u, maar we kunnen niet anders dan het adagium hanteren 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald'. Daarom komen wij nu met een nieuw verzoek voor ontheffing van de omgevingsverordening voor een ander locatie t.w. kadastraal perceel OZN00-A-2976.

Nu zult u denken maar er was toch maar 1 geschikte locatie in Oostzaan! Dat klopt maar tegelijkertijd ook niet. Ten tijde van ons verzoek was er wel een 2^{de} locatie in beeld. Deze locatie werd vanwege de ligging aan de rand van het Twiske, binnen het Natura 2000 regime en daarom lastig qua RO regime niet als mogelijkheid opgenomen.

De gemeente wil met dit verzoek nu toch ontheffing van de omgevingsverordening voor deze locatie aan u vragen. De grond van deze locatie is stukken beter dan die van de locatie aan 't Skoon/zuideinde. Hier kunnen de gewenste 21 tijdelijke woningen zonder dat de ondergrond wordt geroerd sneller en tegen geringere investeringskosten geplaatst worden. Dit willen we doen met een tijdelijke omgevingsvergunning voor maximaal 10 jaar. Na het verstrijken van deze periode van 10 jaar worden de 21 tijdelijke woningen weer verwijderd en wordt het terrein in haar oorspronkelijke staat teruggebracht. De gemeente zal als vergunningverlener handhavend optreden als de tijdelijke woningen na afloop van de vergunningstermijn niet worden verwijderd. Vanwege het Natura 2000 verzoeken wij Gedeputeerde Staten om een ontheffing van de Omgevingsverordening. Ter onderbouwing van dit verzoek zullen wij achtereenvolgens ingaan op:

- De urgente opgave
- De inzet binnen de regio Zaanstreek-Waterland
- Het huisvestingsplan van Oostzaan
- De mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing van de Omgevingsverordening
- Het concrete verzoek aan Gedeputeerde Staten

Daarom vragen wij u wederom om uw medewerking tot het verlenen van een tijdelijke ontheffing van de omgevingsverordening voor deze locatie voor het plaatsen van 21 tijdelijke woningen voor de huisvesting van Oekraïners voor de periode van maximaal 10 jaar.

De urgente opgave

De onderbouwing hiervan hebben wij u al gegeven in onze brief van 27 september 2022 en is in deze niet veranderd.

De inzet binnen de regio Zaanstreek-Waterland

Ook de argumentatie hiervoor is hetzelfde als in onze brief van 27 september 2022 met uitzondering van:

In Oostzaan is, nu de locatie Zuideinde/Skoon, langs de Kolkweg, toch minder geschikt blijkt te zijn dan gedacht, alleen het perceel aan de Twiskeweg in Natura-2000 gebied de enige andere optie. De in de brief van 27 september 2022 genoemde argumenten zijn er nog steeds. Behalve dat tijdens een gehouden informatiebijeenkomst de maatschappelijke weerstand tegen deze tijdelijke ontwikkeling aan de rand van het Twiske minder groot was dan eerder gedacht.

Oostzaan wil daarom het huisvestingsplan voor het plaatsen van 21 tijdelijke woningen voor Oekraïners op de locatie aan de Twiskeweg tussen het al aanwezige kantoorgebouw met opstallen van het Recreatieschap en de reeds aanwezige sporthal, kadastraal perceel OZN00-A-2956 ontwikkelen.

Om u enig beeld te geven over de situatie op deze locatie is in bijlage 1 bij deze brief de locatie in beeld gebracht. Hieruit is duidelijk af te leiden, dat met het toestaan van het realiseren van de 21 tijdelijke woningen op deze locatie, deze locatie hiervan geen substantieel negatieve invloed voor het Natura 2000 gebied zal ondervinden. Sterker nog deze locatie zal naar onze mening een betere en sterkere uitstraling krijgen dan nu het geval is.

Deze locatie ligt ingeklemd tussen een tweetal aanzienlijke bebouwingsoppervlakten. Aan de ene zijde gevormd door het kantoor/bezoekerscentrum met opstallen van het recreatieschap Twiske-Waterland en aan de andere zijde door een sporthal met aangrenzende parkeerplaats. Het plaatsen van de woonunits, die qua uitstraling een ecologische look & feel krijgen, hiertussen in zullen naar onze mening dan ook geen afbreuk doen aan de uitstraling van deze locatie, maar deze zelfs versterken. Bovendien zijn er op meerdere plekken in 't Twiske reeds gebouwen en een camping aanwezig en worden er door het recreatieschap nog gebouwen gepland ter ondersteuning van hun bedrijfsvoering.

Het huisvestingsplan van Oostzaan

Oostzaan wil 21 tijdelijke woningen voor Oekraïners realiseren op de locatie Twiskeweg, kadastraal perceel OZN00-A-2956. Het Perceel bevindt zich tussen het kantoor en de opstallen van het recreatieschap en de sporthal.



Van dit perceel zal alleen de onderste helft richting de Twiskeweg worden ingericht voor het plaatsen van deze woningen. Het bebouwd oppervlak zal bestaan uit 4 rijtjes met woningen met een bebouwd oppervlak per rijtje van 190 m². Dus in z'n totaliteit 760m².

De woonunits zijn ingetogen van karakter, worden qua look & feel aangepast aan de natuurlijke inrichting van het gebied en bestaan uit maximaal één bouwlaag met een bouwhoogte van 3 meter. Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen in het landschap doordat blokvorming en daarmee verdichting van bebouwing wordt vermeden. De woonunits zullen op stelconplaten worden geplaatst waardoor de bebouwing (incl. stelconplaten) weer eenvoudig is te verwijderen, zodat het plangebied na het tijdelijk gebruik weer in oude staat kan worden teruggebracht. De stelconplaten worden neergelegd op een zandbed waarin ook de kabels- en leidingen komen te liggen. Er wordt één ontsluiting aangelegd, op de Twiskeweg.

Hierna is een schets opgenomen die een indicatie geeft hoe de feitelijke realisatie eruit zou kunnen komen te zien. De schets zal voor de vergunningprocedure worden omgezet in een definitief plan nadat u als Gedeputeerde Staten hebt besloten op ons ontheffingsverzoek. Zoals van ons mag worden verwacht, zijn wij tot dat moment namelijk voorzichtig met het verrichten van extra werkzaamheden en het maken van extra kosten.



Ook is de indeling van een aangeschafte woonunit van Ursem opgenomen alsmede een impressie van de woonunits. De kopse gevels worden afgewerkt met groene beplanting en de voor- en achterkant van de woningen met een houtstructuur omdat dit het meest passend is bij de landschappelijke omgeving. De kosten hiervan zijn echter aanzienlijk en moeten nog voor toestemming bij het Rijk worden voorgelegd. Vanuit eerdergenoemde kostenoverwegingen worden verdere stappen t.a.v. de beeldkwaliteit van de woonunits pas gezet nadat u als Gedeputeerde Staten hebt besloten op ons ontheffingsverzoek.



T.a.v. het parkeren is de ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) 2021 uitgangspunt. Wij komen daarbij uit op een parkeernorm van 1,0. Om zoveel als mogelijk de natuurlijke uitstraling van het gebied te waarborgen wordt voor de inrichting van de parkeerplaatsen gebruik gemaakt van grasbetontegels (solidrain). Enerzijds is dit klimaat adaptief. Anderzijds behoudt het parkeren een groene uitstraling, passend bij de landschappelijke omgeving. Het parkeren wordt overigens niet op de locatie waar de tijdelijke woningen komen te staan (zie hiervoor ook de afbeelding hierboven) gerealiseerd. Deze parkeerplekken worden toegevoegd aan de parkeerplekken die er nu al zijn langs de Twiskeweg. Dit past ook bij het uitgangspunt dat op het beoogde perceel zo min mogelijk verharding wordt aangebracht om de ecologie van het gebied zo min mogelijk te belasten.

De mogelijkheid tot het verlenen van een ontheffing van de Omgevingsverordening

Ten behoeve van de realisatie van het huisvestingsplan zal een tijdelijke omgevingsvergunning worden aangevraagd en worden verleend voor een periode van maximaal tien jaar. Er is daarom sprake van een ruimtelijk plan als bedoeld in Bijlage 1,

onder 84, sub d, bij de Omgevingsverordening¹. De Omgevingsverordening laat ruimte voor een provinciaal oordeel ingeval een ruimtelijk plan dat niet past binnen de regels over, van, voor Natura 2000. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening beschikt uw college van Gedeputeerde Staten over de bevoegdheid ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening ("Wro") en van de regels in hoofdstuk 6 van de Omgevingsverordening. *In die situatie vindt dan op provinciaal niveau een belangenafweging plaats.* Vereist is dat het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met deze regels te dienen provinciaal belangen. Ten behoeve van deze afweging geven wij u als Gedeputeerde Staten aanvullend het volgende mee:

(I) De realisatie van de tijdelijke woningen is geen reguliere nieuwe stedelijke ontwikkeling: De woonunits zijn eenvoudig te (ver)plaatsen en weer te verwijderen en dus niet bedoeld om permanent in of met de grond te zijn bevestigd. Bovendien zijn de woonunits ingetogen van karakter en gemaakt van ander materiaal dan een (stenen) woning. Ze hebben maximaal één bouwlaag. Als onderkomen is een modulaire woonunit –ook qua afmetingen– beter vergelijkbaar met een stacaravan, zoals ook uit bovenstaande tekeningen blijkt. Er is daarom sprake van een specifieke stedelijke ontwikkeling. Op basis hiervan kan in ieder geval worden geconcludeerd dat het onderhavige huisvestingsplan naar zijn aard en –beperkte– omvang geen *reguliere* nieuwe stedelijke ontwikkeling is. Dit benadrukt nog eens het uitzonderlijke karakter van de voorgenomen ontwikkeling.

