Bundel - Commissie Ruimte van 8 september 2025

Agenda bijlagen
- Agenda Ruimte 8 september 2025
- spreektijd 4 uur commissie Ruimte
- Technische vragen commissie Ruimte 8 september 2025
- Verslag commissie Ruimte 8 september 2025
- Beantwoording openstaande vragen vanuit Commissie Ruimte 8 september

0 Technische Briefing iMPl (17:45 - 18:25)

1 Opening en mededelingen

2 18:30 - Inspreekhalfuur
- Inspreekbijdrage Dorpsraad Broek in Waterland
- Bijlage bij inspreekbijdrage_Geredigeerd

3 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen
- Concept agenda Ruimte 8 september 2025
- concept verslag commissie Ruimte 23 juni
- concept verslag commissie Ruimte 16 juni
- Lijst met moties commissie Ruimte 8 september
- Lijst met toezeggingen commissie Ruimte 8 september

3.a Concept Strategische Agenda PS
Toelichting: Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met de Strategische agenda krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Begin dit jaar is de eerste versie van de Stra PS vastgesteld.
De Strategische Agenda PS is geactualiseerd op basis van input van de commissieadviseurs van de Statengriffie. Deze versie van de StrA PS wordt via de Statencommissies aan het presidium van 29 september aangeboden voor vaststelling.
De belangrijkste aanvullingen ten opzichte van de eerste Stra PS betreffen
· het thema Referendum is afgevoerd;
· het thema financiële keuzes op hoofdlijnen is aangepast na behandeling van de Kaderbrief 2026;
· het thema Klimaat en Energie is toegevoegd als nieuw onderwerp.
Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van september 2025 zal het Presidium op 29 september de Strategische Agenda vaststellen.
- Strategische agenda PS - commissies september 2025

3.b planningsoverzicht
- Planningsoverzicht Ruimte 8 september 2025 versie 2 september
- Brief aan GS vanuit agendacommissie over het planningsoverzicht

4 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

5 19:00 - B-agenda Mobiliteit

5.a Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord
Toelichting: De provincie reageert op de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord dat is opgesteld door het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In dit platform werken 17 gemeenten en de provincie samen aan de bovenregionale bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde de reactie van de provincie op het concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord bespreken.
- Brief aan PS over reactie concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord
- Oplegger bij concept bereikbaarheidsvisie
- Concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)
- Rondvraag D66 aan Olthof inzake Doorfietsroutes
- Rondvraag SP provinciaals busbedrijf commissie ruimte 8 september 2025

7 20:00 - A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie

Toelichting: De provincie werkt aan de vernieuwing van haar Omgevingsvisie NH2050. Met dit besluit worden de eerste richtingen en ambities als voorzet voor de ontwerp-Omgevingsvisie vastgesteld. Deze bevindingen en ambities zijn gebaseerd op het document keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie van de huidige Omgevingsvisie. Het keuzepalet geeft inzicht in de keuzes die voorliggen en wat daarvan de consequenties zijn. GS vragen aan PS aan te geven hoe zij denken over de voorgestelde richtingen en ambities en deze vast te stellen. Deze richtingen en ambities worden vervolgens gebruikt om het gesprek aan te gaan in het tweede deel van de participatiecampagne. Daarnaast kan aan de hand van de richtingen en ambities de ontwerp-Omgevingsvisie verder worden uitgewerkt.
Behandelvoorstel: Voor dit agendapunt worden alle commissies en alle gedeputeerden uitgenodigd. Per fractie kunnen maximaal 3 woordvoerders deelnemen aan de bespreking. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen het stuk richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 29 september 2025.

Brief aan PS over vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor het vernieuwen van de Omgevingsvisie
PS voordracht vaststellen richtingen en ambities
Concept richtingen en ambities ontwerp Omgevingsvisie
Keuzepalet ontwerp Omgevingsvisie
samenvatting evaluatie omgevingsvisie
Bijgewerkte routekaart
Brief aan PS over participatierapportage eerste fase Jouw Noord-Holland, jouw ruimte
definitieve Participatierapportage vernieuwen Omgevingsvisie Fase 1
Tussentijdse participatierapportage vernieuwen Omgevingsvisie

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

9 C-agenda Ruimte

9.a Ruimte: Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, de Stiltegebieden en de Provinciale Monumenten. De wijzigingen gelden per 1 juli 2025.

Brief aan PS over Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen omg verordening NH2022 ronde 2025-I
1. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden en bijlagen ronde 2025-I
2. Wijzigingsbesluit Voorbereidingsbesluit OV NH2022 provinciale monumenten
3. Nota van beantwoording ronde 2025-I DEF-MA- bs (002)_Geredigeerd

9.b Ruimte: Ontheffingsverzoek Uitgeest/Heemskerk voor AZC in Beschermd Landschap (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
De gemeente Uitgeest heeft, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, een verzoek tot ontheffing gedaan voor de provinciale regels inzake Beschermd Landschap en Landelijk gebied, voor de realisatie van een opvanglocatie voor asielzoekers van maximaal 312 opvangplekken voor de duur van maximaal 10 jaar. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen, onder de voorwaarden die gesteld zijn in het ontheffingsbesluit.

Brief aan PS over ontheffing OV NH2022 BL voor 10 jaar voor asielopvang in Uitgeest en Heemskerk

9.c Ruimte: Positieve grondhouding woningbouwontwikkeling Stompetoren West gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
De gemeente Alkmaar heeft verzocht om een maatwerktraject te doorlopen voor de mogelijke woningbouwontwikkeling Stompetoren West in Beschermd Landschap. Het voornemen om een maatwerktraject te doorlopen is besproken in de Statencommissie Ruimte van 16 juni 2025. Naar aanleiding van deze bespreking hebben GS besloten een positieve grondhouding te hebben ten aanzien van de start van een maatwerktraject voor Stompetoren West.

Brief aan PS over brief positieve grondhouding GS aan Gemeente Alkmaar over Stompetoren West

9.d Ruimte: Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
De gemeente Hollands Kroon heeft de wettelijke verplichting vanuit de Spreidingswet om asielzoekers op te vangen in haar gemeente. Omdat er nog geen structurele asielopvang in Hollands Kroon aanwezig is, heeft de gemeente een locatie-onderzoek uitgevoerd. Hieruit is de locatie Balgweg 105 te Breezand naar voren gekomen als voorkeurslocatie. Deze locatie is in eigendom van de provincie Noord-Holland. De gemeente Hollands Kroon en COA hebben de provincie Noord-Holland verzocht de locatie ter beschikking te stellen voor een tijdelijke asielopvang. De provincie Noord-Holland is hiertoe bereid vanwege de maatschappelijke verantwoordelijkheid en omdat de locatie niet op korte termijn nodig is voor andere provinciale doelstellingen.

Brief aan PS over Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA

9.e Ruimte: Ingekomen brief Stichting Samen Santpoort-Zuid - Aanvraag ontheffing voor Beschermd Landschap voor de termijn van 10 jaar door de gemeente (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Brief Stichting Samen Santpoort-Zuid - Aanvraag ontheffing voor Beschermd Landschap voor de termijn van 10 jaar door de gemeente Velsen_Geredigeerd

9.f Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
Defensie zoekt naar ruimte waar de krijgsmacht kan opleiden en oefenen en personeel en materieel kan huisvesten. In het Ontwerp Nationaal Programma zijn hiervoor acht voorkeurslocaties aangewezen in Noord-Holland. Via een gezamenlijke zienswijze reageren de provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten hierop.

Brief aan PS over gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

9.g Ruimte: Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-OER Actualisatie Omgevingsvisie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
Met dit besluit start de formele procedure van de omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie NH2050. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat de onderzoeksmethode en de diepgang van het onderzoek van alternatieven voor beleid van de provincie en wordt 9 weken ter inzage gelegd. Eenieder kan zienswijzen indienen in de periode van 10 juli tot en met 11 september.

Brief aan PS over NRD omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie

Rapport NRD plan OER actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland

9.h Ruimte: Ingekomen brief Bestuur Sandevoerde over opkoop van campings en bouw van bungalowparken (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Begeleidende mail Bestuur Sandevoerde over opkoop van campings en bouw van bungalowparken

Raadsinformatiebrief Update stikstof consequenties rechterlijke uitspraken voor Zandvoort (2)_Geredigeerd

Samenvatting Stikstofrapport Herontwikkeling Park Sandevoerde _ RGP Consult

Aeriusrapport Kennemerweg 16 Zandvoort_Geredigeerd

PersberichtSandevoerde_Geredigeerd

VragenStikstofCampings

9.i Ruimte: Schriftelijke vragen van ZEE over stikstofnormen Camping Sandevoerde (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Begeleidende mail bij schriftelijke vragen ZEE over Camping Sandevoerde

Schriftelijke vragen van ZEE over stikstofnormen Sandevoerde

9.j Ruimte: Verlenging Kustpact (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
Sinds 21 februari 2017 werken we landelijk met 59 betrokken overheden en maatschappelijke partijen aan de afspraken van het Kustpact. Op 31 december 2025 loopt het Kustpact af. Partijen willen de samenwerking voortzetten. Daarom worden nieuwe afspraken vastgelegd en wordt de samenwerking verlengd tot 31 december 2030.

Brief aan PS over voortzetten Kustpact

10 C-agenda Mobiliteit

10.a Mobiliteit: Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
In de regio Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan een doorfietsroutenetwerk ter bevordering van het gebruik van de fiets op - met name - korte en middellange afstanden. Voorliggend Masterplan Doorfietsroutes is opgesteld door de regio en dient als handvat voor gemeenten en de provincie om het gesprek aan te gaan over de realisatie, de financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek.

Brief aan PS over Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

10.b Mobiliteit: Wijziging subsidiebeschikkingen ov-concessies n.a.v. financiële herijking (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
De provincie is opdrachtgever voor het busvervoer in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek. Het openbaar vervoer heeft de laatste tijd te maken met meerdere financiële tegenvallers. Connexxion/Transdev is in de 3 genoemde gebieden door de provincie gekozen als vervoerder. De provincie heeft met hen nieuwe financiële afspraken gemaakt. Met deze afspraken worden de financiële tegenvallers opgevangen en zijn we beter voorbereid op de toekomst.

Brief aan PS over financiële situatie OV concessies

10.c Mobiliteit: Drones voor incident management (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

De provincie Noord-Holland, in samenwerking met RWS en het NDW, start een pilot met drones bij verkeersincidenten. Bij een pech- of ongeval op de weg wordt een drone ingezet om vanuit de lucht direct de situatie te kunnen overzien en snel de juiste hulpdiensten in te schakelen. De drone kan buiten het zicht van de pilot geopereerd worden en hierdoor snel ter plaatse zijn. De pilot vindt plaats op de Rijks- en provinciale wegen N9, N99 en N250 en het Noordhollandsch Kanaal rond de Kooybrug in Den Helder. De pilot start in juli 2025 en eindigt april 2026.

Brief aan PS over drones voor incident management

10.d Mobiliteit: Weg om de Zuid Hoofddorp: Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst Nieuwe Bennebroekerweg (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland actualiseren afspraken uit 2022 over de aanpak, financiering en organisatie binnen het project 'Weg om de Zuid'. Dit wordt vastgelegd in een addendum. Binnen 'Weg om de Zuid' werken de partijen samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg, een belangrijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid en de woningbouwopgave in de regio.

Brief aan PS over addendum bij Samenwerkingsovereenkomst uitwerkingsfase opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg dd. 9 december 2022

Addendum SOK

10.e Mobiliteit: Wijziging frequentie voortgangsrapportage Smart Mobility (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Met het programma Focus Smart Mobility test en onderzoekt de provincie innovatieve maatregelen voor het verkeer die een positieve bijdrage kunnen hebben aan de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in Noord-Holland. Provinciale Staten worden sinds 2018 jaarlijks geïnformeerd over de voortgang. De frequentie van rapporteren wijzigt naar eens in de twee jaar.

Brief aan PS over wijziging frequentie voortgangsrapportage Smart Mobility

10.f Mobiliteit: Convenant met provincie Fryslân over buslijn 350 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Per afgelopen december is de nieuwe concessie in de provincie Fryslân ingegaan. Lijn 350 rijdt in opdracht van Fryslân deels op het gebied van Noord-Holland. Namelijk tussen Alkmaar en het monument op de Afsluitdijk. De provincie Noord-Holland maakt graag afspraken met Fryslân om de lijn 350 ook in de nieuwe concessie voort te zetten.

Brief aan PS over afsluiten convenant Fryslan lijn 350

10.g Mobiliteit: Zienswijze Fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp op concept-Programma van Eisen OV-concessie 2028 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Zienswijze op het concept-Programma van Eisen OV-concessie 2028__Geredigeerd

10.h Mobiliteit: IPO Conceptagenda Bereikbaarheid & Infrastructuur 26 juni 2025 (C-agenda cie. Ruimte 08-09-2025)

Conceptagenda BAC B&I 26 juni 2025

10.i Mobiliteit: Actualisatie Realisatielijst Uitvoeringsregeling Doorfiets en Verkeersveiligheid (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Van de totaallijst met 75 projecten voor de periode 2025-2027 zijn de afgelopen tijd 14 projecten verder uitgewerkt. Voor deze 14 projecten kunnen gemeenten de subsidie van in totaal € 5.704.000 nu aanvragen.

Brief aan PS over actualisatie Realisatielijst bij Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid

Publicatiebesluit Actualisatie Realisatielijst

10.j Mobiliteit: Voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid N247 kruisingen Beets en Oudendijk (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Brief aan PS over voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid kruisingen N247 Beets en Oudendijk

Bijlage - Overzicht varianten (incl. illustraties) & afweging

10.k Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Dijk en Waard (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

OV-knooppunt Heerhugowaard is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid €12 miljoen bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Heerhugowaard van de grond te krijgen.

Brief aan PS over reserveringsaanvraag Dijk en Waard uit Investeringskader

10.l Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Drechterland (Hoogkarspel-Zuid) (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid € 2.750.000,- bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid van de grond te krijgen.

Brief aan PS over reserveringsaanvraag Hoogkarspel Zuid uit Investeringskader

11 C-agenda Wonen

11.a Wonen: Advies van Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur 'Bouwen met toekomst' (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Advies Rli Bouwen met toekomst
Aanbiedingsbrief aan mVRO_Rli advies Bouwen met toekomst

11.b Wonen: Biobased bouwen (C-agenda Ruimte 08-09-2025)
Het plan van aanpak biobased bouwen Noord-Holland 2025 is een uitwerking van een actie uit de Actieagenda Wonen 2024-2027 en uit de Uitvoeringsagenda Duurzame en Circulaire Economie 2025-2028. We sluiten hiermee aan op de Nationale Aanpak Biobased Bouwen van het Rijk, dat door Building Balance wordt uitgevoerd. In de provinciale aanpak staan de uitgangspunten, doelen en de acties van de provincie voor het stimuleren van biobased bouwen voor het jaar 2025. De acties worden door Building Balance uitgevoerd in samenwerking met de provincie.