(II) De realisatie van de woonunits heeft geen permanente gevolgen voor Natura 2000 De realisatie van de tijdelijke woonunits heeft geen permanente gevolgen voor het NNN-gebied. De beoogde huisvesting is namelijk tijdelijk van aard en zal na uiterlijk 10 jaar weer worden verwijderd. De te verstrekken tijdelijke omgevingsvergunning borgt vanwege de maximale looptijd van tien jaar dat deze verwijdering ook daadwerkelijk plaatsvindt. Gelijktijdig met de verwijdering van de woonunits zullen ook de stelconplaten (en overige verharding), het zandbed en de kabels en leidingen worden verwijderd. Daarmee wordt de locatie gegarandeerd in de oorspronkelijke staat teruggebracht. Er zijn daarom geen

¹ Wat onder 'ruimtelijk plan' moet worden verstaan, is bepaald in Bijlage 1, nr. 84, bij de Omgevingsverordening. Deze begripsomschrijving omvat allereerst het bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan en de beheersverordening (onder a, b en c). Daarnaast kwalificeren ook specifieke typen omgevingsvergunningen voor het afwijken van het bestemmingsplan als ruimtelijk plan. Onder d zijn opgenomen de omgevingsvergunning voor afwijking ten behoeve van (i) het gebruiken van bouwwerken en van bij die bouwwerken aansluitend terrein, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, het uitsluitend betreft een logiesfunctie voor werknemers of de opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen,¹ alsook (ii) ten behoeve van (tijdelijk) ander gebruik van gronden of bouwwerken voor een termijn van ten hoogste tien jaar.¹ Aanvullend valt ook de omgevingsvergunning voor buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan binnen de begripsomschrijving (onder e).¹ Tot slot wordt het integrale 'projectuitvoeringsbesluit' voor versnelde uitvoering van bouwprojecten in de zin van artikel 2.10 van de Crisis- en Herstelwet als ruimtelijk plan aangemerkt (onder f).

permanente gevolgen omdat bij de realisatie van het huisvestingsplan de grond niet wordt geroerd en volledig intact blijft.

(III) Er is sprake van een unieke locatie en een unieke crisissituatie:

Er is sprake van een unieke crisissituatie gelet op de enorme druk op de asielketen, te meer vanwege de toestroom vluchtelingen uit Oekraïne. De huidige crisis en noodopvang voor deze vluchtelingen heeft al veel te lang geduurd en leidt tot een opeenstapeling van problemen. Daarom is er dringend fysieke ruimte nodig voor het realiseren van tijdelijke woningen om deze vluchtelingen uit Oekraïne een menswaardige en gezonde woonsituatie te bieden zoals door het Rijk geëist. Deze eis en de grote maatschappelijke impact van de huidige druk op de asielketen betekent dat dit belang naar aard en omvang voldoende zwaarwegend is om realisatie van het huisvestingsplan voor middellange termijn ook binnen het Natura 2000 te rechtvaardigen. Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat realisatie van het huisvestingsplan voor de middellange termijn in Natura 2000, ten behoeve van huisvesting voor Oekraïners, een unieke situatie betreft, met een uiterst hoge urgentie en van groot algemeen belang.

Het concrete verzoek aan GS om een ontheffing van de Omgevingsverordening

Met inachtneming van bovenstaande argumentatie verzoeken burgemeester en wethouders van de gemeente Oostzaan uw college van Gedeputeerde Staten gebruik te maken van uw ontheffingsbevoegdheid om het onderhavige huisvestingsplan in Natura 2000 mogelijk te maken zodat op de locatie kadastraal perceel OZN00-A-2956 tijdelijke woningen voor een periode van maximaal 10 jaar kunnen worden gerealiseerd ten behoeve van de huisvesting van Oekraïense vluchtelingen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Oostzaan,

De secretaris



R. Brekelmans

De burgemeester



M.B. Polak



Gemeente
Oostzaan
Buiten gewoon

INGEKOMEN 10 JULI 2023

Aan de leden van Provinciale en Gedeputeerde
Staten van Noord Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
(Via: post@noord-holland.nl)

Gemeentehuis
Bezoekadres Kerkbuurt 4, 1511 BD Oostzaan
Postadres Postbus 20, 1530 AA Wormer
Telefoon 075 651 2100
Fax 075 651 2244
E-mail antwoord@oostzaan.nl
Internet www.oostzaan.nl

Uw kenmerk / Uw brief

Ons kenmerk

Datum 4 juli 2023

Behandelend ambtenaar H. Smits

Afdeling Ruimte

Onderwerp Woonunits voor Oekraïners in Het Twiske

Geachte leden van Provinciale en Gedeputeerde Staten,

Tot onze spijt hebben wij kennisgenomen van het negatief advies van de commissie van Provinciale Staten om de gemeente Oostzaan geen ontheffing te verlenen om gedurende maximaal 10 jaar 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te mogen plaatsen op het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg te Oostzaan.

Wij realiseren ons dat wij u in ons verzoek tot ontheffing mogelijk onvoldoende hebben meegenomen in de criteria die wij hebben gehanteerd in onze zoektocht naar een beschikbare en ook snel geschikt te maken locatie. Hierin willen wij u met deze brief graag in meenemen.

Allereerst benadrukken wij dat de provincie van een gemeente mag verwachten dat zij zeer terughoudend is met het plannen van bouwactiviteiten in Bijzonder Provinciaal Landschap en Natura2000 gebied. Het is de verantwoordelijkheid van een gemeente om voor een goede ruimtelijke afweging te zorgen, tussen zowel de belangen van de natuur als die van mensen. Wij zijn er dan ook ten volle van overtuigd dat we dat voor deze locatie uiterst zorgvuldig hebben gedaan. Dit willen graag in deze brief nog eens uiteenzetten.

Voor wij dit doen willen wij benadrukken dat ons verzoek voortvloeit uit een rijksopgave. Een rijksopgave die ons verplicht om een goede en menswaardige huisvesting te organiseren na een te lange periode van crisisopvang voor deze doelgroep. Er moet nu zo snel als mogelijk een normale huisvesting voor deze doelgroep gerealiseerd worden en dat kan in Oostzaan alleen op deze beoogde locatie.

Met deze brief willen we u nogmaals en meer uitgebreid informeren over het proces dat wij hebben doorlopen om tot een locatiekeuze voor het plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen te komen. Zo ook over onze afweging om voor de onderhavige locatie te kiezen in plaats van die voor het Zuideinde/'t Skoon, waar wij eerder ontheffing voor hebben gekregen. Dit met de verwachting dat wij u kunnen overtuigen dat wij op een juiste en gedegen manier tot een goede ruimtelijke afweging met betrekking tot de onderhavige locatie zijn gekomen en dat het nu voorliggende negatief advies alsnog kan worden veranderd in een positief advies aan gedeputeerde staten. Wij zouden het toejuichen als wij, samen met u, voor de Oekraïense vluchtelingen, die nu al bijna 1 jaar

op een kamer zitten in het Van De Valk Hotel in Oostzaan, op de kortst mogelijke termijn deze huisvesting op de door ons beoogde locatie kunnen realiseren.

Onze zoektocht naar een geschikte locatie.

De gemeente Oostzaan heeft zelf weinig eigen grond die op de korte termijn beschikbaar dan wel geschikt is voor het snel kunnen plaatsen van deze 21 tijdelijke woningen. In onze zoektocht naar geschikte locaties om deze 21 tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen te kunnen plaatsen hebben we de volgende procedure gevolgd.

Eerst hebben we, om tot een goede ruimtelijke afweging te kunnen komen, een longlist van alle vrije locaties die er in Oostzaan zijn samen gesteld. Al deze locaties zijn beoordeeld op de criteria beschikbaarheid, geschikt te maken, snelheid, afstand tot voorzieningen en openbaar vervoer en financiën.

Op basis hiervan zijn we tot een short list van slechts twee locaties gekomen die aan deze criteria zouden kunnen voldoen: Zuideinde/'t Skoon en de onderhavige locatie. Aangezien beide locaties of het predicaat Bijzonder Provinciaal Landschap of Natura2000 hebben, hebben we voor beide locaties ontheffing van de provincie nodig.

De locatie Zuideinde/'t Skoon (eigendom van een ontwikkelaar) gelegen in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) waarvoor eerder ontheffing is aangevraagd en gekregen, bleek bij nader onderzoek vanwege de zeer slappe bodemgesteldheid niet binnen 1 jaar geschikt te maken voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen. Daarnaast is ook nog niet duidelijk welke invloed het bouwrijp maken van deze locatie zal hebben op de waterkwaliteit, de effecten op enkele woningen aan het Zuideinde en de hoogte van de daarmee verbonden kosten die dit met zich zal meebrengen. Hiervan is inmiddels ingeschat dat deze substantieel meer zullen zijn dan eerder ingeschat.

Verder is er op dit moment geen grond in de gemeente die niet behoort tot het Bijzonder Provinciaal Landschap (vrijwel allemaal agrarische gronden) dan wel Natura 2000/NNN gebieden.

De enige locatie die nu nog resteert, die voldoet aan de gestelde criteria en redelijk snel geschikt te maken is als bouwlocatie voor deze 21 tijdelijke woningen voor maximaal 10 jaar, is het voormalige voetbalveld aan de Twiskeweg. Deze locatie ligt net binnen het vastgestelde natuur- en recreatiegebied Twiske-Waterland maar is ingesloten tussen 2 aanzienlijke bouwmassa's.

Uit het flora en Fauna onderzoek dat we hebben laten uitvoeren, is gebleken dat het plaatsen van de 21 tijdelijke woningen weinig tot geen invloed zal hebben op de natuurwaarde van dit gebied. Alleen het grasland, dat extensief wordt gemaaid door het recreatieschap, zal worden gebruikt voor het plaatsen van de woningen waarbij de bomen die het grasland inmiddels omzomen ongemoeid blijven en de ondergrond niet geroerd zal worden. Hierdoor is deze locatie na 10 jaar, of zoveel eerder als dat de opvang niet meer nodig is, weer snel terug te brengen in de huidige staat.

Impact op de natuur indien we ontheffing krijgen om de tijdelijke woningen wel te mogen plaatsen op dit voormalige voetbalveld.

Voor wat betreft het aspect behoud van natuurwaarde, zoals in uw commissiebehandeling door meerdere fracties aan de orde is gesteld, merken wij het volgende op:

Medewerking van Staatsbosbeheer en het Recreatieschap Twiske-Waterland was essentieel omdat de één eigenaar is van de beoogde locatie en de ander pachter.

Met het recreatieschap hebben we afspraken kunnen maken over de voorwaarden van het gebruik van de locatie alsmede een huurovereenkomst voor dit gebruik overeen zijn gekomen van €15.000 per jaar. Gedurende 10 jaar betekent dit een extra inkomstenbron van €150.000 die het recreatieschap extra kan inzetten voor het natuurbehoud en de natuurontwikkeling binnen Twiske-Waterland.

Het uitgevoerde Flora en Fauna onderzoek heeft duidelijk uitgewezen dat er geen bijzondere planten- en diersoorten door het plaatsen van deze tijdelijke woningen worden bedreigd of belemmerd. Het grasland op zich heeft volgens dit onderzoek slechts een beperkte natuurwaarde. Daarnaast is er in overleg met het Recreatieschap gezocht naar een compensatiegebied in het kader van NNN. Het aangeboden compensatiegebied is weliswaar niet 1 op 1 vergelijkbaar met de onderhavige locatie maar heeft volgens ons ecologisch onderzoeksbureau een veel hogere natuurwaarde dan de onderhavige locatie. (Zie de bijlage bij deze brief)

Een uitgevoerd bodemonderzoek laat zien dat de eerste meter een zandlaag betreft met daaronder een veenlaag van Ongeveer 5 meter en daaronder weer een samenstelling van klei, zand en kiezel. De zandlaag is al tientallen jaren geleden aangebracht om de locatie geschikt te maken als sportveld.

Bij het bouwrijp maken van de locatie zal de ondergrond niet geroerd worden en worden er ook geen heipalen geslagen of geboord. De grond wordt beschermd opgehoogd met 40 tot 50 cm zand waarop stelconplaten worden gelegd waarop de prefab woningen worden geplaatst. In deze zandlaag worden alle kabels en leidingen aangebracht. De verlichting voor deze locatie zal indirect zijn en weinig tot geen uitstraling op de omgeving hebben. Door op deze manier deze locatie voor maximaal 10 jaar bouwrijp te maken, kan er na deze periode de grond snel en gemakkelijk weer in de oorspronkelijke staat worden hersteld.

Conclusie

Uit het door ons uitgevoerde flora en fauna onderzoek en het daarop uitgebrachte salderingsplan NNN Noorderlaak 1 te Oostzaan is komen vast te staan dat:

1. De geplande inrichting van het terrein met tijdelijke prefab woningen voor Oekraïense vluchtelingen weinig tot geen invloed heeft op de huidige natuurwaarde van het gebied en;
2. Het aangeboden compensatiegebied in het kader van NNN een veel betere natuurwaarde heeft.

Wij zijn derhalve van mening dat wij met deze locatiekeuze een goede ruimtelijke afweging hebben gemaakt, waarbij de belangen van natuurbehoud en het maatschappelijk effect voor deze Oekraïners, die al zo veel hebben meegemaakt, in meer dan voldoende mate zijn meegenomen. In het besluitvormingsproces dat we hiervoor doorlopen hebben, heeft het college de gemeenteraad en alle inwoners meegenomen m.b.t. hun plannen en afwegingen ten aanzien van deze locatie.

Wij vertrouwen erop dat wij u met deze toelichting alsnog weten te overtuigen dat wij een gedegen afweging in het kader van de ladder van stedelijke verduurzaming hebben gemaakt. Dat wij ook meer dan voldoende oog hebben voor de natuur en natuurbehoud in het kader van de WNB en NNN. Maar wij ook geen andere locatie binnen onze gemeente beschikbaar hebben die op korte termijn geschikt is voor het plaatsen van deze tijdelijke woningen voor Oekraïense vluchtelingen.

Wij hopen dan ook dat u alsnog uw medewerking hieraan wilt verlenen door ons de gevraagde ontheffing te verlenen.

Voor eventuele vragen dan wel toelichting zijn wij natuurlijk te allen tijde bereid.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Oostzaan,

De secretaris

de burgemeester

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D. van Huizen'.A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. D. Polak'.

D. van Huizen

M. D. Polak

Bijlage(n): Salderingsplan NNN Noordelijk 1 te Oostzaan



SALDERINGSPLAN NNN NOORDERLAAIK 1 TE OOSTZAAN

Salderingsplan Natuurnetwerk Nederland



Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V
Leimuiden, 18-6-2023

VERANTWOORDING

Opdrachtgever: Over-Gemeenten
Contactpersoon: Dhr. H. Smits
Adres: Postbus 20
1530 AA Wormer
Tel: 075 6512242
E-mail: harry.smits@over-gemeenten.nl

Uitvoering: Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V.
Adres: Waaier 72
2451 VW Leimuiden
Tel: 0172 576072
E-mail: algemeen@eco-logisch.com

Projectleider: ing. S. van Lieshout,

Auteur: ing. J.C.H. den Hollander
Kwaliteitscontrole: ing. S. van Lieshout

Projectcode: OGEC2301
Status: Definitief
Datum: 18-6-2023



Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is aangesloten bij
brancheorganisatie Netwerk Groene Bureaus.



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Adviesbureau E.C.O.
Logisch B.V. is ISO 9001:2015 gecertificeerd.



Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. is aangesloten op de
Nationale Databank Flora en Fauna en heeft daarmee toegang
tot de meest volledige natuurgegevens in Nederland.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Natuurbeschermingswetgeving.....	4
1.2.1	Gebiedsbescherming.....	4
1.2.2	Soortbescherming	4
2	Projectgebied en ontwikkelingen.....	6
2.1	Projectgebied	6
2.2	Ontwikkelingen.....	7
3	Natuurnetwerk Nederland (NNN).....	8
3.1	Oppervlakteverlies	8
3.2	Samenhang en wezenlijke waarden en kenmerken	10
3.2.1	Projectgebied NNN	10
3.2.2	Salderingsgebied NNN	11
3.3	Salderingsbeoordeling	13
3.4	Conclusie	13

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOEL

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke woningen te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan. Deze ingreep wordt gezien als een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling dient er voor zorg te dragen dat de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden.

In 2023 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. verkennend natuuronderzoek uitgevoerd middels een quickscan Wet natuurbescherming¹. Uit de quickscan is gebleken dat in het projectgebied mogelijk algemene amfibieën, broedvogels en zoogdieren kunnen voorkomen. Overige beschermde soorten worden door het ontbreken van geschikt habitat niet verwacht voor te komen in het projectgebied.

Het projectgebied is gelegen in het NNN-gebied het Twiske. De plaatsing van de tijdelijke woonunits en de realisatie van verharde parkeerplaatsen in het projectgebied hebben gevolgen voor het oppervlak van het NNN-gebied. Om dit oppervlak te salderen dienen er maatregelen te worden genomen om de natuurwaarden rond het projectgebied NNN te verhogen. Hiervoor is in opdracht van Over-Gemeenten dit salderingsplan opgesteld.

1.2 NATUURBESCHERMINGSWETGEVING

De Wet natuurbescherming beslaat soortbescherming, gebiedsbescherming en in specifieke gevallen de bescherming van houtopstanden. Daarnaast is gebiedsbescherming in Nederland geregeld via beleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor wat betreft de soortbescherming in de Wet natuurbescherming zijn er verschillende beschermingsregimes. Het gaat om soorten die op basis van Europese wetgeving beschermd zijn vanuit Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en soorten die nationaal als beschermde soort zijn aangewezen. Middels een provinciale verordening kunnen deze nationaal beschermde soorten worden vrijgesteld van de verbodsbepalingen uit de wet. De vrijgestelde soorten kunnen verschillen per provincie.

1.2.1 GEBIEDSBESCHERMING

Natura 2000-gebieden

Het is conform artikel 2.7, tweede lid van de Wet natuurbescherming verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De regels omtrent NNN-gebieden zijn door het Rijk en de provincies met elkaar afgesproken. De afspraken zijn vastgelegd in het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' en zijn uitgewerkt in de provinciale verordeningen. Het ruimtelijke beleid voor de NNN is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. In het NNN geldt daarom het 'nee, tenzij'-regime. Of een ingreep mag worden uitgevoerd in de NNN, hangt naast de instandhouding van de omvang van het NNN, in eerste instantie af van de mate van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied.

1.2.2 SOORTBESCHERMING

Zorgplicht

De zorgplicht is opgenomen in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming.

Artikel 1.11 Wnb (zorgplicht)

1. Eenieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:

¹ Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. (2023). *Quickscan Wet natuurbescherming Noorderlaaik 1 te Oostzaan* (Projectcode: OGNA2202). 19 januari 2023.

- a. dergelijke handelingen achterwege laat, dan wel,
 - b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevegd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen, of;
 - c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

Europees beschermde soorten - Vogels

De verbodsbepalingen voor wat betreft vogels zijn opgenomen in artikel 3.1 van de Wet natuurbescherming.

Artikel 3.1 Wnb.

1. Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
2. Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
3. Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
4. Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
5. Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Europees beschermde soorten - Overige soortgroepen

De verbodsbepalingen voor wat betreft Europees beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming.

Artikel 3.5 Wnb.

1. Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
2. Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
3. Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
4. Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
5. Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

Nationaal beschermde soorten

De verbodsbepalingen voor wat betreft nationaal beschermde soorten zijn opgenomen in artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming.

Artikel 3.10 Wnb.

1. Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
 - a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
 - b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of;
 - c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te onwortelen of te vernielen.

2 PROJECTGEBIED EN ONTWIKKELINGEN

2.1 PROJECTGEBIED

Het projectgebied is gelegen in de gemeente Oostzaan in kilometerhok: X: 120 / Y: 495 (Rijksdriehoekskoördinaten). Afbeelding 1 geeft de globale ligging van het projectgebied weer.