Brief aan PS over aanpak biobased bouwen 2025

12 C-agenda Algemeen

12.a MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 95 & 96 (C-agenda alle commissies september 2025)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 95
Maandelijks-MRA-Raads-en-Statenleden-Bericht-editie-96

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	08-09-2025
Tijd	18:30 - 23:00
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 5 september) 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. De agenda Statencommissie Ruimte 8 september 2025 wordt op donderdag 28 augustus gepubliceerd.

0	**Technische Briefing iMPI (17:45 - 18:25)**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:30	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
3.a	**Concept Strategische Agenda PS** Toelichting: Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met de Strategische agenda krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Begin dit jaar is de eerste versie van de Stra PS vastgesteld.

De Strategische Agenda PS is geactualiseerd op basis van input van de commissieadviseurs van de Statengriffie. Deze versie van de StrA PS wordt via de Statencommissies aan het presidium van 29 september aangeboden voor vaststelling.
De belangrijkste aanvullingen ten opzichte van de eerste Stra PS betreffen
· het thema Referendum is afgevoerd;
· het thema financiële keuzes op hoofdlijnen is aangepast na behandeling van de Kaderbrief 2026;
· het thema Klimaat en Energie is toegevoegd als nieuw onderwerp.

Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van september 2025 zal het Presidium op 29 september de Strategische Agenda vaststellen.

3.b **planningsoverzicht**

4 **Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**

5 **B-agenda Mobiliteit**

19:00

5.a **Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord**

Toelichting: De provincie reageert op de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord dat is opgesteld door het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In dit platform werken 17 gemeenten en de provincie samen aan de bovenregionale bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde de reactie van de provincie op het concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord bespreken.

6 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

7 **A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

20:00

7.a **Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie**

Toelichting: De provincie werkt aan de vernieuwing van haar Omgevingsvisie NH2050. Met dit besluit worden de eerste richtingen en ambities als voorzet

voor de ontwerp-Omgevingsvisie vastgesteld. Deze bevindingen en ambities zijn gebaseerd op het document keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie van de huidige Omgevingsvisie. Het keuzepalet geeft inzicht in de keuzes die voorliggen en wat daarvan de consequenties zijn. GS vragen aan PS aan te geven hoe zij denken over de voorgestelde richtingen en ambities en deze vast te stellen. Deze richtingen en ambities worden vervolgens gebruikt om het gesprek aan te gaan in het tweede deel van de participatiecampagne. Daarnaast kan aan de hand van de richtingen en ambities de ontwerp-Omgevingsvisie verder worden uitgewerkt.

Behandelvoorstel: Voor dit agendapunt worden alle commissies en alle gedeputeerden uitgenodigd. Per fractie kunnen maximaal 3 woordvoerders deelnemen aan de bespreking. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen het stuk richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 29 september 2025.

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

9 C-agenda Ruimte

9.a Ruimte: Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, de Stiltegebieden en de Provinciale Monumenten. De wijzigingen gelden per 1 juli 2025.

9.b Ruimte: Ontheffingsverzoek Uitgeest/Heemskerk voor AZC in Beschermd Landschap (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

De gemeente Uitgeest heeft, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, een verzoek tot ontheffing gedaan voor de provinciale regels inzake Beschermd Landschap en Landelijk gebied, voor de realisatie van een opvanglocatie voor asielzoekers van maximaal 312 opvangplekken voor de duur van maximaal 10 jaar. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen, onder de voorwaarden die gesteld zijn in het ontheffingsbesluit.

9.c **Ruimte: Positieve grondhouding woningbouwontwikkeling Stompetoren West gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Alkmaar heeft verzocht om een maatwerktraject te doorlopen voor de mogelijke woningbouwontwikkeling Stompetoren West in Beschermd Landschap. Het voornemen om een maatwerktraject te doorlopen is besproken in de Statencommissie Ruimte van 16 juni 2025. Naar aanleiding van deze bespreking hebben GS besloten een positieve grondhouding te hebben ten aanzien van de start van een maatwerktraject voor Stompetoren West.

9.d **Ruimte: Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Hollands Kroon heeft de wettelijke verplichting vanuit de Spreidingswet om asielzoekers op te vangen in haar gemeente. Omdat er nog geen structurele asielopvang in Hollands Kroon aanwezig is, heeft de gemeente een locatie-onderzoek uitgevoerd. Hieruit is de locatie Balgweg 105 te Breezand naar voren gekomen als voorkeurslocatie. Deze locatie is in eigendom van de provincie Noord-Holland. De gemeente Hollands Kroon en COA hebben de provincie Noord-Holland verzocht de locatie ter beschikking te stellen voor een tijdelijke asielopvang. De provincie Noord-Holland is hiertoe bereid vanwege de maatschappelijke verantwoordelijkheid en omdat de locatie niet op korte termijn nodig is voor andere provinciale doelstellingen.

9.e **Ruimte: Ingekomen brief Stichting Samen Santpoort-Zuid - Aanvraag ontheffing voor Beschermd Landschap voor de termijn van 10 jaar door de gemeente (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.f **Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Defensie zoekt naar ruimte waar de krijgsmacht kan opleiden en oefenen en personeel en materieel kan huisvesten. In het Ontwerp Nationaal Programma zijn hiervoor acht voorkeurslocaties aangewezen in Noord-Holland. Via een gezamenlijke zienswijze reageren de provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten hierop.

9.g **Ruimte: Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-OER Actualisatie Omgevingsvisie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Met dit besluit start de formele procedure van de omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie NH2050. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat de onderzoeksmethode en de diepgang van

het onderzoek van alternatieven voor beleid van de provincie en wordt 9 weken ter inzage gelegd. Eenieder kan zienswijzen indienen in de periode van 10 juli tot en met 11 september.

9.h **Ruimte: Ingekomen brief Bestuur Sandevoerde over opkoop van campings en bouw van bungalowparken (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.i **Ruimte: Schriftelijke vragen van ZEE over stikstofnormen Camping Sandevoerde (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.j **Ruimte: Verlenging Kustpact (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Sinds 21 februari 2017 werken we landelijk met 59 betrokken overheden en maatschappelijke partijen aan de afspraken van het Kustpact. Op 31 december 2025 loopt het Kustpact af. Partijen willen de samenwerking voortzetten. Daarom worden nieuwe afspraken vastgelegd en wordt de samenwerking verlengd tot 31 december 2030.

10 **C-agenda Mobiliteit**

10.a **Mobiliteit: Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

In de regio Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan een doorfietsroutenetwerk ter bevordering van het gebruik van de fiets op - met name - korte en middellange afstanden. Voorliggend Masterplan Doorfietsroutes is opgesteld door de regio en dient als handvat voor gemeenten en de provincie om het gesprek aan te gaan over de realisatie, de financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek.

10.b **Mobiliteit: Wijziging subsidiebeschikkingen ov-concessies n.a.v. financiële herijking (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie is opdrachtgever voor het busvervoer in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek. Het openbaar vervoer heeft de laatste tijd te maken met meerdere financiële tegenvallers. Connexxion/Transdev is in de 3 genoemde gebieden door de provincie gekozen als vervoerder. De provincie heeft met hen nieuwe financiële afspraken gemaakt. Met deze afspraken worden de financiële tegenvallers opgevangen en zijn we beter voorbereid op de toekomst.

10.c **Mobiliteit: Drones voor incident management (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie Noord-Holland, in samenwerking met RWS en het NDW, start een pilot met drones bij verkeersincidenten. Bij een pech- of ongeval op de weg wordt een drone ingezet om vanuit de lucht direct de situatie te kunnen overzien en snel de juiste hulpdiensten in te schakelen. De drone kan buiten het zicht van de pilot geopereerd worden en hierdoor snel ter plaatse zijn. De pilot vindt plaats op de Rijks- en provinciale wegen N9, N99 en N250 en het Noordhollandsch Kanaal rond de Kooybrug in Den Helder. De pilot start in juli 2025 en eindigt april 2026.

10.d **Mobiliteit: Weg om de Zuid Hoofddorp: Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst Nieuwe Bennebroekerweg (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland actualiseren afspraken uit 2022 over de aanpak, financiering en organisatie binnen het project 'Weg om de Zuid'. Dit wordt vastgelegd in een addendum. Binnen 'Weg om de Zuid' werken de partijen samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg, een belangrijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid en de woningbouwopgave in de regio.

10.e **Mobiliteit: Wijziging frequentie voortgangsrapportage Smart Mobility (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Met het programma Focus Smart Mobility test en onderzoekt de provincie innovatieve maatregelen voor het verkeer die een positieve bijdrage kunnen hebben aan de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in Noord-Holland. Provinciale Staten worden sinds 2018 jaarlijks geïnformeerd over de voortgang. De frequentie van rapporteren wijzigt naar eens in de twee jaar.

10.f **Mobiliteit: Convenant met provincie Fryslân over buslijn 350 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Per afgelopen december is de nieuwe concessie in de provincie Fryslân ingegaan. Lijn 350 rijdt in opdracht van Fryslân deels op het gebied van Noord-Holland. Namelijk tussen Alkmaar en het monument op de Afsluitdijk. De provincie Noord-Holland maakt graag afspraken met Fryslân om de lijn 350 ook in de nieuwe concessie voort te zetten.

10.g **Mobiliteit: Zienswijze Fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp op concept-Programma van Eisen OV-concessie 2028 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

10.h **Mobiliteit: IPO Conceptagenda Bereikbaarheid & Infrastructuur 26 juni 2025 (C-agenda cie. Ruimte 08-09-2025)**

10.i **Mobiliteit: Actualisatie Realisatielijst Uitvoeringsregeling Doorfiets en Verkeersveiligheid (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Van de totaallijst met 75 projecten voor de periode 2025-2027 zijn de afgelopen tijd 14 projecten verder uitgewerkt. Voor deze 14 projecten kunnen gemeenten de subsidie van in totaal € 5.704.000 nu aanvragen.

10.j **Mobiliteit: Voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid N247 kruisingen Beets en Oudendijk (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

10.k **Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Dijk en Waard (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

OV-knooppunt Heerhugowaard is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid €12 miljoen bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Heerhugowaard van de grond te krijgen.

10.l **Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Drechterland (Hoogkarspel-Zuid) (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid € 2.750.000,- bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid van de grond te krijgen.

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen: Advies van Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur 'Bouwen met toekomst' (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

11.b **Wonen: Biobased bouwen (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Het plan van aanpak biobased bouwen Noord-Holland 2025 is een uitwerking van een actie uit de Actieagenda Wonen 2024-2027 en uit de Uitvoeringsagenda Duurzame en Circulaire Economie 2025-2028. We sluiten

hiermee aan op de Nationale Aanpak Biobased Bouwen van het Rijk, dat door Building Balance wordt uitgevoerd. In de provinciale aanpak staan de uitgangspunten, doelen en de acties van de provincie voor het stimuleren van biobased bouwen voor het jaar 2025. De acties worden door Building Balance uitgevoerd in samenwerking met de provincie.

12 **C-agenda Algemeen**

12.a **MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 95 & 96 (C-agenda alle commissies september 2025)**

Aan

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 4 uur
BBB	**8**	16 min. (5+11)
VVD	**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	**2**	8 min. (5+3)
ChristenUnie	**1**	6 min. (5+1)
GS (25%)		*48 min.*

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	D66	5a	Rommel	Omgevingsvisie	"Als er in lagergelegen gebieden wordt ontwikkeld, worden de kosten voor het op orde houden van de waterveiligheid verbonden aan die ontwikkelingen". Betekent dit dat de kosten binnen het project moeten worden gevonden? Op welke manier kan dit op de lange termijn over decennia worden ingericht en welke kosten zouden hier allemaal onder vallen. (pagina 4)	In principe betekent dat inderdaad dat de kosten aan het project worden verbonden. Hoe dit in praktijk kan worden uitgewerkt, zullen we nog moeten onderzoeken. Waterveiligheid gaat tegenwoordig uit van de risicobenadering (= de kans op een overstroming x de gevolgen bij een overstroming). De essentie is dat de meerkosten ten aanzien van waterveiligheid als gevolg van de ontwikkeling niet ten laste gaan van het collectief en op de maatschappij worden afgewenteld maar op de ontwikkeling zelf.
2	D66	5a	Rommel	Omgevingsvisie	"Dit betekent dat we bereikbaarheid niet altijd kunnen garanderen." Mensen zullen toch van A naar B willen bewegen. Wat betekent deze zin voor de inzet op fiets, ov en auto bij toekomstige woningbouwprojecten? Wat betekent het voor de druk op bestaande infrastructuur? (Pagina 6)	Dit betekent dat de provincie soms moet afstappen van het adagium eerst bewegen, dan bouwen. En dat daarmee de ideale bereikbaarheid van een locatie niet altijd direct gegarandeerd kan worden, hoewel we er wel naartoe blijven werken om daar te komen. De afweging is hierbij dat het hebben van een woning zwaarder weegt dan optimale bereikbaarheid. De druk op bestaande infrastructuur zal daarmee toenemen.
3	D66	5a	Rommel	Omgevingsvisie	"Consequentie is dat op sommige plekken meer afstand is tussen bedrijven en woningen." (Pagina 6, 7) Hoe wordt bepaald welke functie voorrang krijgt?	Het doel is om een fysieke gezonde en veilige leefomgeving te creëren voor onze inwoners én voldoende (milieu)ruimte te behouden om ambities waar te maken op het gebied van (circulaire) economie en energietransitie. In de ontwerpfase bereiden we een voorstel voor hoe

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						hieraan invulling kan worden gegeven. Uiteindelijk is het een politieke afweging welke functie voorrang krijgt.
4	D66	5a	Rommel	Omgevingsvisie	"Consequentie is een aanpassing van natuurbeleid" (pagina 7). Over welke EU en Rijkswetgeving gaat het hier? Kan verder worden geduid op welke punten de wetgeving zou moeten worden aangepast? En is dit een vermindering van de bescherming?	Het gaat over Natura2000 beleid (Vogel- en Habitatrichtlijn, EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030, -EU-verordening Natuurherstel). Dit beleid gaat uit van behoud van specifieke doelsoorten en natuurdoeltypen en de provincie is op grond van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving verplicht om maatregelen te treffen die nodig zijn om soorten en leefgebieden te behouden en te herstellen. Dit verhoudt zich in de toekomst mogelijk niet altijd tot de veranderingen die wij voorzien in natuur als gevolg van klimaatverandering, verzilting. Dit kan betekenen dat het beleid moet worden aangepast wat betreft de nu opgenomen doelsoorten en natuurdoeltypen. Het is nu nog niet goed aan te geven of dit in de breedte van het beleid een vermindering van de bescherming gaat inhouden af dat het een verschuiving naar andere doelsoorten en natuurdoeltypen betreft.
5	VVD		Olthof	Mobiliteit	Recent zijn de herstelwerkzaamheden aan de Brug Ouderkerk begonnen. De werkzaamheden zijn nodig door schade aan het draaimechanisme van de brug.	

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					1. Is het duidelijk wie er verantwoordelijk is voor de ontstane schade aan de brug? 2. Wie gaat er opdraaien voor de kosten van deze herstelwerkzaamheden en andere bijkomende kosten?	1. Ja. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp en realisatie van de brug in Ouderkerk aan de Amstel ligt bij de opdrachtnemer. 2. De provincie Noord-Holland heeft de opdrachtnemer aansprakelijk en in gebreke gesteld en alle door de provincie gemaakte kosten worden verlegd naar de opdrachtnemer. Scheepvaart, welke schade lijdt, kan in aanmerking komen voor de nadeelcompensatieregeling als aan de voorwaarden wordt voldaan. De schade moet bijvoorbeeld buiten het normale maatschappelijke of ondernemersrisico vallen.
6	JA21	9d	Rommel	Ruimte	1. Waarom heeft de provincie het perceel Balgweg 105 in mei 2024 aangekocht? Was er destijds een andere ruimtelijke of beleidsmatige doelstelling waarvoor dit perceel werd verworven? Geef een toelichting op de aankoopmotieven, datum en verwervingskosten. 2. Voor welke periode wordt exact verhuurd? De brief aan PS spreekt over “5 jaar”, terwijl de	1. Het bollenbedrijf aan de Balgweg 105 te Breezand is in 2024 strategisch aangekocht. PS is hierover geinformeerd per brief d.d. 22 maart 2024 met kenmerk 1978478/2208519. Het erf met de bedrijfswoning en agrarische opstallen is geleverd in 2 delen op 2 mei en 2 december 2024. Voor het gehele bedrijf is een aankoopsom van € 6.700.000 betaald. Voor de aankoop zijn de volgende aankoopmotieven overwogen:

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					besluitenlijst een huurperiode van 1 juli 2025 tot 30 juni 2031 noemt. Wat is de contractduur en is een verlenging mogelijk? 3. Welke huuropbrengst ontvangt de provincie gedurende de huurtermijn? Ligt de huurprijs op marktconform niveau en hoe worden eventuele kosten voor onderhoud verrekend met het COA? 4. Is er een optie om de huur na afloop te verlengen? Zo ja, hoeveel keer en voor welke maximale duur? 5. In de casus Uitgeest/Heemskerk vroeg de provincie voor een vergelijkbare locatie een ontheffing van maximaal tien jaar, onder meer vanwege rendabiliteit van de investering. Waarom is voor Breezand gekozen voor een veel kortere huurperiode van vijf jaar? Heeft de provincie een kosten-batenanalyse gemaakt die onderbouwd dat een azc van vijf	- Opgave Natuurnetwerk Nederland/Provinciaal programma Landelijk Gebied: het object kan dienen als mogelijk ruilobject. - Realisatie energie-infrastructuur - Ontwikkeling van het Maritiem Cluster 2. De beoogde huurperiode is 1 juli 2025 tot en met 30 juni 2031 en gaat ervan uit dat het azc 5 jaar lang open is met daarnaast in totaal een jaar voorbereidingstijd en beëindigingstijd. Er zijn geen afspraken over verlenging gemaakt. 3. De huurprijs bedraagt € 140.000 per jaar en is marktconform. Deze huurprijs is geadviseerd door een gecertificeerd BOG-makelaar. Voor het onderhoud van het erf en de bestaande gebouwen geldt dat COA het dagelijks beheer en onderhoud uitvoert. Grootschalig onderhoud/renovatie is een verantwoordelijk voor de grondeigenaar. 4. In de huurovereenkomst is geen optie tot verlenging opgenomen. 5. De huurperiode is op verzoek van het COA en gemeente Hollands Kroon. De provincie heeft geen kosten-batenanalyse gemaakt. De business case is een verantwoordelijkheid van het COA en het is aan het COA om te bepalen of de verhouding tussen kosten en baten voor haar organisatie acceptabel is. 6. Het COA

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					jaar financieel en organisatorisch haalbaar is? Licht de berekeningen toe. 6. Wie draagt de investeringskosten voor de realisatie van woonunits, nutsvoorzieningen en eventuele sanering van de bestaande opstallen? 7. In eerdere casus gaf GS aan participatie in een zo vroeg mogelijk stadium onder de aandacht te brengen. De brief aan PS vermeldt geen participatieproces; inwoners van Den Helder zijn volgens een raadsbrief van het college van Den Helder niet meegenomen in de communicatie. Waarom is in Breezand afgeweken van de belofte om participatie vroegtijdig te organiseren? 8. Hoe verhoudt de inloopbijeenkomst van 9 juli 2025 □ tot de provinciale participatienorm? Hoe zijn omwonenden in Den Helder geïnformeerd en betrokken?	7. Wij vinden participatie belangrijk. Voor asielopvanglocaties in het kader van de Spreidingswet zijn gemeenten verantwoordelijk voor het participatietraject. Wat nodig is aan participatie, is per project verschillend. Voor het azc in Breezand heeft de gemeente Hollands Kroon een participatietraject uitgevoerd die gebruikelijk is voor projecten in het kader van de spreidingswet. Voor zover wij weten, heeft de gemeente vroeg in het traject, vanaf september 2024, diverse informatiebrieven gestuurd en informatiebijeenkomsten voor belanghebbenden georganiseerd, en hebben er diverse individuele gesprekken met belanghebbenden plaatsgevonden met ambtenaren en bestuurders van Hollands Kroon, vaak ondersteund door het COA en een aantal keer door de provincie Noord-Holland. De gemeente Hollands Kroon heeft bewoners van Den Helder, die in de buurt van Balgweg 105 te Breezand wonen, behandeld als belanghebbenden. 8. Zie antwoord vraag 7. 9. De initiatiefnemers van het azc zijn de gemeente Hollands Kroon en het COA. Zij hebben een intensief traject met diverse gesprekken en bijeenkomsten gevoerd met alle belanghebbende partijen. De inhoud van de gesprekken en de gemaakte

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					9. Zijn de zorgen van Den Helder, zoals omschreven in hun brief (educatie- en zorgvoorzieningen, station, Kooyhaven, Maritiem Cluster en nabijheid arbeidsmigrantenhuisvesting) inmiddels besproken met Hollands Kroon en/of het COA? Geef per vraag aan wat de uitkomst of planning is. 10. Waarom zijn de brieven aan de colleges van Hollands Kroon en Den Helder niet aan Provinciale Staten meegezonden, terwijl ze direct betrekking hebben op dit dossier? 11. Is een bestuurlijke regietafel gehouden om de intergemeentelijke zorgen (o.a. impact op voorzieningen, verkeer en bedrijven) te bespreken? Welke afspraken zijn gemaakt en op welke termijn worden deze vastgelegd? 12. Op circa 500 meter van Balgweg 105 is een locatie voorzien voor huisvesting van 300	afspraken kennen wij niet, daar wij geen partij zijn in deze gesprekken. 10. Naar aanleiding van het besluit tot het aangaan van de huurovereenkomst met het COA is een informatiebrief aan PS gezonden. Ook is tegelijkertijd een brief aan de gemeente Hollands Kroon gestuurd over het besluit. De inhoud van de brief aan de gemeente Hollands Kroon bevat geen andere informatie dan de brief aan PS. Wij hebben in dit traject geen brief aan de gemeente Den Helder gezonden. 11. Aan de Provinciale Regietafel Asiel NH is dit onderwerp niet behandeld. Mogelijk is dit onderwerp wel aan de orde gekomen aan de Regionale Regietafel Noord-Holland Noord, maar bij deze regiotafel zijn wij niet betrokken. De gemeente Hollands Kroon en COA zijn wel op bestuurlijk en ambtelijk niveau in overleg met de betrokken partijen, waaronder de gemeente Den Helder en de provincie. De afspraken worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen COA en de gemeente Hollands Kroon en worden onderdeel van de aanvraag van de omgevingsvergunning. De provincie is hier geen partij in. 12. De locatie Balgweg 105 is niet gelegen binnen de vastgestelde contouren van landelijk gebied of bijzonder landschap. De beoordeling van de ruimtelijke en sociale impact van het gelijktijdig huisvesten van arbeidsmigranten

Technische vragen commissie Ruimte 8 september						
nr	Partij	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					arbeidsmigranten. Heeft de provincie deze combinatie beoordeeld? Hoe wordt de ruimtelijke en sociale impact van het gelijktijdig huisvesten van arbeidsmigranten en asielzoekers in dit gebied geanalyseerd? 13. Hoe wordt de mobiliteit van bewoners georganiseerd? In het verslag van de informatieavond wordt gesproken over pendelbusjes naar de dorpskernen; wie bekostigt dit vervoer en wordt Den Helder daadwerkelijk ontlast?	en asielzoekers in dit gebied behoort daarom tot de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de betreffende gemeente. Een locatie t.b.v. arbeidsmigranten huisvesting binnen 500 meter is ons onbekend. 13. Het COA werkt dit samen met de gemeente Hollands Kroon uit en heeft daarbij oog voor de druk op voorzieningen in Den Helder. De provincie is geen partij in de te maken afspraken hierover en is niet op de hoogte van de details van de afspraken. De afspraken worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen de gemeente en het COA.

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	08 september 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. den Boer, dhr. R. Nijkamp, dhr. G. Vendrig
	GL	: Statenlid P. Korzelius, Statenlid W. Freeman
	VVD	: dhr. J. van Gilse, dhr. J. Boer,
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom,
	PvdA	: dhr. A. Karar, mw. G. de Boer, dhr. J. Stam
	PVV	: dhr. D. de Moel, dhr. R. van Tiggelen
	SP	: dhr. J. Kes, mw. H. Bouhlel
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. R. Engels
	JA21	: dhr. D. van den Berg
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw. Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: mw. B. van den Bogaerde mw. J. Schneemann
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: dhr. T. Bilgin
Gedeputeerden:	mw. E. Rommel, dhr. J. Olthof	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen welkom. Er is bericht van afwezigheid ontvangen van gedeputeerde Beemsterboer. Er zijn twee rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof, één over doorfietsroutes en één over een eigen provinciaal busbedrijf. Er is één inspreker bij het inspreekhalfuur. Naar aanleiding van het hernieuwde aantreden van Statenlid De Weerdt (Volt) wordt ook mevrouw Van den Bogaerde (Volt) opnieuw geïnstalleerd als commissielid. De **voorzitter** vraagt de commissie om in te stemmen met haar deelname aan de beraadslagingen; hiermee stemt de commissie in.
De heer **Van den Berg** (JA21) meldt dat de heer Broertjes wegens persoonlijke omstandigheden de komende tijd afwezig zal zijn.
Mevrouw **Schneemann** (Volt) geeft aan dat de heer Bonekamp door een wisseling geen deel meer uitmaakt van deze commissie. Voor deze commissie zijn Statenlid De Weerdt en mevrouw Van den Bogaerde commissielid, met mevrouw Schneemann als plaatsvervanger.
Tot slot laat de heer **Hollebeek** (PvdD) weten dat mevrouw Vonck de vergadering via de website volgt.

2 Inspreekhalfuur

De heer **Buijs** spreekt in namens de Dorpsraad van Broek in Waterland en dringt er bij de commissie op aan om vaart te maken met de aanleg van de onderdoorgang van de N247. Al in 2014 werd duidelijk dat de toenmalige plannen onaanvaardbaar waren; sindsdien is in co-creatie met provincie, gemeente en inwoners een tunnelvariant uitgewerkt en opgenomen in het coalitieakkoord. Afgesproken is dat de provincie, de Vervoerregio en het Rijk ieder een derde van de kosten draagt. Nu het project A8-A9 niet doorgaat, komt er € 300 miljoen vrij. De Dorpsraad verzoekt de provincie om hiervan nog dit jaar een concrete toezegging voor (mede)financiering van de onderdoorgang. Dit is urgent gezien de geplande bouw van 7.500 nieuwe woningen in de regio en de dagelijkse verkeersdrukte op de N247.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt de heer Buijs of de onderdoorgang nog nodig is wanneer het grootste knelpunt, Het Schouw, wordt opgelost. De heer **Buijs** antwoordt dat Het Schouw deel uitmaakt van een integraal plan voor verbetering van de verkeerssituatie in Waterland-Oost. De aanpak van het knooppunt Broek in Waterland is daarin een essentieel onderdeel en wordt onderbouwd door doorberekeningen. Deze stukken zijn beschikbaar voor de commissie.
De heer **Klein** (CU) vraagt of het project Lange Weren bij Volendam, met 1.100 woningen, ook zonder de tunnel kan worden gerealiseerd. De heer **Buijs** is van mening dat de onderdoorgang noodzakelijk is, omdat het om een regionaal verkeersprobleem gaat.
De heer **Boer** (VVD) zegt veel energie in dit project te willen steken en vraagt naar het gevoel van de heer Buijs bij dit project en de hoeveelheid inzet van mensen. De heer **Buijs** antwoordt dat het project momenteel stilligt en dat de betrokken medewerkers zich met andere zaken bezighouden. Hij geeft aan direct contact te hebben met de gedeputeerde.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of, naast de provincie, ook de Vervoerregio en het Rijk bereid zijn ieder een derde van de kosten te dragen zoals is afgesproken. De heer **Buijs** geeft aan dat de provincie en de Vervoerregio hebben toegezegd, mits het Rijk als derde partij meebetaalt.
De heer **Van den Berg** (JA21) verzoekt de gedeputeerde om de inspreker een korte update te geven, zodat deze daarmee geholpen is. De gedeputeerde stemt hiermee in.

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

Het verslag van de commissievergadering van 16 en 23 juni 2025 wordt ongewijzigd vastgesteld. Er zijn geen opmerkingen over de lijsten, moties en toezeggingen.
De agenda is gewijzigd: de vergadering start met de B-agenda Mobiliteit, zodat er meer tijd beschikbaar is voor de bespreking van de omgevingsvisie in de rest van de avond. De commissie gaat akkoord met deze wijziging van de agenda.

3.a Concept Strategische Agenda PS

Toelichting: Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-Agenda te ontwikkelen. Met de Strategische Agenda krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Begin dit jaar is de eerste versie van de StrA PS vastgesteld. De Strategische Agenda PS is geactualiseerd op basis van input van de commissieadviseurs van de Statengriffie. Deze versie van de StrA PS wordt via

de Statencommissies aan het presidium van 29 september aangeboden voor vaststelling.
De belangrijkste aanvullingen ten opzichte van de eerste StrA PS zijn:
· het thema Referendum is afgevoerd;
· het thema financiële keuzes op hoofdlijnen is aangepast na behandeling van de Kaderbrief 2026;
· het thema Klimaat en Energie is toegevoegd als nieuw onderwerp.
Na bespreking van de concept-Strategische Agenda in de commissies van september 2025 zal het Presidium op 29 september de Strategische Agenda vaststellen.

Er zijn vanuit de commissie geen opmerkingen of vragen.

3.b Planningsoverzicht

Er zijn vanuit de commissie geen opmerkingen of vragen.

4 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Gedeputeerde Beemsterboer is afwezig met bericht.