Afbeelding 1: Ligging projectgebied

Het projectgebied bestaat uit een extensief beheerd grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 2 & 3). Het projectgebied wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. In de toekomstige situatie wordt circa de helft van het ingetekende projectgebied in gebruik genomen. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bommenrij aanwezig. Ten oosten van het projectgebied is het kantoor van Recreatieschap Het Twiske aanwezig, een gebouw van één bouwlaag hoog en een onderhoudsschuur. Ten zuiden hiervan is er een verhard parkeerterrein aanwezig.



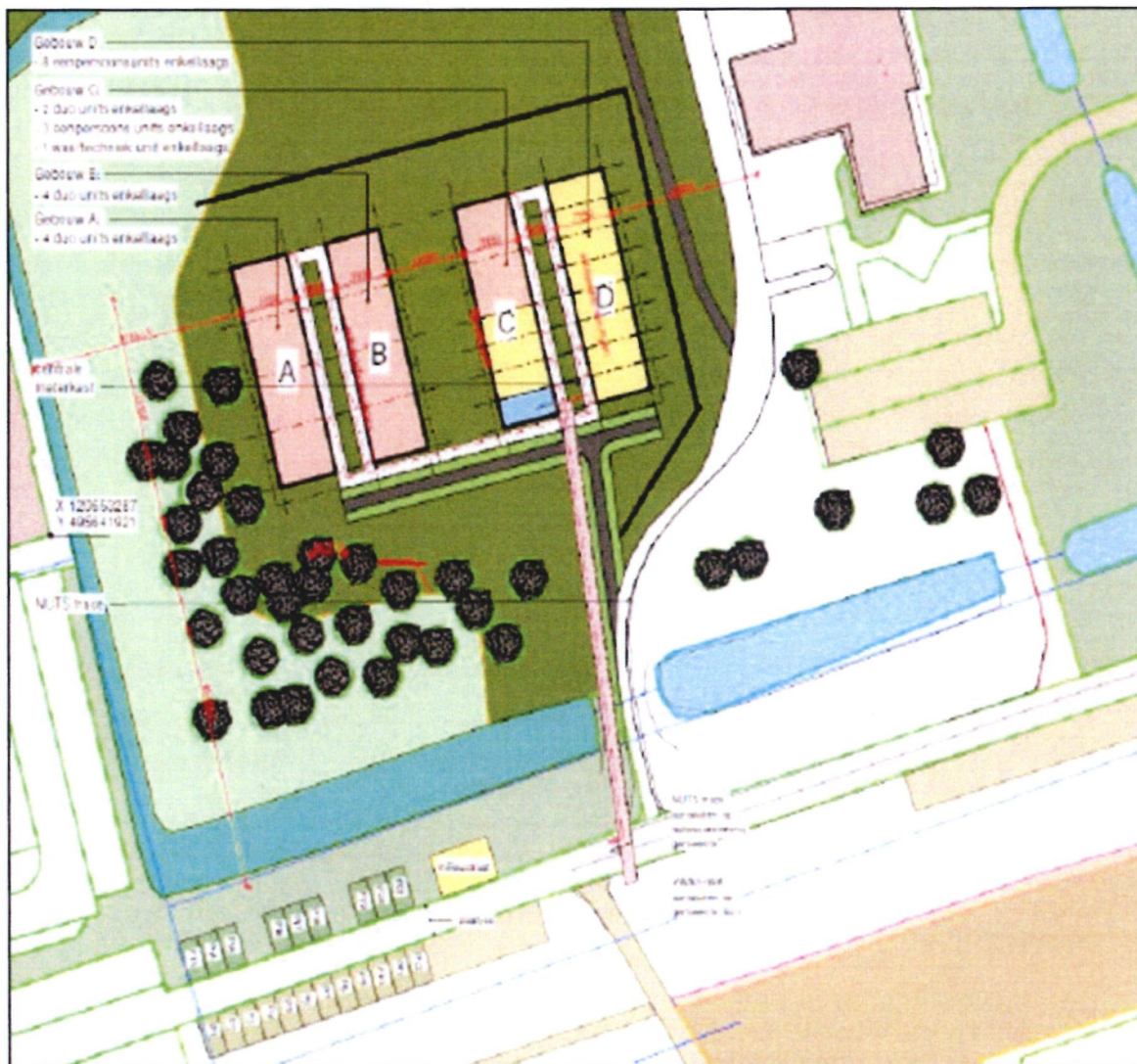
Afbeelding 2: Impressie projectgebied foto 1



Afbeelding 3: Impressie projectgebied foto 2

2.2 ONTWIKKELINGEN

De initiatiefnemer is voornemens 21 tijdelijke verblijfslocaties te realiseren op het grasveld direct ten westen gelegen aan de Noorderlaaik 1 te Oostzaan (afbeelding 4). De 21 woonunits betreffen 11 wooneenheden voor 1 en 2 persoons huishoudens en 10 wooneenheden voor 3 en 4 persoons huishoudens. Naast de realisatie van de woonunits dient er rekening te worden gehouden met de realisatie van een splitlevel / grind parkeerterrein.



Afbeelding 4: Geplande toekomstige situatie van het projectgebied met de realisatie van 21 woonunits

3 NATUURNETWERK NEDERLAND (NNN)

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het NNN-gebied het Twiske (afbeelding 5). Het NNN-gebied waar het projectgebied deel van uitmaakt heeft een oppervlakte van circa 600 hectare. Vermindering van het oppervlak in het NNN is in geen enkel geval toegestaan. De plaatsing van de tijdelijke woonunits heeft een effect op een gedeelte van het NNN met een totaal oppervlakte van 1.000 m² dat verhard zal worden. Naar dit gebied wordt verwezen als 'projectgebied NNN'.

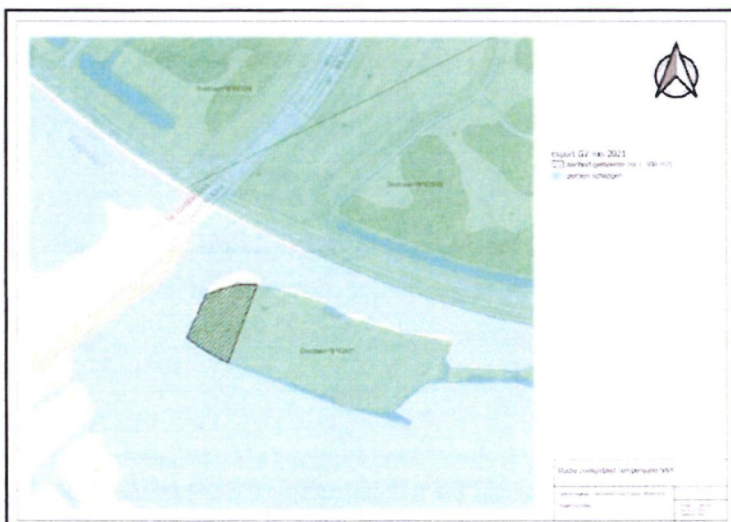


Afbeelding 5: Projectgebied ten opzichte van het NNN (maps.amsterdam.nl)

Tijdens de geplande ontwikkelingen gaat er oppervlakte van het NNN verloren. Voor de realisatie van de geplande ontwikkelingen zullen er woonunits worden geplaatst en worden er splitlevel / grind parkeerplaatsen gerealiseerd. In de nieuwe situatie zal 750 m² aan verhard oppervlak worden toegevoegd wat inclusief de aanleg van paden oploopt tot 1.000 m².

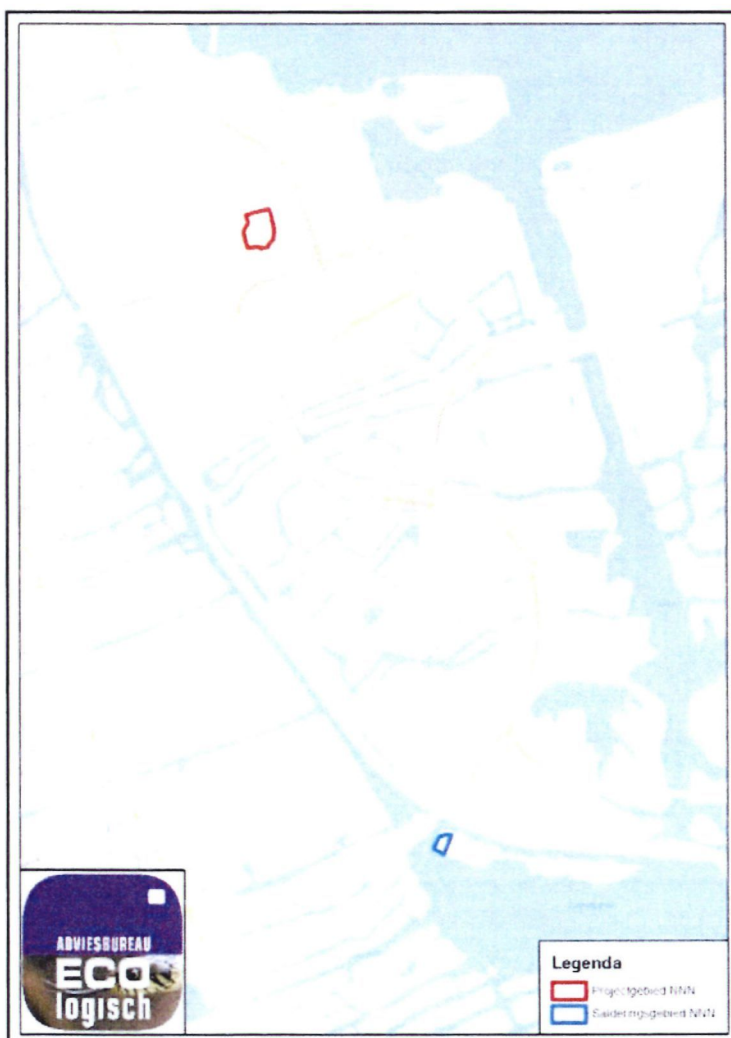
3.1 OPPERVLAKTEVERLIES

Om het verlies aan oppervlakte door verharding te compenseren is het voornemen om in de nabije omgeving een gebied te salderen tot NNN. Gekozen is voor het betreffende gebied dat te zien is in afbeelding 6. Naar dit gebied wordt verwezen als 'salderingsgebied NNN'.