5 B-agenda Mobiliteit

5.a Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Toelichting: De provincie reageert op het concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord die is opgesteld door het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In dit platform werken zeventien gemeenten en de provincie samen aan de bovenregionale bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.
Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde de reactie van de provincie op het concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.
Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat de keuze voor haar fractie eenvoudig is: minder mensen in de auto, meer in het openbaar vervoer of op de fiets. Zij merkt op dat deze keuze voor veel mensen minder vanzelfsprekend is vanwege de beperkte beschikbaarheid of de hoge kosten van het ov. Zij vraagt de gedeputeerde wat deze de komende tijd gaat doen om het gebruik van het ov verder te stimuleren. Mevrouw **Vroom** benadrukt het belang van militaire bereikbaarheid. De Kop van Noord-Holland is kwetsbaar doordat vervoer te afhankelijk is van één route, wat gezien de geopolitieke spanningen extra aandacht vraagt. Voor D66 gaat militaire bereikbaarheid ook over digitale robuustheid. Sluizen en bruggen zijn vitaal voor Defensie en de economie en moeten beter beschermd worden. Volgens haar ontbreekt een integrale visie en zij overweegt een discussienota in te dienen. D66 is van mening dat de definitie van de 'onrustige reiziger' breder is dan in het stuk opgenomen en overweegt hierover een motie. Zij geeft aan dat veiligheid voor vrouwen in de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt is, waar D66 op gemeentelijk niveau sterk op inzet. Zij pleit voor een inventarisatie van onveilige trajecten in het landelijk gebied en benadrukt dat veiligheid een voorwaarde is en geen bijzaak.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of D66 voorstander is van boa's in het ov. Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat zij niet weet of dit een provinciale bevoegdheid betreft.

De heer **Bilgin** (FvD) is van mening dat de visie op publieke mobiliteit weinig naar voren komt in de bereikbaarheidsvisie en vraagt wat het draagvlak is voor deze vervoerssystemen in de regio. Hij vraagt hoe de provincie ermee omgaat als het draagvlak minder blijkt dan gehoopt.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) stemt in met de reactie van GS op de conceptnota. Zij wijst erop dat vervoersarmoede meer aandacht vraagt dan in de Bereikbaarheidsvisie is opgenomen. Daarnaast vraagt zij aandacht voor de zorgen van Rover over de aansluiting tussen MRA en NHN, en benadrukt zij het belang van goede samenwerking en aansluitingen.
Mevrouw **Schneemann** (Volt) kan zich in grote lijnen vinden in het verhaal en pleit voor meer inzet op het STOMP-principe. Zij wijst op de opgave om het aantal ongevallen te reduceren en het autogebruik te verminderen en vraagt de gedeputeerde om een reactie.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt dat het goed is dat de brede welvaart centraal staat in het stuk. Zij geeft aan geschrokken te zijn van de teruggelopen bereikbaarheid voor mbo'ers en pleit voor de inzet van buslijnen speciaal voor scholen. Daarnaast ondersteunt zij het pleidooi van D66 over de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte.
De heer **Kes** (SP) onderschrijft het pleidooi van D66 over de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte. Hij vindt het jammer dat in het document wordt vastgesteld dat meer mensen de auto gebruiken dan het ov, zonder verdere uitwerking. Volgens hem ontbreekt de blik op verbetering van het ov, met name in de Kop van Noord-Holland.
De heer **Boer** (VVD) juicht de samenwerking tussen de zeventien gemeenten en de provincie Noord-Holland toe en benadrukt het belang van zowel mobiliteit als woningbouw. Hij onderstreept ook het belang van de auto en vindt dat 'verbinden, veranderen en verminderen' leidend moet zijn omdat maatwerk niet past in landelijk gebied. Met betrekking tot de bereikbaarheid van Defensie en de A9 richting Den Helder stelt hij dat Defensie hieraan ook een bijdrage moet leveren. De VVD staat positief tegenover investeringen in Den Helder maar alleen in combinatie met verbetering van de N9 of A9.
Mevrouw **Engels** (CDA) merkt op dat zij een toekomstvisie mist in het stuk. Zij vindt het positief dat een termijn tot 2040 is opgenomen, maar constateert dat er vooral sprake is van analyse van bestaande plannen en projecten in plaats van nieuwe initiatieven. Zij vraagt of GS deze mening delen en of er de ambitie is om samen met de zeventien gemeenten een visie te ontwikkelen. Ten aanzien van goederenvervoer geeft zij aan dat dit minimaal is opgenomen in de visie en vraagt of hiervoor bewust is gekozen. Zij stelt voor om goederenvervoer als integraal onderdeel in het verhaal op te nemen. Ten slotte sluit zij zich aan bij het pleidooi van D66 over de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) merkt op dat de visie de afschaling van het ov in het buitengebied onderstreept en geeft aan dat opschalen, waar mogelijk, zeker moet worden benut. BBB is voor het stimuleren van ov en fiets, maar niet als dit gebeurt door het ontmoedigen van de auto. Zij vraagt de gedeputeerde om een toezegging dat hiermee rekening wordt gehouden. BBB verwacht naar aanleiding van deze visie dat de gedeputeerde aan de slag gaat met de verkeersveiligheid op de N242 en N9 en dat de bereikbaarheid van voorzieningen een speerpunt blijft. Mevrouw **Den Boer** geeft verder aan geschrokken te zijn van de 'witte vlekken' in de toegang tot medische zorg in Noord-Holland voor mensen zonder auto.
De heer **Faassen** (50PLUS) ondersteunt het pleidooi van D66 en benadrukt het belang van veiligheid voor vrouwen en ouderen. Hij vraagt in hoeverre de bundeling van beleidsstukken helpt bij de vaststelling en prioritering van het iMPI. Hij wijst op de impact van ingrepen in de

openbare ruimte op groen en op de verzwakte positie van kwetsbaren, waarbij een goed ov-netwerk cruciaal is. Verder vraagt hij of de nieuwe ov-concessie kan worden meegenomen in de Bereikbaarheidsvisie en hoe GS hun rol zien bij het verbeteren van publiek vervoer en samenwerking met werkgevers en lokale gemeenschappen. Ook vraagt hij waarom de uitstoot van schadelijke stoffen niet is meegenomen onder het thema gezondheid. 50PLUS onderschrijft de geschetste maatregelen, maar vreest financiële barrières en praktische onmogelijkheden, zoals bij het dossier A8-A9. Tot slot vraagt hij wanneer inwoners bij de inspraak worden betrokken.
De heer **Hollebeek** (PvdD) geeft aan dat, indien D66 een tweeminutendebat aanvraagt en een motie indient, hij daarin wil meegaan.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt welke maatregelen specifiek worden meegenomen voor de corridor Hoorn-Amsterdam en hoe de gedeputeerde aankijkt tegen het feit dat het Rijk de hiervoor bestemde middelen heeft ingetrokken.

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

Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat hij de inbreng van de commissie zal meenemen naar het Platform Mobiliteit. De gedeputeerde geeft aan dat er een uitvoeringsagenda volgt op de Bereikbaarheidsvisie, die wordt uitgewerkt in publieke mobiliteit en beter ov. Hij erkent dat de definities van sociale veiligheid in het ov en mobiliteitsrechtvaardigheid (voorheen vervoersarmoede) breder zijn dan in het rapport is opgenomen en deelt de opvatting van D66 dat het stuk te beperkt is en geen recht doet aan het brede vraagstuk van mobiliteitsrechtvaardigheid. Hij geeft aan te zullen bekijken hoe dit anders kan worden omschreven, mede in het licht van de discussie over de veiligheid van vrouwen in het ov.
Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt dat dit thema altijd speelt en vraagt om concrete stappen en inventarisatie van specifiek onveilige plekken in Noord-Holland die aandacht verdienen.
Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat dit inderdaad al langer speelt, maar recent meer in het nieuws is. Het onderwerp komt in veel gemeenteraadsvergaderingen aan bod. Hij zegt toe dit mee te nemen in het Platform Mobiliteit en te kijken hoe het in de uitvoeringsagenda een plaats kan krijgen binnen een visie voor de gehele regio Noord-Holland Noord.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de visie op publieke mobiliteit samen met de gemeenten en de provincie wordt uitgewerkt, waarbij ook de nieuwe concessie en het PvE worden besproken.
De heer **Bilgin** (FvD) concludeert dat de uitwerking afhankelijk is van de plek. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de uitwerking per locatie kan verschillen, maar dat dit niet het vertrekpunt is: het gaat om een totaalbeeld van de visie op publieke mobiliteit. Wel wordt in samenwerking met gemeenten gekeken naar lokale wensen, waarbij de inbreng van gemeenten cruciaal is.
De gedeputeerde wijst erop dat vervoersarmoede meer is dan alleen een prijsvraagstuk. Hij onderschrijft het belang van een betere aansluiting tussen de VRA en de provincie Noord-Holland.
De heer **Kes** (SP) vraagt de gedeputeerde of het solidariteitsbeginsel van het ov niet in het geding komt met het opheffen van onrendabele lijnen en benadrukt het belang van het behoud van deze lijnen, die wel degelijk in een behoefte voorzien. Ook vraagt hij of kleinere gemeenten meer moeten bijdragen om dat soort lijnen in stand te houden dan grotere gemeenten.
Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat een lijn in Haarlem vanzelfsprekend rendabeler is dan in

Noord-Holland Noord, maar dat de bijdrage via de provinciale begroting loopt. Gemeenten kunnen reageren op het PvE en hebben inbreng. Daarnaast merkt hij op dat ook hubs mede door gemeenten gefinancierd moeten worden, het is een coproductie.
De gedeputeerde wijst erop dat de afhankelijkheid van de auto in het landelijk gebied groter is dan in de stad en dat dit al in de Bereikbaarheidsvisie is opgenomen. Door woningbouw rondom ov-knooppunten te realiseren ontstaan er meer mogelijkheden om met de fiets of het ov te reizen in plaats van met de auto.
De gedeputeerde geeft aan dat maatwerk inherent is aan het Perspectief Mobiliteit, ook in Noord-Holland Noord. Er wordt geïnvesteerd in goed ov en in fietsverbindingen maar in het landelijk gebied moet ook de auto beschikbaar blijven. De heer **Boer** (VVD) vindt het mooi dat de gedeputeerde het met hem eens is.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat door de veranderde geopolitieke situatie er anders wordt gekeken naar Defensie en dat er meer middelen beschikbaar komen. Defensie neemt tegenwoordig ook deel aan het Platform Mobiliteit. In Brussel is geen geld beschikbaar voor de N9, maar er ligt wel een verantwoordelijkheid bij Nederland, waardoor de N9 in een ander daglicht komt te staan wat betreft bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
De gedeputeerde zegt toe de boodschap mee te nemen dat de commissie vindt dat visie ontbreekt en dat gemeenten meer ambitie mogen tonen en scherper kunnen zijn. De gedeputeerde benadrukt dat goederenvervoer ook gaat over bereikbaarheid en dat het Economisch Forum meekijkt met de Bereikbaarheidsvisie.
De N242 maakt deel uit van de multimodale ring rond Alkmaar, waarin wordt geïnvesteerd in onderhoud en veiligheid. De nieuwe ov-concessie is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie.
Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat gezondheid een breder thema is, maar dat dit in de Bereikbaarheidsvisie specifiek gericht is op verkeersongevallen en verkeersveiligheid.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt om een duidelijkere en bredere gezondheidsdefinitie en die mee te nemen in de indicatoren. Gedeputeerde **Olthof** zegt dit mee te nemen in het gesprek met het Platform.
De gedeputeerde geeft aan dat participatie plaatsvindt vanuit de zeventien gemeenten samen met de provincie, waarbij gemeenten input leveren over wat lokaal leeft. GS hebben echter niet de ambitie om een breed participatietraject te starten. Over de corridor Hoorn-Amsterdam merkt de gedeputeerde op dat deze is opgezet om de bereikbaarheid te verbeteren, met name bij het knooppunt Zaandam, waar veel file staat en een verbreding gewenst is. Hij noemt het onbegrijpelijk dat hiervoor de middelen zijn weggehaald. Ondanks dat de investeringen in rijkswegen grotendeels on hold zijn gezet, blijft hij zich richting het Rijk sterk maken om hiermee door te gaan.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt een tweeminutendebat aan over de veiligheid van vrouwen in de openbare ruimte.

6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, Luchtvaart, OV-Knooppunten)

Rondvraag D66 over Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek.
De fractie van D66 wijst op het Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek, waarin staat dat de huidige subsidieregeling onvoldoende is om het regionale doorfietsroutenetwerk en met

name de zes prioritaire routes, binnen vijf jaar te realiseren. D66 noemt dit een gemiste kans en vindt dat het ambitieniveau omhoog moet, mede omdat er volgens de PKEV voor 2030 nog veel extra CO_2-reductie nodig is. Het aanleggen van doorfietsroutes draagt hieraan bij zodat inwoners vaker de auto te laten staan.

D66 heeft de volgende vragen voor gedeputeerde Olthof:
1. Waarom is er niet tot het benodigde bedrag gekomen om het gehele netwerk in Gooi en Vechtstreek af te maken?
2. Hoeveel extra geld is nodig om de zes prioritaire routes binnen vijf jaar te realiseren, en hoeveel om het gehele netwerk te voltooien?
3. Is de gedeputeerde het met D66 eens dat doorfietsroutes nodig zijn om de CO_2-reductiedoelen voor 2030 te halen? Zo ja, hoe denkt hij voldoende financiering te vinden? Zo nee, waarom niet?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat geld schaars is en dat het niet alleen een financiële kwestie is. Het gaat om subsidies waarbij ook gemeenten moeten investeren, en er spelen meerdere factoren mee. Er wordt gekozen voor een gefaseerde aanpak, waarbij nog veel moet gebeuren en er tevens sprake is van een capaciteitsvraagstuk.
Volgens de gedeputeerde is voor het realiseren van de zes prioritaire routes na 2027 nog 15 miljoen euro nodig. Ten aanzien van de derde vraag merkt gedeputeerde **Olthof** op dat meer fietsgebruik weliswaar bijdraagt aan de CO_2-doelen, maar dat er geen extra financiering wordt geregeld. Er is afgesproken wat de begroting is en er worden geen extra middelen vrijgemaakt, mede gezien de vele ambities en de benodigde afwegingen binnen de begroting.

Op de conclusie van de heer **Klein** (ChristenUnie) dat er dus na 2027 geen commitment is voor nieuwe middelen antwoordt gedeputeerde **Olthof** dat er wel structurele middelen beschikbaar zijn, maar dat de huidige subsidieregeling alleen projecten tot en met 2027 omvat.

Rondvraag SP over provinciaal busbedrijf.
De SP wijst erop dat GroenLinks/PvdA en NSC de mening van de SP delen dat provincies de mogelijkheid moeten krijgen een eigen ov-bedrijf op te zetten. De SP had hierover eerder al een motie ingediend, met als eerste locatie Texel. Nu er in de Tweede Kamer een meerderheid is voor dit voorstel en de kans groot is dat de Raad van State dit goedkeurt, stelt de fractie de volgende vragen aan gedeputeerde Olthof:

1. Is de gedeputeerde op de hoogte van het artikel dat RTL Nieuws hierover publiceerde?
2. Is de gedeputeerde al begonnen te onderzoeken hoe dit in Noord-Holland kan worden opgepakt?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan de motie en het artikel te kennen. Hij is nog niet begonnen met een onderzoek voor Noord-Holland, maar kijkt wel naar de mogelijkheden binnen de wet. Volgens hem is het doel een beter ov, niet per se een eigen ov-bedrijf. Op de vraag van mevrouw **Bouhlel** (SP) of eigen beheer meer bestaanszekerheid biedt, antwoordt hij met “nee”.