Afbeelding 6: Locatie compensatiegebied NNN

Het salderingsgebied NNN is gelegen aan de zuidelijke rand van Het Twiske, op ongeveer 1,5 kilometer ten zuiden van het projectgebied NNN. Het salderingsgebied NNN betreft de westelijke punt van een eiland gelegen in de Zuidwestplas. De exacte locaties zijn in afbeelding 7 op kaart weergegeven.



Afbeelding 7: Locatie projectgebied NNN en salderingsgebied NNN

Het totale oppervlak van het projectgebied dat verhard zal worden in het huidige NNN bevat 1.000 m². Het voorgestelde ruilgebied (salderingsgebied) behoort nog niet tot het NNN en betreft een oppervlak van gelijke grootte. Door het voorgestelde ruilgebied om te vormen tot NNN wordt het deel van het NNN dat wordt verhard een-op-een gecompenseerd in oppervlak.

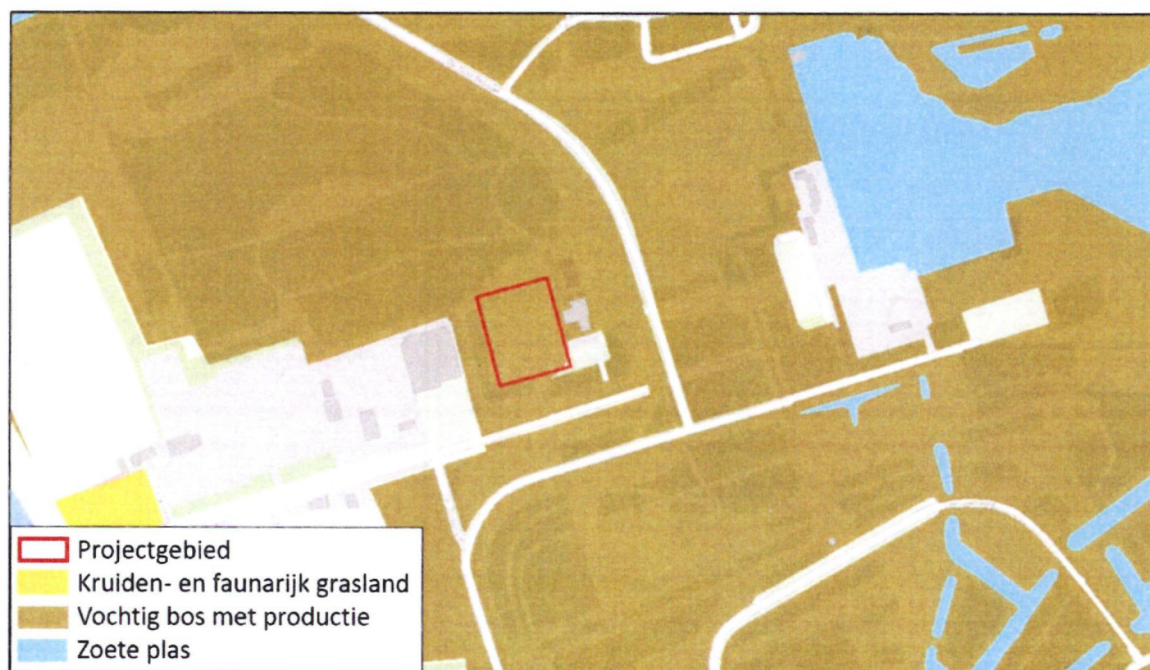
3.2 SAMENHANG EN WEZENLIJKE WAARDEN EN KENMERKEN

In het NNN-document Twiske L23 worden in het Twiske de volgende ecologische kernkwaliteiten onderscheiden, die de basis vormen voor het behoud van biodiversiteit die (inter)nationaal en/of regionaal van belang is:

- Open water en verlandingsvegetaties in oorspronkelijk brak milieu;
- Open landschap met extensieve graslanden voor weidevogels;
- Halfopen bos- en parklandschap met recreatief gebruik.

3.2.1 PROJECTGEBIED NNN

Het projectgebied NNN is gelegen in het natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04) (afbeelding 8). Dit natuurbeheertype wordt als volgt omschreven: *"Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei."*



Afbeelding 8: Projectgebied en aanwezige natuurtypen (geoapp.noord-holland.nl)

Op 28 juni 2022 en 6 juni 2023 is door ing. S. van Lieshout een locatiebezoek uitgevoerd in het projectgebied NNN. Het doel van dit bezoek was onder andere om de kwaliteit van de huidige situatie en het huidige NNN te beoordelen en te bepalen welke wezenlijke kenmerken en waarden en welke kernkwaliteiten in de huidige situatie in en rond het projectgebied aanwezig zijn. Dit wordt in onderstaande paragraaf besproken.

Natuurbeheertype

Het projectgebied NNN is gelegen in natuurbeheertype Vochtig bos met productie (N16.04). Belangrijke kenmerken van dit type natuurbeheer zijn dat het gebied gedomineerd wordt door diverse soorten loofbomen. Dit bostype levert een belangrijke bijdrage aan de houtvoorziening en er vindt periodiek houtoogst plaats. In de huidige situatie voldoet het projectgebied NNN niet aan deze kenmerken. Het NNN-gebied dat binnen het projectgebied ligt en verloren gaat met de geplande ontwikkeling bestaat uit een extensief beheerd gazon en wordt in de huidige situatie onder andere gebruikt als sportveld. Langs de zuid- en westzijde van het projectgebied is een bosschage aanwezig welke tijdens de geplande ontwikkelingen behouden blijven.

Aangezien het projectgebied NNN wordt gebruikt als sportveld en vanwege het extensieve maaibeheer met een eerste maaironde rond half juni, komen deze kenmerken niet overeen met één van de natuurbeheertypes.

Ecologische kernkwaliteiten

In het projectgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Open water met verlandingsvegetaties" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het projectgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Parklandschap met recreatief gebruik" wel aanwezig. Aangezien het gebied bestaat uit extensief beheerd gazon met een maaironde in juni en buiten die periode onder andere als sportveld gebruikt wordt, heeft het gebied een lage ecologische waarde en draagt het zeer beperkt bij aan het behoud van biodiversiteit binnen het NNN-gebied. Het gazon biedt geen schuilmogelijkheden voor dieren en ondanks het extensieve beheer is er geen bijzondere variëteit in begroeiing. Het projectgebied NNN kan onderdeel uitmaken van het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren.

Effecten

De geplande ontwikkelingen zullen naar verwachting geen negatieve effecten hebben op beschermde flora en fauna. De geplande ontwikkelingen kunnen wel een negatief effect hebben op het leefgebied van algemene amfibieën en zoogdieren. Voor deze algemene soorten geldt er een vrijstelling van het verbod op doden en verstoren bij bestendig beheer en gebruik en ruimtelijke ingrepen. De zorgplicht blijft van wel van toepassing voor de vrijgestelde soorten.

De werkzaamheden zullen geen negatief effect hebben op de samenhang van het NNN. Het omliggende gedeelte van het NNN blijft behouden en aaneengesloten.

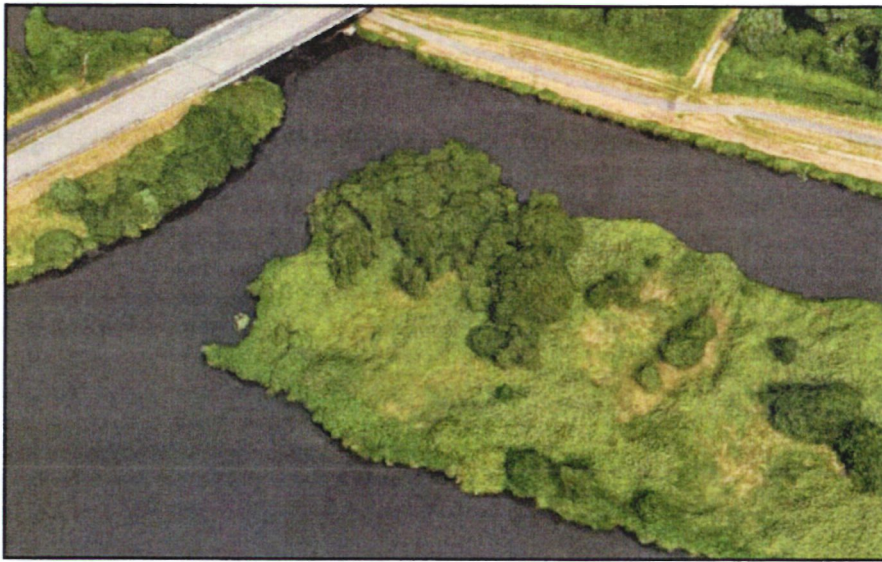
3.2.2 SALDERINGSGEBIED NNN

Het salderingsgebied NNN is omringd door de volgende natuurbeheertypes: Kruiden- en faunairijk grasland (N12.02), Veenmoeras (N05.03), Vochtig bos met productie (N16.04) en Zoete plas (N04.02). Deze zijn op kaart weergegeven in afbeelding 9.



Afbeelding 9: Omliggende natuurbeheertypes salderingsgebied (geoapp.noord-holland.nl)

Het salderingsgebied bestaat uit vochtig landschap met verschillende vegetatievormen. Aan de zuidkant zijn voornamelijk lage rietvegetaties gelegen en aan de noordkant groeien onder andere lage wilgensoorten (afbeelding 10). Het salderingsgebied is reeds onderdeel van het Bijzonder Provinciaal Landschap en valt onder Oostzaner- en IJperveld. Het salderingsgebied wordt derhalve van grote waarde geschat.



Afbeelding 10: Impressie vormgeving salderingsgebied

Natuurbeheertype

Het salderingsgebied heeft potentie voor de habitattypen:

- Veenmoeras (N05.03)
- Hoog- en laagveenbos (N14.02)

Veenmoerassen wordt door BIJ12 als volgt beschreven: *"Veenmoeras omvat open begroeiingen van riet, lisdodde en biezen in water; rietlanden en rietruigten. Hierin weerspiegelt zich de overgang van water naar land."* *"Veenmoeras is van groot belang voor vogels, libellen, vissen, amfibieën en enkele zoogdieren als otter, noordse woelmuis en waterspitsmuis. Goed ontwikkelde moerassen behoren tot de soortenrijkste levensgemeenschappen in Nederland, en zijn daarom van groot belang voor de Nederlandse natuur."*

De zuidkant van het salderingsgebied biedt potentie om als veenmoeras te dienen. Deze zuidelijke kant bestaat momenteel grotendeels uit laagveenmoeras en voldoet als verlandingsvegetatie aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. Om te bepalen hoe het salderingsgebied op dit moment exact voldoet aan de gestelde kwaliteitsbepaling is nader onderzoek benodigd. Een grote bedreiging voor veenmoerassen is verbossing. Dit lijkt momenteel enigszins van toepassing op dit zuidelijke deel. Om dit tegen te gaan en het moeras in stand te houden is derhalve intensief beheer nodig. Zo mag veenmoeras bijvoorbeeld maximaal voor 10% uit struweel en bosjes (inclusief solitaire bomen) bestaan. Op nog geen 100 meter ten zuidwesten van het salderingsgebied zijn reeds twee eilanden aangewezen natuurbeheertype veenmoeras welke als voorbeeld kunnen dienen.

Hoog- en laagveenbos wordt door BIJ12 als volgt beschreven: *"Hoog- en laagveenbos is bos op natte standplaatsen op venige bodem met dominerende soorten als zwarte els, zachte berk en grauwe wilg."* *"Op open plekken domineren moerasplanten. Hoog- en laagveenbossen kennen een hoge diversiteit bij veel structuurvariatie en de afwezigheid van verdroging."*

De (zuid- en) noordkant van het salderingsgebied biedt (/bieden) potentie om als hoog- en laagveenbos te dienen. De noordelijke kant voldoet aan veel van de beschreven kenmerkende eigenschappen. De zuidelijke kant kan tevens dienen als hoog- en laagveenbos mits hier geen intensief beheer wordt toegepast (zoals benodigd bij het natuurbeheertype veenmoeras). Door het uitblijven van intensief beheer kan verbossing optreden en kan het gebied transformeren tot laagveenbos. Zo bevestigt BIJ12 dat veel veenbossen op natuurlijke wijze ontstaan, soms na stopzetten van maaibeheer van rietlanden (laagveenmoerassen). Op minder dan 700 meter ten oosten van het salderingsgebied zijn reeds twee plaatsen aangewezen als deel van een eiland zijn aangewezen als natuurbeheertype hoog- en laagveenbos welke als voorbeeld kunnen dienen.

Ecologische kernkwaliteiten

In het salderingsgebied NNN zijn de ecologische kernkwaliteiten "Parklandschap met recreatief gebruik" en "Open landschap met extensieve graslanden" uit het NNN-document Twiske L23 niet aanwezig. In het salderingsgebied NNN is de ecologische kernwaarde "Open water met verlandingsvegetaties" wel aanwezig. Het salderingsgebied bestaat uit een gevarieerd landschap met veel potentie. Het gebied heeft door een variatie aan landschappelijke

elementen zoals de rietruigte en gevarieerde begroeiing een relatief hoge ecologische meerwaarde. In de huidige staat biedt het salderingsgebied reeds potentieel habitat voor rode lijst-soorten zoals de noordse woelmuis, snor, roerdomp en de waterspitsmuis welke in de omgeving bekend zijn voor te komen. De hogere vormen van begroeiing aan de noordkant van het gebied kunnen tevens door broedvogels als broedbiotoop worden gebruikt. Door over te gaan tot NNN met een gespecificeerd natuurbeheertype kan het salderingsgebied voor nog meer iconsoorten een geschikt habitat vormen en de ecologisch meerwaarde nog verder verbeteren.

Effecten

Indien het salderingsgebied in de toekomstige situatie wordt aangewezen tot NNN en hier één (of beiden) van de bovengenoemde natuurbeheertypes aan wordt toebedeeld zal dit naar verwachting een positief effect hebben op beschermde flora en fauna. De natuurwaarde ligt in het salderingsgebied al vrij hoog maar dat zal nog verder kunnen worden verbeterd door hier een gericht natuurbeheertype aan te koppelen.

De geplande transformatie zal een positief effect hebben op de lokale samenhang van het NNN. Door op deze locatie als nieuw onderdeel van het NNN te fungeren wordt de verbinding met en tussen omliggende deelgebieden van het NNN versterkt.

3.3 SALDERINGSBEOORDELING

Met de ruil wordt de samenhang van het gebied rondom het projectgebied niet in het geding gebracht. Het NNN gebied blijft onverminderd verbonden, er vindt zelfs een uitbreiding van connectiviteit van het NNN plaats, aangezien het salderingsgebied net buiten het huidige NNN gelegen is en ook een natte verbinding kent. Door de ligging in het water kunnen doelsoorten van het Vogelrichtlijn gebied en andere soorten profiteren van relatieve rust. Het extensief beheerde gazon dat zal verdwijnen speelt daarnaast geen belangrijke rol in de verspreiding of het onderbrengen van soorten. Het projectgebied levert nauwelijks tot geen bijdrage aan de ecologische kernkwaliteiten die belangrijk zijn voor het behoud van de biodiversiteit in het gebied. Het gazon maakt tevens geen onderdeel uit van leefgebied van doelsoorten van het Twiske.

In het beoogde salderingsgebied is reeds een ecologische kernwaarde aanwezig met een grote ecologische meerwaarde. Het salderingsgebied heeft reeds een hoge waardering in verband met het behoren tot het 'Bijzonder Provinciaal Landschap' van de provincie Noord-Holland. Het gebied grenst grotendeels direct aan bestaand NNN-gebied. In het salderingsgebied is potentieel broed- en leefgebied aanwezig voor doelsoorten van het Vogelrichtlijngebied Twiske. De oevervegetatie kan door de Vogelrichtlijnsoorten, de roerdomp, rietzanger en de snor, potentieel als broedbiotoop worden gebruikt. Tevens zijn de oevers geschikt als leefgebied voor de noordse woelmuis en de waterspitsmuis. Dit zijn soorten waar in de Habitatrichtlijn delen van het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske" een instandhoudingsdoelstelling geldt. Het Twiske is verder echter alleen als Vogelrichtlijngebied aangemerkt. Door de locatie van het salderingsgebied kan het in de toekomstige situatie een stimulerende werking hebben op de verbinding tussen het Twiske en omliggende NNN-gebieden. Hierdoor wordt het NNN uiteindelijk effectiever als verbindend element, waar het huidige projectgebied reeds is omsloten door het NNN en zorgt voor geen toegevoegde verbindende werking door de beperkte ecologische waarde.

In het beoogde salderingsgebied is een ecologische kernwaarde aanwezig met een potentieel grote ecologische meerwaarde en meer leefgebied voor doelsoorten van het Twiske en het Natura 2000-gebied "Ilperveld, Varkensland, Oostzanerpolder & Twiske". Derhalve wordt het gebied als geschikt salderingsgebied voor het projectgebied beoordeeld. Door het extensieve beheer is er eveneens meer leefgebied voor algemene soorten aanwezig. Het salderingsgebied heeft ten minste een gelijkwaardige dan wel een hogere ecologische waarde dan het projectgebied. Gezien de locatie, het aanwezige habitat, het huidige beheer en de ecologische waarde is het beoogde ruilgebied geschikt om aangewezen te worden als NNN-gebied ter vervanging van het projectgebied.

3.4 CONCLUSIE

Het projectgebied ligt in NNN-gebied. Het oppervlakteverlies wordt gecompenseerd door eenzelfde oppervlak in te brengen uit een andere zone aan de rand van het Twiske, welke nog geen NNN-bestemming heeft. De provincie Noord-Holland zal goedkeuring moeten verlenen voor deze ruil. De aangedragen ruilgebieden passen goed binnen de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN in het Twiske. De kwaliteit van de ruilgebieden is groter dan het huidige deel en door een zone aan de buitenrand bij het gebied te betrekken in het NNN, wordt de verbindende werking van het NNN sterker.

Het aangedragen salderingsgebied heeft een duidelijk grotere natuurwaarde dan het te ontwikkelen gebied. Waar het huidige gebied niet goed past onder de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied (uitgezonderd Parklandschap met recreatief gebruik), past het salderingsgebied binnen "Open water met verlandingsvegetaties"

en daarnaast binnen twee van de habitattypen Veenmoeras (N05.03) en Hoog- en laagveenbos (N14.02). Er wordt met de saldering een winst geboekt op de kwaliteit van de natuur op de in het NNN gelegen gebieden.

**MITIGATIE-, HERSTEL- EN COMPENSATIEOVEREENKOMST TIJDELIJKE
OPVANG OEKRAIENSE ONTHEEMDEN TWISKEWEG NAAST 107 TE
OOSTZAAN**

Overeenkomst krachtens artikel 3.6 van Bijlage 11 bij de Omgevingsverordening NH2022 waarmee partijen de uitvoering van compensatiemaatregelen zekerstellen.

Partijen

- I. De **Provincie Noord-Holland**, vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koning, die krachtens opdracht ex artikel 176, tweede lid, Provinciewet rechtsgeldig wordt vertegenwoordigd door mevrouw R. Kocken, hierna te noemen: "Provincie";
- II. De **Gemeente Oostzaan**, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel voor Noordwest Holland onder nummer 34371033, kantoorhoudende 1511 BD Oostzaan, Kerkbuurt 4, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd op grond van artikel 171, tweede lid, van de Gemeentewet door de heer E.J. Taams, wethouder van de gemeente Oostzaan.

Hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen".