7 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie

Toelichting: De provincie werkt aan de vernieuwing van haar Omgevingsvisie NH2050. Met dit besluit worden de eerste richtingen en ambities als voorzet voor de ontwerpomgevingsvisie vastgesteld. Deze bevindingen en ambities zijn gebaseerd op het document keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie van de huidige omgevingsvisie. Het keuzepalet geeft inzicht in de keuzes die voorliggen en wat daarvan de consequenties zijn. GS vragen aan PS aan te geven hoe zij denken over de voorgestelde richtingen en ambities en deze vast te stellen. Deze richtingen en ambities worden vervolgens gebruikt om het gesprek aan te gaan in het tweede deel van de participatiecampagne. Daarnaast kan aan de hand van de richtingen en ambities de ontwerpomgevingsvisie verder worden uitgewerkt.

Behandelvoorstel:
Voor dit agendapunt worden alle commissies en alle gedeputeerden uitgenodigd. Per fractie kunnen maximaal drie woordvoerders deelnemen aan de bespreking. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen het stuk richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de omgevingsvisie bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS-vergadering van 29 september 2025.

De **voorzitter** geeft als eerste het woord aan mevrouw Wiersma (ambtenaar) voor een korte toelichting op de status van het document en de plek ervan in het proces. Daarna volgt een korte toelichting door mevrouw Van den Heuvel (ambtenaar) over het participatietraject.

Mevrouw **Wiersma** licht toe dat de commissie nu richting en ambities moet vaststellen voor de nieuwe omgevingsvisie, als houvast voor de verdere uitwerking. Het concept is reeds vastgesteld door GS, maar PS wordt gevraagd dit definitief vast te stellen en dit vormt de basis voor gesprekken met de buitenwereld. De keuzes worden pas definitief bij vaststelling van de omgevingsvisie in december 2026, zonder dat dit direct juridische doorwerking heeft. De pijlers zijn: analyse van botsingen in beleid, 'stel-dat'-verkenningen, uitwerking van keuzes en consequenties, participatie en evaluatie van de huidige visie. In februari 2026 volgt een technische briefing, in mei 2026 de bespreking van de ontwerpvisie en in december 2026 de definitieve vaststelling.

Mevrouw **Van den Heuvel** licht het participatietraject toe voor de nieuwe omgevingsvisie. De doelen hiervan zijn: deelnemers bewust maken van het ruimtegebrek in Noord-Holland, kennis ophalen bij overheden, maatschappelijke organisaties en inwoners en begrip creëren voor de keuzes die de provincie moet maken met de bijbehorende consequenties. Eind april is de website Open Stad gelanceerd met vier thema's (water, natuur & landbouw, duurzame economie & energie, en leefbare regio's, dorpen en steden). Er zijn negen bewonersbijeenkomsten georganiseerd met circa tweehonderd deelnemers, er is deelgenomen aan evenementen met honderden bezoekers, er is campagne gevoerd (online en offline) en er zijn webinars voor belanghebbenden gehouden. In juni is een werkatelier georganiseerd met uitgenodigde belanghebbenden. Het tweede deel van de participatie gaat van start in november en loopt tot

en met december, wederom via de website, gericht op keuzes en consequenties, aangevuld met online participatie en het voeren van een campagne. In januari 2026 volgt een representatief onderzoek onder inwoners van Noord-Holland, aangevuld met gesprekken met bestuurders, volksvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties en wordt een conferentie georganiseerd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.
De heer **Hollebeek** (PvdD) stelt dat meer dan een kwart van de inwoners in Noord-Holland met ruimtegebrek te maken heeft. Volgens hem zijn er twee opties: scherpe keuzes maken en inzetten op meervoudig ruimtegebruik. De scherpe keuzes vindt hij echter nog onvoldoende zichtbaar. Hij vraagt zich af of de provincie blijft inzetten op vestigingsklimaat en economische groei, of juist meer kiest voor kwaliteit, welzijn en welbevinden. Ook merkt hij op dat de huidige landbouwvorm niet bijdraagt aan de water- en CO_2-doelen en dat dit niet slechts als streefwaarde kan worden beschouwd. Hij overweegt moties om de ambitie te verhogen, onder meer over een integrale toepassing van natuur als basisconcept en de landschappelijke inpassing van natuur.
Verder stelt hij dat de richtingen vooral een opsomming van problemen zijn, zonder duidelijke koers voor de toekomst. De heer **Hollebeek** overweegt een amendement om grootschalige ontwikkelingen te koppelen aan droog maar niet per definitie aan hoog gebied. Ten aanzien van de bevindingen om een gezonde leefomgeving leidend te maken, wijst de heer **Hollebeek** op de consequenties, zoals afname van autobewegingen, het verdwijnen van ruimte voor bepaalde industrieën en het feit dat waterstof niet vanzelfsprekend is. Hij benadrukt dat scherpe keuzes nodig zijn en dat dit een sleutel tot oplossingen kan zijn. Ook plaatst hij vraagtekens bij de focus op economie met maximaal verdienvermogen, wat volgens hem te kort door de bocht is en te sterk vanuit een Europees perspectief wordt bekeken. De PvdD hoopt dat in de volgende participatieronde de stem van inwoners nadrukkelijker meeweegt. Tot slot merkt hij op dat dieren nauwelijks terugkomen in het keuzepalet en overweegt hij ook hierover een motie of amendement.
De heer **Kes** (SP) merkt op dat sterk wordt gestuurd op proces en participatie, maar dat scherpe keuzes ontbreken. Voor de behandeling van het eerste concept in het voorjaar verwacht hij een stevig debat, aangezien de meningen sterk uiteenlopen. Hij constateert dat inwoners gevraagd wordt te participeren in onderwerpen waar de commissie nog geen duidelijke positie over heeft ingenomen, zoals over landbouwgif. Dit mist hij in de speerpunten en beschouwt hij als een gemis.
De heer **Karar** (PvdA) stelt dat de keuzes en vergelijkingen wel degelijk benoemd zijn, bijvoorbeeld tussen landbouw, woningbouw, industrie en economie in de toekomst van Noord-Holland. De heer **Kes** (SP) merkt op dat dit te breed is geformuleerd en dat bewoners al worden betrokken zonder dat dit SMART is uitgewerkt. De heer **Karar** benadrukt dat woningbouwrealisatie kan raken aan andere plannen en dat de commissie hierover een kader moet meegeven aan GS, waaruit SMART-oplossingen kunnen volgen.
De heer **Kes** (SP) constateert dat dubbel ruimtegebruik niet terugkomt in het stuk en dat ook de door de SP aangedragen punten ontbreken. Hij vraagt specifiek aandacht voor het uitgangspunt ‘niet hoog maar droog bouwen’ en voor de overgang van grasland naar intensieve akkerbouw

Mevrouw **Berkvens** (D66)benadrukt dat de keuzes die nu gemaakt worden, bepalend zijn voor hoe Noord-Holland er in de toekomst uit zal zien. Doorgaan zoals altijd, zonder scherpe keuzes, zal volgens haar leiden tot het 'opbotsen tegen enorme muren'. Zij constateert dat het college wel degelijk keuzes maakt, bijvoorbeeld bij ontwikkelingen in laaggelegen natte gebieden, waar kosten voor waterveiligheid binnen het project moeten worden opgevangen. Ook ziet zij dat in gebieden met verzilting en zoutindringing geen garantie meer kan worden gegeven voor doorspoeling met zoet water.
Toch mist haar fractie scherpere keuzes, zoals vernatting van de veenweidegebieden en een fundamentele transitie in de landbouw richting kringloop- en natuurinclusieve landbouw. Mevrouw **Berkvens** vraagt of deze elementen nog aan het beleid worden toegevoegd. Zij sluit zich aan bij de PvdD wat betreft het principe van 'droog en niet per se hoog bouwen'. Verder is zij van mening dat conflicterende belangen tussen wonen, industrie en landbouw nog onvoldoende duidelijk worden aangepakt. Het begrip 'gezonde leefomgeving voor omwonenden' vindt zij te vaag en te veel klinken als 'doorgaan op de oude voet'. Zij citeert daarbij: *"Een gezonde leefomgeving krijgt een volwaardige plek in de afweging zonder dat het altijd prevaleert."* Zij vraagt wat er concreet gaat veranderen, wie daarbij prioriteit krijgt en benadrukt dat dit de grote politieke vraag wordt.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) noemt dit een uitgelezen kans voor partijen om aan te geven welke scherpe keuzes zij zelf willen maken en stelt de vraag aan mevrouw Berkvens welke keuzes haar fractie zou maken. Mevrouw **Berkvens** (D66) geeft aan dat D66 met moties zal komen en dat de scherpe keuzes liggen bij vernatting van veenweidegebieden, een fundamentele landbouwtransitie, een afwegingskader voor wonen en industrie en de dossiers Schiphol en Tata Steel.
De heer **Karar** (PvdA) vraagt hoe D66 staat tegenover het opschorten van enkele landingsbanen op Schiphol ten behoeve van woningbouw. Mevrouw **Berkvens** antwoordt dat dit alleen mogelijk is als het binnen de huidige normen past.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het scheiden van wonen en industrie bedoeld is om risicozones rond industrie te verkleinen die woningbouw in de weg staan. Mevrouw **Berkvens** bevestigt dit en stelt dat het daar gaat knellen. Er moet worden gekozen wat voorrang krijgt: woningbouw of industrie.
De heer **Vendrig** (BBB) vraagt wat zij bedoelt met landbouwgrond met minder goede condities. Mevrouw **Berkvens** legt uit dat dit gaat om gronden waar verzilting een probleem vormt; vasthouden aan landbouw daar leidt tot een zoetwaterprobleem. Boeren moeten de mogelijkheid krijgen voor een toekomstbestendige transitie. De vernatting van veenweide maakt de grond waarschijnlijk minder geschikt voor landbouw, omdat bewerking met machines steeds moeilijker wordt. Over de leefgebieden van weidevogels merkt zij op dat dit klopt en dat er elders meer ruimte moet komen om dit te compenseren.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat er bij mobiliteit een duidelijke keuze moet worden gemaakt: niet alle woningen zullen bereikbaar zijn. Zij vraagt hoe houdbaar dit is, nu de druk op de infrastructuur toeneemt en hoe kan worden voorkomen dat Noord-Holland in de toekomst vastloopt. Daarnaast uit zij haar zorgen over de omgang met natuur. Volgens haar wordt nu al een voorschot genomen op het niet halen van EU-richtlijnen. Zij vraagt waarom er wordt gekozen voor uitstel of afstel van afspraken in plaats van daadwerkelijk maatregelen te nemen.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt naar het standpunt van D66 bij woningbouw, waarbij D66 vooral kiest voor bouwen bij ov-knooppunten. Volgens Statenlid **Korzelius** heeft water- en bodemsturend bouwen consequenties voor sommige regio's, zoals het Gooi. Mevrouw **Berkvens** benadrukt dat waterveiligheid en drinkwatervoorziening altijd randvoorwaarden zijn voor D66.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of D66 wel oog heeft voor de risico's bij de drie scenario's, omdat er dan volgens hem in Noord-Holland niets meer mogelijk zou zijn. Mevrouw **Berkvens** (D66) antwoordt dat er zeker veel mogelijk blijft, maar dat het belangrijk is nu al na te denken over woningbouw en industrie, zodat dit over honderd jaar niet tot enorme waterproblemen leidt.
Noord-Holland heeft volgens de heer **Van den Berg** (JA21) keuzes nodig die werken: grip op de grenzen, veiligheid als basis voor vrijheid en een sterkere welvaart voor werkenden en gezinnen. JA21 kiest voor scenario 3, *Toekomstbestendige economie en maximaliseren van verdienvermogen*, omdat dit de uitvoerbaarheid voorop zet en minder knelpunten kent dan de andere scenario's, in combinatie met 3b, *Strategische Europese autonomie*. Hij verzoekt de gedeputeerde om een kaart op te leveren met daarin de woningpotentie en de kosten per maatregel, met per locatie de bruto- en nettocapaciteit, gekoppeld aan klimaatadaptatie en aangevuld met demografische scenario's en toekomstige ontwikkelingen. Kernenergie vormt volgens hem de absolute basis voor JA21 samen met clustering bij knooppunten op het gebied van energie en zon op daken. Tot slot vraagt hij GS hoe de huidige norm voor waterkeringen in gebieden met grote economische waarde zich verhoudt tot een scenario dat maximaal inzet op klimaatadaptatie.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of JA21 met maximaal inzetten op economisch verdienvermogen bedoelt dat dit geldt voor de hele provincie, of dat er nuances zijn. De heer **Van den Berg** (JA21) antwoordt dat het uitgangspunt is dat het verdienvermogen voor Noord-Holland voorop moet staan. Alleen op die manier kunnen natuur, wonen en bereikbaarheid gefinancierd worden. Volgens hem lopen de kosten anders te hoog op en kunnen die zaken niet bekostigd worden.
De heer **Karar** (PvdA) merkt op dat het maximaal inzetten op verdienvermogen ten koste kan gaan van woningen en waterveiligheid. De heer **Van den Berg** (JA21) vindt dat er niet in beperkingen maar in oplossingen gedacht moet worden, met inzet op techniek en innovaties.
De heer **Karar** (PvdA) wijst erop dat dit duur is, keuzes vergt en ten koste kan gaan van woningbouw en gezondheid. De heer **Van den Berg** (JA21) stelt dat de kosten en de toegevoegde economische waarde de benodigde maatregelen met gemak overstijgen.
Statenlid **Korzelius** (GL) wijst erop dat het maximaliseren van het verdienvermogen ook de groei van Schiphol impliceert. Dit heeft volgens hem grote negatieve gevolgen voor de gezonde leefomgeving en voor de woningbouw. Hij vraagt hoe JA21 hiernaar kijkt. De heer **Van den Berg** (JA21) antwoordt dat JA21 ruimhartig staat tegenover groei van Schiphol, maar inzet op duurzame groei binnen de kaders van leefbaarheid. Vliegtuigen worden steeds stiller en zuiniger en hij is van mening dat Schiphol moet blijven als motor van de economie.
De heer **Kes** (SP) stelt dat wanneer JA21 ervan uitgaat dat de gezonde leefomgeving in de toekomst met innovatie kan worden opgelost, dit tot grote problemen zal leiden. De heer **Van den Berg** (JA21) reageert dat er te lang is weggekeken en dat regelgeving in veel gevallen onhoudbaar is. Volgens hem moet er geld verdiend worden in de provincie en in het land.

De heer **Kes** (SP) informeert of de heer Van den Berg denkt dat het economisch slecht gaat met Noord-Holland en waar de wens tot economische maximalisatie vandaan komt. De heer **Van den Berg** (JA21) antwoordt dat de provincie er niet uitstekend voor staat, gezien de financiële reserves die de afgelopen jaren zijn aangesproken. Tegelijkertijd noemt hij Noord-Holland een fantastische provincie met veel potentieel. De heer **Kes** (SP) vindt dit geen antwoord op zijn vraag en geeft aan dat hij van mening verschilt met de heer Van den Berg.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of JA21 zich realiseert dat in de stukken staat dat niet alles met innovaties is op te lossen. Zij vindt dat JA21 eerder problemen creëert dan oplost en zich vervolgens richt op het aanpakken van die zelf gecreëerde problemen. De heer **Van den Berg** (JA21) stelt dat het stuk een politieke kleur heeft en dat er technisch veel meer mogelijk is dan erin wordt gesteld. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) merkt op dat JA21 duidelijk kiest voor het maximaliseren van het verdienvermogen, wat volgens haar consequenties heeft voor woningbouw en verkeerscongestie. Zij vraagt waarom JA21 daarvoor kiest in plaats van problemen zoals klimaatverandering op te lossen. De heer **Van den Berg** (JA21) antwoordt dat hij voor klimaatadaptatie is en het onbegrijpelijk vindt dat de provincie niet grootschalig investeert in het wegennet. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) wijst erop dat meer asfalt ook meer verkeer veroorzaakt waarop de heer **Van den Berg** (JA21) reageert dat dit een denkfout is en haar verwijt in beperkingen te denken.
De heer **Van den Berg** (JA21) benadrukt het subsidiariteitsbeginsel: de zorg voor de fysieke leefomgeving ligt primair bij de gemeenten. De provincie moet haar instrumenten alleen inzetten wanneer er sprake is van een provinciaal belang. JA21 pleit voor een voorspelbaar toetsingskader voor gemeenten, bedrijven en inwoners. Volgens hem is de verduidelijking in de stukken helder: het gaat om gemeentegrensoverstijgende kwesties of situaties die gemeenten individueel niet kunnen oplossen. Is er bijvoorbeeld sprake van een provinciaal belang bij het blokkeren van een vergunning voor een windturbine bij de Noorder IJplas vanwege natuur? Hij verzoekt de gedeputeerde om een reflectie hierop. JA21 pleit ervoor om 'Ondermijning' toe te voegen aan de provinciale omgevingsvisie, omdat dit volgens hem provinciale sturing vraagt. Daarnaast wijst hij op een passage in de stukken waarin wordt gesteld: *"Durven we selectief te zijn in welke bedrijven we waar willen faciliteren? Niet alles past meer. Durven we in te zetten op kwalitatieve in plaats van kwantitatieve groei van onze economie?"* Volgens de heer **Van den Berg** klinkt dit als een communistische planeconomie. Hij vraagt GS deze tekst uit de stukken te schrappen. Hij dringt aan op vaart maken met voorspelbare procedures en focus. Heldere normen en uitvoerbaarheid leiden tot welvaart en daar hoort een overheid bij die zegt wat zij doet en doet wat zij zegt. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de heer Van den Berg, met het leggen van nadruk op de vrije markteconomie, wil dat de provincie zich niet bemoeit met het ruimtelijke ordeningsbeleid aangaande de havens. De heer **Van den Berg** (JA21) antwoordt dat het gaat om kwantitatieve groei en vindt dat de genoemde passage betuttelend is.
Mevrouw **Gordijn** (JA21) merkt op dat in de stukken wordt ingezet op extensivering om stikstofuitstoot te verminderen en vraagt welke doelen daarmee worden behaald. Daarnaast wijst zij op de watervoorziening en het streven om regio's zelfvoorzienend te maken. Zij vraagt hoe hierbij rekening wordt gehouden met ander ruimtegebruik en wat er gebeurt als er in die regio's geen ruimte beschikbaar is.
De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat de participatie veel richtingen heeft opgeleverd en vraagt hoeveel participanten er waren en of dit representatief is. Indien dit zo is, vindt hij dat de

meerderheden uit de participatie serieus genomen moeten worden. Uit de participatie blijkt volgens hem dat waterbeheer en wonen de topprioriteiten zijn. Hij stelt dat het afbreuk doet aan de waarde van participatie wanneer PS nu al richtinggevend zijn, terwijl er nog een tweede participatie gaat volgen. Daarnaast merkt hij op dat de opties per onderwerp zeer divers zijn en dat de gevolgen voor individuen nauwelijks te overzien zijn. De ambitie om anders met water om te gaan spreekt 50PLUS aan; gescheiden watersystemen acht hij een must voor de toekomst. Hij vraagt hoe GS aankijken tegen het onderzoeken van deze mogelijkheden. Verder signaleert de heer **Faassen** in het keuzepalet van de ontwerpomgevingsvisie een latente frustratie over de waterschappen. Hij vraagt of het in de toekomst mogelijk is om samen met de waterschappen een integrale visie op waterbeheer te ontwikkelen, of dat GS daarbij tegen grenzen aanlopen. Tot slot stelt hij dat duurzame economische activiteit gepaard gaat met verkeersstromen en dat deze twee elkaar vanzelf in evenwicht houden. De infrastructuur moet hierop aansluiten; in dat kader zal de A8-A9 volgens hem moeten worden doorgetrokken om verdere economische activiteit mogelijk te maken.

De heer **Van Tiggelen** (PVV) stelt dat de werkelijke keuze is of men betrouwbare of onbetrouwbare stroomvoorziening wil. Hij is van mening dat warmtenetten te duur zijn, dat waterstof niet gaat werken en dat netcongestie en verkeerscongestie door de provincie zelf veroorzaakt is. Hij wijst erop dat de vliegtuigen niet alleen stiller zijn maar ook zuiniger en dat Schiphol direct en indirect werkgelegenheid biedt aan een kwart miljoen mensen. De kosten moeten uiteindelijk door de burger moeten worden opgebracht. Verder spreekt hij over het 'stikstofsprookje' en de obsessie met CO_2. Alles bij elkaar genomen vreest hij het ergste voor de PS-vergadering van 29 september.

De heer **Bilgin** (FvD) benadrukt dat de gemaakte keuzes niet alleen de ruimtelijke invulling raken, maar ook bepalen wie in Noord-Holland nog een toekomst heeft. Volgens hem leiden sommige keuzes ertoe dat grote groepen Noord-Hollanders weinig perspectief hebben. Er blijft weinig ruimte over voor woningbouw en wie een zelfstandig bestaan wil opbouwen moet de provincie verlaten of vermogend zijn. Bij het scenario *Gezonde leefomgeving* ziet de FvD dat veel mensen het moeilijk krijgen: praktisch werkenden verliezen werkgelegenheid en strengere milieunormen beperken het autogebruik, waardoor wonen in Noord-Holland lastig wordt voor wie buiten de provincie werkt. Hij erkent dat een grote schaalsprong in het ov terecht is, maar vraagt zich af in hoeverre Den Haag hieraan wil bijdragen. Het maximaliseren van verdienvermogen klinkt interessant, maar volgens de heer **Bilgin** vergroot dit de ongelijkheid tussen stad en regio, omdat industrie verdwijnt en er in Amsterdam voor de middenklasse geen plek meer is. Het scenario *Strategische Europese autonomie* noemt hij het minst slechte, omdat daarin ruimte blijft voor de agrarische sector, de staalindustrie en de technologie. Dit biedt perspectief voor zowel theoretisch als praktisch opgeleiden, zodat iedere Noord-Hollander kan bloeien. Toch noemt hij ook dit geen ideaal scenario: doorgeschoten klimaatdoelstellingen en stikstofbeperkingen zorgen ervoor dat industrie weinig oplevert, met armoede en economische achteruitgang tot gevolg. De heer **Bilgin** ziet mogelijkheden om dit laatste scenario werkbaar te maken door middel van kernenergie, innovatie, investeringen in light rail en metro, ondersteuning van lokale voedselproductie en Schiphol-op-zee. Hij vraagt GS of zaken als woningbouw en werkgelegenheid aansluiten bij het beleid dat momenteel wordt gevoerd.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat in *Richtingen en ambities* wordt aangegeven dat ter bescherming van de grondwaterkwaliteit activiteiten worden voorkomen die tot verontreiniging

leiden. BBB hoopt dat dit concreter wordt uitgewerkt, met oog voor de andere belangen in de provincie. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of BBB van mening is dat vooral de grootste vervuilingsfactoren moeten worden aangepakt, ook als er daarnaast andere vervuilingsissues spelen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat gekeken moet worden naar de oorzaak van vervuiling en hoe die te voorkomen. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of zij het goed begrijpt dat BBB ook van mening is dat vervuiling bij de bron uitgangspunt moet zijn, bijvoorbeeld bij landbouwproducten die in het water terechtkomen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) wil dat bij vervuiling breder wordt gekeken dan alleen naar landbouw, ook naar fosfaten en overstort van het riool. Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dat alle vervuilers moeten worden meegenomen, waarbij de landbouw proportioneel moet worden beoordeeld.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) merkt op dat het datagebruik toeneemt en wil de digitale infrastructuur meer ruimte geven, maar heeft een voorkeur voor kleinschalige centra en niet voor hyperscale. In de stukken staat dat landbouw nabij stikstofgevoelige natuur moet extensiveren. Volgens BBB is dit geen doel op zich maar een middel. Zij vraagt GS te bevestigen dat alle zeven sporen van kringlooplandbouw worden toegepast in de relatie tussen landbouw en natuur. Verder wijst zij erop dat in het keuzepalet weinig aandacht is voor voedsel, terwijl uit de participatie blijkt dat voedselzekerheid voor deelnemers een belangrijk thema is. BBB stelt voor om naast vernatting van veenweidegebieden ook andere oplossingen, zoals klei-op-veen, te onderzoeken. Tot slot geeft zij aan dat de provincie flexibel moet kunnen inspelen op natuurontwikkeling, zoals blijkt uit de ecologische monitoring. Zij vraagt de gedeputeerde om een reflectie op het kader voor landbouwgrond, vergelijkbaar met de kaders die er zijn voor recreatie, natuur en energie, bij de invulling van de ruimte.

Statenlid **Korzelius** (GL) merkt op dat landbouw naast voedselproductie ook gericht is op bollen en siergewassen. Volgens hem zou de nadruk meer op voedsel moeten liggen, omdat sierteelt grote negatieve invloed heeft op de bodem- en waterkwaliteit. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat een bloemetje belangrijk is en dat bollen een typisch Nederlands product zijn. Wanneer Statenlid **Korzelius** vraagt of BBB ontkent dat de bollenteelt nadelige gevolgen heeft voor de waterkwaliteit, reageert mevrouw **Den Boer** dat er de afgelopen jaren al veel stappen zijn gezet. Statenlid **Korzelius** houdt echter voet bij stuk en vindt dat bollenteelt biologisch zou moeten worden, waarop mevrouw **Den Boer** aangeeft dat iedereen recht heeft op een bloembak. Mevrouw **Berkvens** (D66) merkt op dat de teelt goedkoper wordt naarmate deze schaalbaarder wordt. De kosten worden feitelijk afgewenteld op anderen die de gevolgen zoals blootstelling aan gif ondervinden. Mevrouw **Den Boer** (BBB) reageert dat het belangrijk is om samen naar oplossingen te kijken. Zij wijst erop dat biologische bloementeelt duurder is en minder opbrengst geeft en dat het niet realistisch is om alles biologisch te telen.

De heer Karar (PvdA) vindt dat er niet alleen naar de inspanningsverplichting moet worden gekeken, maar ook naar de uitkomst. Hij vraagt hoe mevrouw Den Boer dit ziet. Mevrouw **Den Boer** vindt dat er al veel stappen zijn gezet en dat de betaalbaarheid ook belangrijk is.

De heer **Karar** (PvdA) plaatst dit onderwerp in een bredere maatschappelijke context en sluit zich aan bij GL dat de prijs van bollen- en bloementeelt in sommige gevallen te hoog is.

De heer **Nijkamp** (BBB) benadrukt dat het oplossen van de woningnood een van de belangrijkste problemen is van deze tijd en van deze coalitie. Er is volgens hem breed draagvlak om meer woningbouw mogelijk te maken. Hij verwijst daarbij naar de discussie in PS van december 2024, waarin *straatje erbij* en maatwerk aan de bouwopgave zijn toegevoegd. De woningnood in

ruimtelijke zin zal volgens hem belangrijke keuzes blijven vragen. Voor BBB is het van groot belang dat er alles aan wordt gedaan om dit probleem op te lossen. De heer **Nijkamp** vraagt de gedeputeerde daarom bij de volgende stap in de omgevingsvisie duidelijk in kaart te brengen hoe de woningnood in ruimtelijke zin kan worden aangepakt en of maatwerk daarbij een oplossing biedt. Volgens hem is het niet altijd mogelijk om bij woningbouw aan alle ruimtelijke vraagstukken optimaal te voldoen. BBB blijft positief kritisch bij nieuwe plannen rond woningbouw en vraagt GS gemeenten hierbij te ondersteunen en te enthousiasmeren. De heer **Nijkamp** vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat bij de volgende stap in de omgevingsvisie, rekening houdend met andere ruimtelijke onderwerpen, wordt uitgewerkt hoe woningbouw in de provincie Noord-Holland daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden.
De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat BBB veel wil en vraagt of dit betekent dat de partij het niet nodig vindt om scherpe keuzes te maken. De heer **Nijkamp** (BBB) antwoordt dat dit zeker nodig is, maar dat het om moeilijke keuzes gaat waar PS moeten bepalen welke daarvan verder uitgewerkt moeten worden. De heer **Hollebeek** concludeert daarop dat BBB zich dus afhankelijk maakt van wat GS aanleveren. De heer **Nijkamp** geeft aan dat wat voorligt besproken kan worden, maar dat dit een breder traject is dan alleen de huidige discussie. Wanneer de heer **Hollebeek** doorvraagt welke keuzes BBB dan zelf zou maken, antwoordt de heer **Nijkamp** dat dit de algemene keuzes zijn die in het coalitieakkoord staan en dat moet worden gekeken naar de afspraken die de coalitie daarin heeft vastgelegd.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of hij het goed begrijpt dat BBB in eerste instantie uitvoerder is van het coalitieakkoord en dat de rol van PS volledig ondergeschikt is. De heer **Nijkamp** (BBB) benadrukt dat in de coalitie afspraken zijn gemaakt over hoe het beleid wordt uitgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met de vertegenwoordiging en dat is de bevolking van Noord-Holland. De heer **Van den Berg** reageert dat Statenleden zo tot stemvee worden gereduceerd. De heer **Nijkamp** neemt hiervan kennis.
De heer **Van Gilse** (VVD) vindt de *what if*-benadering een interessant gedachte-experiment en vraagt wat precies de bedoeling is van de richtinggevende stukken. Hij verzoekt om daar de volgende keer meer helderheid over te geven. De VVD vindt het belangrijk dat bij de uitgangspunten duidelijk is welke demografische ontwikkeling als basis is genomen, omdat dit invloed heeft op de te maken keuzes. De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat dit ook omgekeerd geldt: de keuzes die worden gemaakt hebben toch eveneens invloed op de demografische ontwikkeling? De heer **Van Gilse** bevestigt dit en stelt dat ook de demografische ontwikkeling een politieke keuze is. Hij vindt de zin: "… *dat ervan wordt uitgegaan dat mensen in Noord-Holland blijven wonen en werken en niet als gevolg van klimaatverandering vertrekken*" nogal tendentieus en is van mening dat dit appelleert aan de angst voor klimaatverandering. Hij betreurt dat dit in de stukken is opgenomen. De heer **Van Gilse** (VVD) wijst erop dat bij het thema energie gesteld wordt dat de energiecongestie en de stikstof korte-termijnproblemen zijn, maar de VVD is van mening deze grote invloed hebben op de lange termijn, omdat de wachttijd voor bedrijven kan oplopen tot tien jaar. Als de energietransitie langer duurt, zullen fossiele en niet-fossiele energiebronnen langer naast elkaar bestaan, wat volgens de VVD ook extra ruimtebeslag met zich meebrengt. Hij vindt dat het waterschap stelt dat water- en bodemsturend beperkend werkt voor tracés die nog gekozen moeten worden. De VVD wil de afwegingsruimte nadrukkelijk behouden. Ook wil de VVD nog geen afscheid nemen van waterstof, omdat met de huidige netcongestie in meerdere energiemodaliteiten gedacht moet

worden. Dit vraagt volgens de heer **Van Gilse** om ruimte en heeft impact op het landschap. De VVD maakt zich zorgen over de vertraging in de uitvoering van het waterstofnetwerk tussen Nederland en Duitsland en informeert óf en wanneer Noord-Holland wordt aangesloten. Kernenergie wordt wel in de onderliggende documenten genoemd, maar niet in de ambities en aanbevelingen, terwijl dit volgens de VVD in de toekomst een belangrijk instrument blijft. Daarnaast stelt hij dat de kosten voor het op orde houden van de waterveiligheid worden verbonden aan de ontwikkelingen van bouwen in lager gelegen gebieden en vraagt hij hoe GS dit denken te organiseren. Hij begrijpt de ambitie, maar vindt de uitwerking lastig, omdat volgens hem ook het solidariteitsprincipe daarbij een rol speelt. De heer **Van Gilse** (VVD) stelt dat mobiliteit door alle onderwerpen heen loopt. In het stuk staat dat er bewustzijn is dat verkeerscongestie op korte termijn lastig is maar dat op de lange termijn de ambitie is voor een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Hierin wordt ingezet op de ov-schaalsprong in combinatie met doorfietsroutes. De VVD vindt het wensdenken dat het ov kan concurreren met het wegennet. Voor de VVD gaat het om een mix van modaliteiten.