Overwegende dat:

- A. Gemeenten als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de grote vluchtelingenstroom die hierdoor is ontstaan zich hebben verplicht om op korte termijn locaties voor tijdelijke opvang beschikbaar te stellen.
- B. Binnen de gemeente Oostzaan het perceel naast de Twiskeweg 107 en Noorderlaaik 1 in Oostzaan – kadastraal bekend als gemeente Oostzaan, sectie A, nummer 2956 - hiervoor de enige geschikte locatie is (hierna te noemen "het Perceel").
- C. De Tijdelijke Opvang op grond van het geldende omgevingsplan van de gemeente niet is toegestaan.
- D. Het Perceel is gelegen in het door de Provincie aangewezen Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN). De Tijdelijke Opvang niet past binnen de regels voor de bescherming van het NNN zoals neergelegd in artikel 6.54 van de Omgevingsverordening NH2022 (hierna: OV NH2022).
- E. Gemeente en Provincie overleg hebben gevoerd over de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de regels voor het NNN (hierna te noemen "Ontheffing") teneinde de Gemeente in de gelegenheid te stellen om met een tijdelijke omgevingsvergunning voor de duur van tien jaar toe te staan dat de Oekraïense ontheemden voor diezelfde periode onderdak vinden op het Perceel.

- F. De Gemeente op 3 mei 2023 naar aanleiding van dit overleg een aanvraag heeft ingediend voor de verlening van een ontheffing als bedoeld onder (E). Ter onderbouwing van haar aanvraag heeft de Gemeente het "Mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaak 1 te Oostzaan ten behoeve van de realisatie van 21 woningen voor een periode van 10 jaar voor de opvang van Oekraïense ontheemden" (hierna te noemen "Mitigatie- en herstelplan") van 19 februari 2024 (**bijlage 1**) laten opstellen.
- G. De Provincie voornemens is om de gevraagde ontheffing te verlenen. Om te voorkomen dat als gevolg van de realisatie van de Tijdelijke Opvang de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN worden aangetast, acht de Provincie het noodzakelijk dat maatregelen worden getroffen om de (mogelijke) aantasting van het NNN te mitigeren, dat na afloop van de termijn van 10 jaar herstelmaatregelen worden getroffen en dat wordt gecompenseerd door aanwijzing van een compensatiegebied als NNN.
- H. De Provincie wenst dat de in het Mitigatie- en herstelplan beschreven maatregelen worden vastgelegd.
- I. Partijen met deze overeenkomst (hierna te noemen "Overeenkomst") hieraan willen voldoen.
- J. De Gemeente de compenserende maatregelen planologisch zal borgen met de eerstvolgende wijziging van het omgevingsplan.
- K. Partijen conformeren zich in deze compensatieovereenkomst aan de uitvoering van het Mitigatie- en herstelplan.

Verklaren te zijn overeengekomen:

Artikel 1: Doel van de Overeenkomst

Het doel van deze Overeenkomst is het vastleggen van de rechten en verplichtingen van Partijen met betrekking tot de ten behoeve van de Tijdelijke opvang te nemen mitigerende en herstelmaatregelen op het Perceel en compensatiemaatregelen in het compensatiegebied gelegen op de westelijke punt van het eiland in de Zuidwestplas – kadastraal bekend als gemeente Oostzaan, sectie B, nummer 2671 -z- zoals nader aangeduid in paragraaf 3.2.2 en weergegeven op afbeelding 7 en 8 van het Mitigatie- en herstelplan (hierna: het Compensatiegebied).

Artikel 2: Uitvoering mitigatie-, herstel- en compensatiemaatregelen

1. De Gemeente verbindt zich jegens de Provincie om voor eigen rekening en risico de mitigatie- en herstelmaatregelen zoals omschreven in paragraaf 4.3 van het Mitigatie- en herstelplan te realiseren.
2. De Gemeente verbindt zich jegens de Provincie om de mitigatiemaatregelen voor ingebruikname en de herstelmaatregelen genoemd in het eerste lid binnen een half jaar na afloop van de instandhoudingstermijn van de opvanglocatie te hebben afgerond.
3. De Gemeente verplicht zich jegens de Provincie om in het Compensatiegebied de compensatiemaatregelen zoals omschreven in paragraaf 4.3 van het Mitigatie- en herstelplan te realiseren binnen een half jaar na het onherroepelijk worden van de verleende tijdelijke omgevingsvergunning.

Artikel 3: wijziging begrenzing NNN

De Provincie zal zich, met inachtneming van haar wettelijke verplichtingen, inspannen om zo spoedig mogelijk na de datum waarop de voor de Tijdelijke Opvang verleende omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden, het compensatiegebied als NNN te laten begrenzen.

Artikel 4: financiële onderbouwing

Uitvoering van de in artikel 2 genoemde maatregelen wordt niet gefinancierd uit middelen die beschikbaar zijn op grond van een provinciale subsidieregeling.

Artikel 5: rapportage en meldingen

1. De Gemeente zal, tot het moment dat de maatregelen zoals omschreven in het Mitigatie- en herstelplan zijn voltooid, vanaf de start van de mitigatiemaatregelen als bedoeld in artikel 2, jaarlijks aan de hand van het voortgangsformulier (bijlage 3) de provincie schriftelijk verslag uitbrengen van haar inspanningen en van de resultaten met betrekking tot de uitvoering van bedoelde maatregelen.
2. De Gemeente verbindt zich jegens de provincie om per brief te melden wanneer met de uitvoering van de in artikel 2 genoemde maatregelen wordt gestart.
3. Partijen verplichten zich elkaar schriftelijk te melden wanneer zij aan de in artikel 2 vermelde verplichtingen hebben voldaan.
4. De Gemeente verplicht zich om na onherroepelijke besluitvorming over de Tijdelijke Opvang de provincie daarover per omgaande te informeren.

Artikel 6: inwerkingtreding en duur compensatieovereenkomst

1. Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van ondertekening door Partijen.
2. De overeenkomst eindigt op het moment dat de Gemeente aan de Provincie schriftelijk heeft bericht dat de in artikel 2 genoemde mitigatie-, herstel- en compensatiemaatregelen zijn gerealiseerd.
3. Op verplichtingen die doorlopen na beëindiging van deze overeenkomst als bedoeld in het tweede lid blijven de bepalingen uit deze overeenkomst onverkort van toepassing.

Artikel 7: toepasselijk recht en geschillenregeling

Op de overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Indien op enig onderdeel van deze overeenkomst en/of enige activiteit als in de overeenkomst bedoeld tussen Partijen knelpunten optreden zullen Partijen onderling in overleg treden. Indien het overleg niet tot voor Partijen bevredigend resultaat leidt, kan de meest gerede partij het geschil voorleggen aan de bevoegde rechter.

Artikel 8: verzuim

De Gemeente is in verzuim indien zij enige bepaling van deze overeenkomst niet nakomt nadat de provincie haar hiertoe binnen een redelijke termijn schriftelijk heeft gemaand.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend

Provincie,

Gemeente

Mevrouw R. Kocken
Gedeputeerde Provincie
Noord-Holland

.....

.....

datum:

datum:

plaats:

plaats:

Bijlage

Mitigatie- en herstelplan NNN Noorderlaaik 1 te Oostzaan ten behoeve van de realisatie van 21 woningen voor een periode van 10 jaar voor de opvang van Oekraïense ontheemden

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA HaarlemIBAN NL58 INGB 0666 0285 24
BIC INGBNL2A

KvK nr. 40516730

Datum 27-02-2025
Behandeld door 
E-mailadres 
Ons kenmerk 20250203
Onderwerp Ontheffingen voor Sportcomplex Wormerland

Geachte Gedeputeerde Staten,

In 2021 heeft de provincie Noord-Holland de gemeente Wormerland ontheffing verleend van de regels van het Bijzonder Provinciaal Landschap en landelijk gebied, ten behoeve van het beoogde sportpark op het IJsbaanterrein in Wormer. Deze ontheffing verliep in januari 2025. Nu vraagt de gemeente u opnieuw om een ontheffing voor de regels voor het Beschermd Landschap, landelijk gebied en om ontgrenzing van het stiltegebied.

Het doel van de regels voor het Beschermd Landschap van de Provincie Noord-Holland is om waardevol landschap te beschermen. Zoals u zelf in de toelichting van de Omgevingsverordening NH2022 aangeeft, geldt dat in het bijzonder voor weidevogelleefgebied: *De provincie vindt zowel de weidevogels als het karakteristieke cultuurlandschap waarin zij verblijven belangrijk. [...]* *Daarom beschermt zij deze landschappen tegen inbreuken op de openheid en verstoring van de rust.* (Pagina 37 Besluit 2320547 van Provinciale Staten van Noord-Holland tot wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (derde herziening) 16 december 2024) Nederland heeft een internationale verplichting tot het beschermen van weidevogels. De Europese Commissie is in 2024 een inbreukprocedure gestart tegen Nederland, omdat zij hierin niet haar verplichtingen nakomt. Nederland, en dus ook de provincie, is verplicht alle nodige maatregelen nemen voor het beschermen, in stand houden of herstellen van leefgebieden in voldoende gevarieerdheid en omvang voor alle inheemse vogelsoorten, en daarbij speciale beschermingsmaatregelen te treffen voor bedreigde en kwetsbare vogelsoorten.

Het Wormer- en Jisperveld is van oudsher belangrijk voor weidevogels, door haar rust, de aanwezigheid van natte graslanden en extensieve landbouw. De afgelopen decennia neemt landelijk het aantal weidevogels af, onder andere door het dichtgroeien van het landschap. In het Wormer- en Jisperveld zijn echter nog relatief hoge dichtheden weidevogels aanwezig. Bij de laatste telling uit 2022 liet het Wormer- en Jisperveld zelfs een stijging zien, tegen de dalende trend in de provincie Noord-Holland in. Het is één van de gebieden in Noord-Holland die als

Aan Gedeputeerde Staten
Datum 27-02-2025
Ons kenmerk 20250203
Onderwerp Ontheffingen voor Sportcomplex Wormerland
Pagina 2 van 2

brongebied kan fungeren voor het behoud en toekomstig herstel van de weidevogelpopulatie. In het Wormer- en Jisperveld wordt de Natuurmonumenten zet zich daarom op haar gronden in het Wormer- en Jisperveld in om de omstandigheden voor weidevogels te optimaliseren.

Ook de natuurijsbaan en de directe omgeving zijn belangrijk voor weidevogels. Er broeden o.a. tureluurs, grutto's en kieviten. Weidevogels zijn gevoelig voor verstoring, en houden afstand tot bebouwing, geluid en verlichting. Met de komst van sportvoorzieningen en de bijbehorende verkeersbewegingen zal juist een gebied waar nog veel weidevogels voorkomen verloren gaan als geschikt weidevogelbroedgebied. De grutto heeft, gezien de landelijk zeer ongunstige staat van instandhouding, op landelijk niveau een opgave voor uitbreiding van de omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied. Aangezien deze opgave niet te realiseren is binnen de Natura 2000-gebieden alleen, is in alle gebieden een behoudopgave voor de grutto geformuleerd.

De gemiddelde verstoringsafstand bij vestiging van weidevogels is groot. Aansluitend aan de bebouwde kom dient rekening te worden gehouden met 300 meter. In dat geval moet er bij de ontwikkeling ook rekening worden gehouden met compensatie voor de aantasting van het nabijgelegen Natuur Netwerk Nederland (NNN).

Wij vragen u zich te houden aan internationale verplichtingen om weidevogels te beschermen en geen ontheffing te verlenen voor de ontwikkeling van een sportpark in Beschermd Landschap. Om zo verstoring, het verlies van weidevogelleefgebied én aantasting van het NNN te voorkomen.

Met vriendelijke groet,



Provinciaal Ambassadeur, Natuurmonumenten

Commissie Ruimte

Dossiernummer	17674
Extern Zaak ID	2366248
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	17 maart 2025
Agendapunt	12.a
Titel	Wonen: Vaststelling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 (C-agenda Cie. Ruimte 17 maart 2025))
Organisatieonderdeel	BEL/WSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	17 maart 2025

Toelichting

Voor 2025 en 2026 heeft het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening weer budget (€ 6.738.062,53,-) beschikbaar gesteld voor cofinanciering ten behoeve van externe inhuur voor woningbouwprojecten bij gemeenten. Vanuit het coalitieakkoord is jaarlijks € 3.000.000,- beschikbaar gesteld voor deze 'flexibele schil', waarvan nu in eerste instantie € 2.000.000,- als cofinanciering wordt ingezet om uit te keren naar gemeenten. Voor 2025 en 2026 wordt daarmee ten minste € 8.694.972,23,- beschikbaar gesteld voor de flexibele schil versnellen woningbouw. GS stelt de uitgewerkte subsidieregeling vast, zodat gemeenten een aanvraag kunnen doen.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. van Son

BEL/RO

Telefoonnummer +31658990282
patrick.van.son@noord-holland.nl

1 | 2

**Betreft: Vaststelling UVR flexibele schil versnelling woningbouw
2025**

Verzenddatum

13 FEB. 2025

Kenmerk

2366248/2368448

Geachte leden,

Uw kenmerk

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
GS-besluit Vaststelling UVR flexibele schil versnelling woningbouw 2025

Inleiding

Een tekort aan personeel bij gemeenten is een belangrijke vertraagreden voor de uitvoering van woningbouwplannen. Om die reden ondersteunen we gemeenten al enkele jaren met subsidie om 50% van de inhuurkosten voor externe kennis en expertise te co-financieren.

Het Rijk heeft voor 2025 en 2026 opnieuw subsidie beschikbaar gesteld voor de co-financiering van flexpools zodat gemeenten en provincies makkelijker wordt om externe menskracht en expertise aan te trekken. Via het GS-besluit Vaststelling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 wordt € 8.644.489,- toegewend aan een nieuwe flexpool-regeling (van dit geld is € 2,0 miljoen directe financiering vanuit de provincie, het overige deel is geld van het Rijk).

De UVR flexibele schil versnellen woningbouw 2025 is in grote mate een voortzetting van de voormalige grote en kleine flexibele schilregelingen. De belangrijkste verschillen zijn:

- Er geldt geen minimumaantal woningen meer voor het doen van een aanvraag. De kleine subsidieregeling is geïntegreerd in deze voorliggende regeling.
- Het maximumbedrag subsidie per gemeente per kalenderjaar is verlaagd van € 1.000.000,- naar € 750.000,-. Dit zorgt voor een evenredigere verdeling van het beschikbare budget naar gemeenten.
- Er wordt in het aanvraagproces en toetsingskader meer gestuurd op mijlpalen en planningen. Op die manier wordt de flexibele schil ook gericht ingezet op projecten die ook een

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

bijdrage kunnen leveren aan de opgave uit de Woondeals en/of het versnellen van processen.

De gemeenten worden geïnformeerd van de flexibele schilregeling via het Team Versnellen Woningbouw. Het Team Versnellen Woningbouw beoordeelt de aanvragen en weegt af of het project in aanmerking komt voor de flexibele schil of dat inzet vanuit het bredere instrumentarium van de provincie voor de versnelling van de woningbouw het meest passend is, zoals bijvoorbeeld de inzet van eigen gebiedsontwikkelaars, projectmanagers en experts.

Besluit

Ons college heeft op 4 februari 2025 besloten:

1. De Uitvoeringsregeling Flexibele schil Versnelling Woningbouw 2025 vast te stellen.
2. Hiervoor € 2,0 miljoen vrij te maken uit de Reserve Woningbouw.
3. De Uitvoeringsregeling Flexibele schil versnelling woningbouw 2025 bekend te maken in het Provinciaal blad.
4. Provinciale Staten te informeren met bijgaande brief.

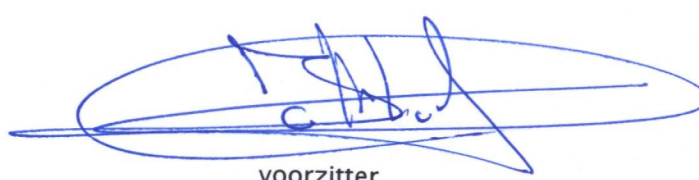
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk



voorzitter

 J. Olthof



Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 91 – 25 februari 2025)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen in de samenwerking binnen de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de [MRA-website](#).

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Metropoolregio Amsterdam publiceert [Jaarverslag 2024](#)
- Aantal inwoners MRA gegroeid in 2024, [krimpt in 6 MRA-gemeenten](#)
- [Woning in MRA ruim € 140.000,- duurder](#) dan landelijk gemiddelde)
- [Regiodeal Waterland](#): 26 miljoen euro voor wonen, werken en leren
- WoCoDa 2025: MRA deelt ideeën voor [versnellen woningbouw](#)
- Minister en staatssecretaris laten zich [informeren over woon-werkbalans](#) in Metropoolregio Amsterdam
- MRA ziet verbrandingsverbod als [goede stap richting hogere circulariteit](#)
- Meer [regie en geld nodig](#) voor betaalbare woningbouw
- [MRA Agenda 2025-2028 feestelijk gelanceerd](#): 'Geeft richting aan de toekomst van onze regio'
- [Afspraken met Rijk over kunst en cultuur in MRA](#) in cultuurconvenant Noord-Holland
- MRA zoekt verbinding met [nieuw Europees huisvestingbeleid](#)

Lancering MRA Agenda 2025-2028

De uitvoering van de MRA Agenda 2025-2028 is van start gegaan. Tijdens een [bijeenkomst voor colleges en de gemeenteraden en Provinciale Staten](#) van de MRA-deelnemers is de nieuwe agenda voor de komende jaren feestelijk gelanceerd.

Tientallen bestuurders en volksvertegenwoordigers uit de Metropoolregio Amsterdam waren voor de gelegenheid naar de Markthal in Purmerend gekomen. Zie ook de [video van de acht ambities](#) uit de nieuwe agenda en maak ook zelf een [tijdscapsule](#) met welke ambities u het meest aan het hart gaan.

Jaarverslag MRA

Voor het eerst heeft de Metropoolregio Amsterdam een jaarverslag gepubliceerd. Het [online magazine](#) geeft een globaal overzicht van de inzet en de resultaten van de MRA-samenwerking in 2024.



Het jaarverslag is een aanvulling op andere documenten waarin wordt gerapporteerd over de uitvoering van de gezamenlijke MRA Agenda. Elk voorjaar wordt aan de MRA-deelnemers bijvoorbeeld de Voortgangsnota gestuurd. Deze Voortgangsnota is een gedetailleerder verslag van de inzet en resultaten van de samenwerking aan de hand van de MRA Agenda en de uitvoeringsplannen. [Het MRA Jaarverslag](#) is bedoeld om op een laagdrempelige manier aan een breed publiek te laten zien waar de 33 MRA-deelnemers gezamenlijk aan werken.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Alle informatie, agenda's en stukken van het [MRA Bestuur](#), [MRA Raadtafel](#), [MRA Algemene Vergadering](#), en de agenda's en verslagen van de platforms [Economie](#), [Ruimte](#) en [Mobiliteit](#) kunt u vinden op de website van de MRA.

Eén pagina voor Jaarplanning 2025, Termijnagenda en Voortgangsnota

Op de website van de MRA is een [speciale pagina](#) gemaakt met daarop de meest actuele [Jaarplanning van 2025 \(versie 10 feb 2025\)](#) en de [Termijnagenda en Voortgangsnota \(eerste kwartaal 2025\)](#). Op de Jaarplanning 2025 treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

<i>Publicatie agenda/bijlagen</i>	<i>MRA Raadtafel</i>	<i>MRA AV</i>
28 feb 2025 (<i>Raadtafel</i>)	di 11 mrt 2025 19.30 uur	21 mrt 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt aan het eind van volgende maand naar alle griffiers 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,

[Redacted signature block]

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdmeren, Beverwijk,



Heemskerk, Uitgeest, Velsen, 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.