De heer **Karar** (PvdA) begrijpt de oproep om de auto mee te nemen in het mobiliteitsplan, maar waarschuwt dat zonder een goed werkend ov-systeem heel Noord-Holland dichtslibt. Hij benadrukt dat het ov-netwerk cruciaal is om van A naar B te komen. De heer **Van Gilse** is het hiermee eens, maar onderstreept dat het gaat om de juiste mix van modaliteiten. Hij benadrukt de urgentie van bereikbaarheid bij woningbouw en wil dat naast de ambitie op de korte termijn ook de lange termijn ambitie wordt vastgelegd. Voor de VVD is woningbouw leidend; alleen binnenstedelijk bouwen en bij ov-knooppunten is volgens hem onvoldoende. Hij pleit voor maatwerk per locatie. Het participatiekader waardeert hij, maar hij waarschuwt voor regeldrift. Het adagium '*lokaal wat kan en regionaal wat moet'* wordt door de VVD gesteund.

De heer **Dijk** (CDA) mist in het stuk een duidelijke ambitie, zoals klimaatneutraal en circulair in 2050. Omdat specifieke locaties niet worden genoemd, vindt hij het lastig om keuzes te maken. Voor het CDA is de woningnood een van de belangrijkste thema's. Hij vraagt hoe GS ervoor gaan zorgen dat natuurinclusief en klimaatbestendig bouwen niet ten koste gaat van de betaalbaarheid. Daarnaast pleit hij voor meer balans tussen binnen- en buitenstedelijke woningbouw en vraagt of GS die mening delen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er met het nieuwe beleid van dit college toch al sprake is van balans. De heer **Dijk** (CDA) antwoordt dat dit volgens zijn fractie niet zo is, omdat volgens het CDA de grootste opgave binnenstedelijk moet plaatsvinden.

De heer **Dijk** (CDA) benadrukt het belang van voedselteelt en vindt dat hiermee voldoende rekening moet worden gehouden in de omgevingsvisie. Volgens hem moet juist nu worden ingezet op voedselzekerheid, waarbij bollen- en bloementeelt ook een belangrijke rol speelt. Hij vraagt of GS bereid zijn dit mee te nemen. Daarbij wijst hij erop dat in het stuk staat dat akkerbouw, bollenteelt en veehouderij op gras op de lange termijn niet meer op zoet water kunnen rekenen, terwijl vollegrondstuinbouw, kassenbouw en zadenveredeling die beperking niet hebben. Hij vraagt hoe deze scheiding in de praktijk werkt en hoe het CDA het onder water zetten van de veenweidegebieden in het keuzepalet moet interpreteren. De heer **Dijk** (CDA) merkt op dat in vrijwel alle verkenningen flink wordt ingezet op uitbreiding van het ov en de doorfietsroutes. Het CDA staat hier positief tegenover, maar vindt dat dit niet ten koste mag gaan van investeringen in infrastructuur en verkeersveiligheid. Hij vraagt de gedeputeerde om een reactie. De heer **Dijk** vindt de omschrijving van economie in de stukken onduidelijk; eerst

wordt gesteld dat gekozen wordt voor diversiteit in sectoren boven maximaal verdienvermogen, maar volgens hem ontbreekt daarbij de uitleg en de ambitie. Tegelijkertijd wordt wel nadruk gelegd op technologie en specifieke clusters. Hij vraagt GS om hierover meer duiding te geven.
De heer **Dijk** (CDA) wijst op de passage dat de ruimte voor economische ontwikkeling wordt begrensd door de randvoorwaarden die de leefbaarheid in Noord-Holland beschermen. Hij vraagt welke randvoorwaarden hiermee worden bedoeld en hoeveel ruimte er binnen deze kaders op dit moment nog is voor economische ontwikkeling. Ook vraagt hij of dit eveneens geldt voor de circulaire economie. Ten slotte geeft hij aan het positief te vinden dat gekeken wordt naar de economische sectoren in relatie tot andere regio's en de focus op het doen van wat nodig is. Hij wil weten of in de omgevingsvisie ook wordt aangegeven welke sectoren minder goed passen in Noord-Holland.
Statenlid **Korzelius** (GL) merkt op dat in het stuk niet staat dat de veenweidegebieden onder water worden gezet, maar dat het grondwaterpeil wordt verhoogd om oxidatie tegen te gaan en stikstofuitstoot te beperken. De heer **Dijk** (CDA) geeft nogmaals aan hierover graag duidelijkheid van GS te ontvangen.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) stelt dat de analyse duidelijk laat zien dat er iets moet gebeuren en dat scherpe keuzes noodzakelijk zijn. Volgens haar is de tegenstelling tussen natuur en gezonde leefomgeving enerzijds en economische groei anderzijds te simpel. De verkenning over het maximaliseren van het verdienvermogen heeft dan ook niet haar voorkeur, omdat deze te weinig uitgaat van brede welvaart. Zij wijst erop dat de gevolgen van klimaatverandering steeds zichtbaarder worden en vindt het van belang dat keuzes over de inrichting van de openbare ruimte rekening houden met de lange termijn. Zij noemt het een goed begin dat in de stukken wordt gesproken over het bevorderen van diversiteit in economische sectoren in plaats van uitsluitend inzetten op het maximaliseren van verdienvermogen. De ChristenUnie wil echter een stap verder gaan en pleit voor een toekomstbestendige economie die rekening houdt met duurzaamheid en sociale rechtvaardigheid. Zij verwacht dat de provincie Noord-Holland hiervoor meer ruimte maakt.
Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) ziet graag vaker stukken waarin nadrukkelijker over de lange termijn wordt nagedacht. Zij is positief over het uitgebreide participatietraject, maar wil in de toekomst duidelijker terugzien waar dit direct tot veranderingen of nieuwe impulsen heeft geleid. Ook vraagt zij of er een terugkoppeling naar de participanten heeft plaatsgevonden en zo nee, waarom niet. Over energie merkt zij op dat het probleem volgens Volt niet is dat het stroomnet vol zit, maar dat de capaciteit op piekmomenten onvoldoende is. Een betere spreiding en verhoging van de capaciteit moeten volgens haar samen een oplossing bieden. Zij benadrukt dat de besluiten die nu worden genomen, bepalend zijn voor het Noord-Holland van 2100 en dat er daarom ambities moeten worden uitgesproken. Verder vraagt zij of de WHO-advieswaarde voor luchtkwaliteit ooit haalbaar is of binnen een realistisch tijdsbestek en of een afname van het aantal vluchten op Schiphol niet onderdeel van de discussie zou moeten zijn. Ook vraagt zij waarom geurhinder niet wordt aangepakt totdat deze onder de WHO-normen komt. De zin over het streven naar meer circulaire economie mag volgens haar krachtiger en de fractie overweegt amendementen om de ambities scherper te formuleren. In de stukken staat dat complementariteit met andere delen van Nederland en Europa moet worden meegenomen in de afwegingen, maar mevrouw **Van den Bogaerde** ziet dit niet terug in de overwegingen van GS. Zij vraagt of dit betekent dat Europa slechts een kleine rol speelt in de ambities van Noord-

Holland. Tot slot noemt zij Tata Steel een grote zorg van de Noord-Hollanders en vraagt zij of dit bedrijf nog past binnen de ambitie om de economie van de provincie te richten op de sectoren waarin Noord-Holland sterk en onderscheidend is. Zij wijst op de participatie-rapportage waarin staat dat '*participanten de afhankelijkheid van staalproductie erkennen en dat sluiting alleen betekent dat de vervuiling verplaatst wordt naar het buitenland'*. Volgens Volt suggereert het gebruik van het woord *'erkennen'* dat het een voldongen feit is dat Noord-Holland afhankelijk is van staalproductie. Mevrouw **Van den Bogaerde** vermoedt hier een bias en merkt op dat er in andere delen van Europa wel mogelijkheden bestaan om groen staal te produceren. Tot slot vraagt zij, in aansluiting op de eerdere discussie over veiligheid van vrouwen in het ov, waarom sociale veiligheid niet wordt genoemd en verzoekt zij GS hierop te reflecteren.

De heer **Karar** (PvdA) zegt dat hij na lezing van het stuk de sfeer van de Statendag herkent, waarin werd opgeroepen om innovatief te zijn en scherpe keuzes te durven maken. Hij noemt de Deltawerken als voorbeeld: ook dat plan stuitte destijds op veel tegenstand en hoge kosten, maar door een compromis is het gerealiseerd en is het nu een bron van trots. Innovatie heeft het oorspronkelijke plan bovendien verbeterd. Hij vindt dat Provinciale Staten deze manier van denken moeten meenemen bij de keuzes die gemaakt gaan worden. De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat hij het innovatieverhaal van de heer **Karar** (PvdA) niet kan rijmen met diens eerdere kritiek op het innovatieverhaal van de heer **Van den Berg** (JA21). De heer **Karar** licht toe dat hij voor innovatie is die bewezen is en daadwerkelijk kan worden toegepast, ook als dit in sommige gevallen extra kosten met zich meebrengt, omdat dit op de lange termijn duurzame oplossingen genereert. Namens de PvdA benadrukt hij daarnaast het belang van degelijke en betaalbare woningbouw en hij waardeert het dat dit in de stukken als prioriteit is opgenomen. Verder noemt hij een gezonde leefomgeving, waterveiligheid en de kwaliteit van de energienetten logische prioriteiten en vindt hij het positief dat in het stuk wordt onderkend dat de natuur veranderlijk is. De heer **Karar** (PvdA) benadrukt dat de voedsellandbouw en de industrie cruciaal zijn voor Noord-Holland. De transitie is volgens hem belangrijk, maar deze sectoren moeten ondersteunend zijn aan een goede leefomgeving en niet andersom. Hij steunt de inzet op het ov en pleit voor een bushalte op fietsafstand voor iedereen. Ook vindt hij het positief dat in nieuwe bouwplannen rekening wordt gehouden met de risico's van klimaatverandering, zoals wateroverlast. Daarbij vraagt hij GS in hoeverre 'droog en niet altijd hoog' overeenkomt met de huidige praktijk en in hoeverre dit als randvoorwaarde voor nieuwe bouwprojecten de woningbouwrealisatie beperkt. Daarnaast vraagt hij GS om inzichtelijk te maken wat de ruimtelijke claim van Defensie op Noord-Holland is. Tot slot stelt hij dat er op het gebied van gezondheid winst te behalen valt door landbouw en industrie hier meer op in te zetten.

De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat het erop lijkt dat de PvdA toch een van de extreme scenario's uit de modellen kiest. De heer **Karar** (PvdA) is het daar niet mee eens en stelt dat het gaat om een samenspel, waarbij landbouw en industrie weliswaar cruciaal zijn, maar altijd in dienst staan van een gezonde leefomgeving. Hij vraagt GS in hoeverre het natuurlijke water- en bodemsysteem, voldoende kwalitatieve woningen en een gezonde leefomgeving met elkaar in strijd zijn, of dat deze juist complementair zijn. Daarnaast spreekt hij waardering uit voor het onderzoek van de Rekenkamer dat nu bij de commissie Leefomgeving ligt en waarin enkele

scherpe keuzes over het stroomnet zijn benoemd. Hij vraagt GS wat de scherpe keuzes op het gebied van woningbouw zijn, omdat hij dit niet uit de stukken kon opmaken.
Volgens Statenlid **Korzelius** (GL) sluiten de waarden van GroenLinks het beste aan bij de scenario's *Water- en bodemsturend* en *Gezonde leefomgeving*, waar ook de voorkeur van zijn fractie naar uitgaat. GL kiest dan ook voor een samenstel van elementen uit deze beide scenario's. Deze keuzes zijn volgens hem niet altijd strijdig, maar hebben juist raakvlakken, bijvoorbeeld op het gebied van energie, natuur, landbouw en de versterking van het openbaar vervoer. Duurzaam waterbeheer met een natuurlijk watersysteem is voor GL erg belangrijk. Daarbij wijst hij op de trits 'opvangen, vasthouden en bergen', die inmiddels breed wordt toegepast in het waterbeheer, evenals de verhoging van het grondwaterpeil in de veenweidegebieden.
De heer **Vendrig** (BBB) vraagt hoe Statenlid Korzelius (GL) aankijkt tegen innovatieve oplossingen om veenweidegebied te vernatten, bijvoorbeeld via een waterinfiltratiesysteem. Statenlid **Korzelius** antwoordt dat dit, als het mogelijkheden biedt om nadelen te beperken, zeker het onderzoeken waard is. De heer **Vendrig** stelt dat peilverhoging niets oplost omdat het midden van het perceel dan alsnog verdroogt, terwijl waterinfiltratie volgens hem goede resultaten geeft. Vervolgens merkt Statenlid **Korzelius** op dat bij het scenario *Water- en bodemsturend* woningbouw moet plaatsvinden in hoger gelegen gebieden, maar dat deze delen al grotendeels zijn bebouwd. Hoog is bovendien niet altijd droog; zo zijn de strandwallen en het Gooi al dichtbebouwd. De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of Statenlid Korzelius het ermee eens is dat het college moet oproepen tot 'droog maar niet per se hoog' bouwen en of Statenlid Korzelius hem zal steunen in een debat in de PS-vergadering. Statenlid **Korzelius** is het daarmee eens.
Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat GroenLinks het onderdeel *Wonen* in het scenario *Water- en bodemsturend* niet ondersteunt, maar wel het wonen in het scenario *Gezonde leefomgeving*, met als mogelijke consequentie dat een deel van de woningvraag buiten de provincie wordt opgevangen.
De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of GL daarmee kiest voor buitenstedelijk bouwen. Statenlid **Korzelius** antwoordt dat *straatje erbij* niet de grote bouwproductie betreft die nodig is voor Noord-Holland. Hij vindt dat in de omgevingsvisie duidelijk moet worden aangegeven voor welke soorten landbouw wordt gekozen. Daarnaast benadrukt hij dat het scenario *Gezonde leefomgeving* staat voor krimp van Schiphol, omdat het ruimtegebruik van Schiphol steeds meer wordt ingeklemd.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) geeft aan op één lijn te zitten met GL wat betreft de krimp van Schiphol en vraagt om steun van GL wanneer de ChristenUnie hierover een amendement of motie indient. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat dit afhangt van de inhoud.
De heer **Van den Berg** (JA21) merkt op dat het kabinet beslist over de krimp van Schiphol. Statenlid **Korzelius** (GL) bevestigt dit en wijst erop dat dit onderwerp ook in het landelijke verkiezingsprogramma van GL staat. Hij benadrukt dat GL de productie van groen staal ondersteunt en geeft aan de onderhandelingen tussen het Rijk en Tata Steel af te wachten voordat hij zijn conclusies trekt. Hij mist in het keuzepalet het onderwerp sociaal- en klimaatrechtvaardigheid en vraagt welke gevolgen de scenario's hebben voor de bestaanszekerheid. Daarbij wil hij weten hoe wordt geborgd dat de noodzakelijke klimaatmaatregelen ook klimaatrechtvaardig zijn en de bestaanszekerheid niet aantasten. Ook vraagt hij hoe wordt voorkomen dat inwoners van transitieregio's en sectoren die aan

concurrentiekracht verliezen de dupe zijn. Hij verzoekt GS de sociale en klimaatrechtvaardige effecten in de volgende stukken uit te werken. Statenlid Korzelius heeft een aantal vragen aan GS, namelijk:

- wat besluiten we op 29 september en hoe werkt dit door in het definitieve stuk;
- zijn GS bereid om groennorm aandacht te besteden en dat op te nemen in ruimtelijke ontwikkelingen;
- kunnen GS onderzoeken hoe we zo snel mogelijk stoppen met gewasbeschermingsmiddelen en dit verbinden aan de scenario's voor duurzame landbouw;
- kunnen GS garanderen dat natuurinclusief bouwen de standaard wordt in de provinciale visie op woningbouw;
- zijn GS bereid om de sociale en klimaatrechtvaardige effecten van de scenario's expliciet en systematisch in kaart te brengen zodat de inwoners van die sectoren niet in de kou komen te staan?

GL kiest voor een combinatie van de scenario's *Water- en bodemsturend* en *Gezonde leefomgeving.* Hij is voor wonen bij ov-knooppunten en niet voor *hoog en droog* bouwen

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

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de WHO-advieswaarde in de toekomst richtinggevend kan zijn, maar dat het opnemen ervan als streefwaarde niet realistisch en haalbaar is.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat bij de realisatie van infrastructuur ook wordt gekeken naar de landschappelijke inpassing. De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat zijn opmerking ook betrekking had op de energie-infrastructuur. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat gedeputeerde **Rommel** hierop zal reageren.
Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat bij het scenario *Gezonde leefomgeving* een aantal industriegebieden van provinciaal belang zullen worden benoemd, maar dat de kaart niet opnieuw wordt ingetekend. De keuze voor een gezonde leefomgeving wordt gemaakt binnen de bestaande situatie. De gedeputeerde geeft aan dat in de toekomst alle mobiliteitsmodaliteiten nodig zijn, waarbij in het landelijk gebied de infrastructuur voor auto's meer nodig zal zijn dan in de stedelijke omgeving.
Het standpunt van het college is dat er een toekomst voor Tata Steel is in de provincie Noord-Holland maar wel voor groene en schone staal.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat bij het beleid voor een gezonde leefomgeving en de milieuregelgeving duidelijke kaders moeten worden meegegeven, waaraan ook de agrarische sector moet voldoen. De heer **Kes** (SP) merkt op dat voor andere sectoren, zoals industrie en luchthaven, wel wordt gesteld dat binnen de norm moet worden gebleven, maar dat dit bij gewasbeschermingsmiddelen ontbreekt. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat zowel de industrie als de agrarische sector aan de wet- en regelgeving moeten voldoen, maar dat normering niet in de omgevingsvisie thuishoort. De heer **Kes** (SP) geeft aan het betoog van de gedeputeerde niet te volgen, omdat het volgens hem over veel meer zaken gaat, waaronder waterkwaliteit.
Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat giftige stoffen vallen onder regelgeving en dat een gezonde leefomgeving en de waterkwaliteit worden benoemd, maar dat het niet gaat over de afzonderlijke stoffen.

Gedeputeerde **Rommel** denkt dat het goed is om helder te hebben wat de bedoeling is. Het gaat om het document met richtingen en ambities en daar wordt het besluit over genomen en in de PS-vergadering kunnen de fracties moties en amendementen indienen. De heer **Karar** (PvdA) vraagt ter verduidelijking of het gaat om de instrumenten of om de afweging. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat het niet om de instrumenten gaat, maar om de ambities en richtingen, waaraan de consequenties van de aanpassingen zijn verbonden. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat het kiezen tussen de verschillende *stel-dat*-verkenningen niet aan de orde is. De heer **Van Gilse** (VVD) wil weten hoe het aanvullend meegeven van ambities en richtingen zich verhoudt tot de tweede fase van de participatie. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de richtingen en ambities worden verwerkt in de open vragen die worden gesteld in de participatie. De heer **Klein** (ChristenUnie) informeert hoe GS de advisering van amendementen voor zich zien en waarop het advies zal worden gebaseerd. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit, zoals altijd, hetzelfde proces volgt als bij moties en amendementen. De heer **Klein** merkt op dat normaal gesproken het coalitieakkoord bepalend is voor het beleid en dat hij het zou waarderen als bij de advisering terughoudendheid wordt betracht, zodat politieke meningen niet doorklinken en de focus ligt op de logische consequenties van de voorgestelde amendementen. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat de procedure zal verlopen zoals gebruikelijk en dat de uiteindelijke afweging aan de Staten is.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de commissieleden de nieuwe vragen voor de tweede participatieronde, die wordt opgestart na het besluit over de richtingen en ambities, van tevoren te zien krijgen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit niet het geval is, maar dat de commissieleden de vragen wel zelf kunnen invullen. Zij geeft aan dat natuurinclusief ruimtegebruik in de stukken is opgenomen en dat GS ook de maatschappelijke inpassing van de energie-infrastructuur onderkennen. Bij maatwerkafspraken wordt ingezet op integratie van natuur, onder meer door bedrijventerreinen natuurinclusief te maken. Daarnaast vormt de energievisie een bouwsteen van de omgevingsvisie. De mail van Landschap Noord-Holland, waar de SP naar verwees, is haar niet bekend en zij vraagt of de SP deze door wil sturen indien mogelijk. Zij wijst erop dat in de regionale veenweidestrategie is vastgesteld dat innovatieve oplossingen worden onderzocht, omdat er onvoldoende zoetwater beschikbaar is om de gebieden volledig onder water te zetten. Daarbij merkt zij op dat onder water zetten weliswaar CO_2 reduceert, maar dat dit tegelijkertijd leidt tot de uitstoot van methaan en lachgas. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat dit onderzoek ook wordt meegenomen in de omgevingsvisie. Zij benadrukt dat de natuurdoelen niet worden afgeschaald, maar dat er in bepaalde gebieden anders mee moet worden omgegaan en dat hiervoor oog moet zijn. Bij het toetsingskader zal per onderwerp worden aangegeven of het een provinciaal of gemeentelijk belang betreft en welke belangen daarbij spelen. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de gedeputeerde kan bevestigen dat natuur een belang is. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat bij de vergunning voor een windturbine bij de Noorder IJplas een MER-rapportage en een natuurtoets verplicht waren en dat bij iedere vergunningsaanvraag aan de vergunningsvoorwaarden moet worden voldaan.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de meeste landbouw in Noord-Holland extensief is, maar dat sommige veehouderijen intensiever werken. Waar mogelijk wordt extensivering toegepast in de nabijheid van Natura 2000-gebieden.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat bij de watervoorziening nu al zichtbaar is dat er oplossingen moeten worden gevonden voor het watertekort. Daarbij moet niet alleen natuurinclusief, maar ook waterinclusief worden gewerkt, ook bij verstening.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de participatie tot nu toe niet representatief is. Wel is met veel inwoners gesproken en is er geluisterd naar hun inbreng. Er is een quickscan gemaakt om te zien in hoeverre de richtingen en ambities aansluiten bij wat inwoners hebben ingebracht. De representativiteit volgt pas in de volgende ronde. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt welk percentage van de inbreng van de participanten GS meenemen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat er een samenvatting voorligt waarin is vergeleken wat GS belangrijk vonden en of er sprake was van missers. De heer **Faassen** merkt op dat dit meer lijkt op een informatief referendum dan op participatie. Gedeputeerde **Rommel** reageert dat dit de conclusie is van de heer Faassen.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt wat wordt bedoeld met het naast elkaar leggen van het participatietraject en de commissiebevindingen. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat GS een voorstel hebben gedaan met ambities en richtlijnen die zij voorziet. Het participatietraject was een apart proces, waarin aan participanten is gevraagd wat zij belangrijk vinden voor Noord-Holland. De uitkomsten daarvan zijn geanalyseerd en naast het voorstel met richtlijnen en ambities gelegd. GS constateerden daarin geen mismatch en legt nu aan de Statenleden de vraag voor of er nog iets ontbreekt.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat gescheiden watersystemen in woningen worden meegenomen in de klimaatadaptatie in de uitvoeringsagenda. Dit betreft de ruimtelijke ordening. Bij de nieuwe verordening wordt bekeken of er geen dubbelingen in zitten. Het gaat daarbij om het maken van goede keuzes in de visie op de ruimte. De gedeputeerde geeft aan dat er een integrale visie wordt ontwikkeld voor het waterbeheer, waarbij alle waterschappen bij de overleggen zijn betrokken.
De gedeputeerde vindt de vraag van de heer **Bilgin** (FvD) over de gevolgen van het huidige beleid voor woningbouw en werkgelegenheid, technisch van aard en zij zal deze schriftelijk beantwoorden.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat er een datacenterstrategie is en dat bestaande plannen voor hyperscales niet kunnen worden aangepast. In de toekomst wordt ingezet op kleinere datacenters met extra ruimte voor maatschappelijke functies, zoals bij De Kwakel. Het extensiveren van de landbouw is geen doel op zich maar de zeven sporen van kringlooplandbouw worden wel gevolgd, waarbij voedselzekerheid wordt meegenomen in de toekomstbestendige economie en goede landbouwgronden beter worden beschermd. De gedeputeerde geeft aan dat flexibel moet worden ingespeeld op natuurontwikkeling zoals die uit de ecologische monitoring blijkt. Het Rijk heeft aangekondigd met een richtlijn te komen, en samen met de agrarische sector wordt verkend hoe landbouwgebieden goed kunnen worden getypeerd.
Volgens gedeputeerde Rommel kan negentig procent van de woningnood binnenstedelijk worden opgelost en de resterende opgave kan met maatwerk worden ingevuld. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt in hoeverre voedselzekerheid wordt meegenomen in de consequenties van de gemaakte keuzes. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat de keuzes in samenhang moeten worden gemaakt en dat dit soms pijnlijk kan zijn. Mevrouw **Den Boer** vraagt of er landelijk of ook Europees wordt gekeken. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit aan PS is.

De demografische ontwikkelingen worden volgens de gedeputeerde genoemd in het werkboek en het kaartenmateriaal bij dilemma 11, dit is gebaseerd op de bevolkingsprognose en komt terug in de omgevingsvisie.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat op korte termijn een besluit moet worden genomen over de ruimte die nodig is voor energiecongestie en de stikstof. Dit geldt ook voor de lange termijn, omdat dit een grote ruimtelijke impact heeft.
De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt naar de flexibele schil. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat de gemeenten daarvoor capaciteit kunnen aanvragen.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat op de vraag van de VVD over de kosten voor waterveiligheid bij bouwen in lager gelegen gebieden nog nader moet worden gekeken.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat naast binnenstedelijke locaties ook buitenstedelijke gebieden in beeld zijn als onderdeel van de plancapaciteit die nodig is voor woningbouw.
De vragen van het CDA zullen door de gedeputeerde schriftelijk worden beantwoord.
De gedeputeerde geeft aan dat de deelnemers die zich online hebben ingeschreven de participatierapportage hebben ontvangen evenals een toelichting op het tweede deel op hun e-mailadres.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat er wel degelijk wordt gekeken naar de complementariteit met Europa en naar wat nationaal of internationaal moet gebeuren. Dat het woord niet vaak in de stukken voorkomt, betekent volgens haar niet dat het minder belangrijk is.
Sociale veiligheid is volgens de gedeputeerde een verantwoordelijkheid van de gemeente en het is de vraag in hoeverre dit past binnen de verhouding tussen gemeente en provincie.
Gedeputeerde Rommel zegt toe de claim op de ruimte door Defensie inzichtelijk te maken en dit kan worden meegenomen in de ruimtevraag, omdat de plannen van Defensie bekend zijn.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de groennorm een vraagstuk binnen natuurinclusief beleid is, afhankelijk van de aanpak van het Rijk en dat dit maatwerk vergt.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt naar de klimaatadaptatie van de waterkeringen.
De heer **Hollebeek** (PvdD) verwijst naar de vermeende mail van Landschap Noord-Holland en wijst erop dat in het noordwesten de meest kwetsbare natuurgebieden vaak hoog liggen. Hij pleit voor maatwerk en hoopt dat dit in de stukken wordt opgenomen.
De heer **Kes** (SP) geeft aan zich binnen de fractie te beraden op een mogelijke motie.
Mevrouw **Berkvens** (D66) beraadt zich eveneens op moties en amendementen.
De heer **Faassen** (50PLUS) meldt dat ook zijn fractie een motie en mogelijk een amendement overweegt.
De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of de gedeputeerde kan toezeggen dat in de omgevingsvisie, rekening houdend met andere belangrijke onderwerpen, wordt geregeld hoe woningbouw in Noord-Holland kan worden gerealiseerd.
De heer **Van Gilse** (VVD) is tevreden met de beantwoording maar vindt het nog geen hamerstuk.
Mevrouw **Schneemann** (Volt) overweegt een motie of amendement over Europa.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of GS bereid zijn de sociale en klimaatrechtvaardige effecten van de gemaakte keuzes in kaart te brengen en mee te laten wegen.

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

Gedeputeerde **Rommel** antwoordt op de vraag van Statenlid **Korzelius** (GL) dat de sociale en klimaatrechtvaardige effecten van de gemaakte keuzes de verantwoordelijkheid van de gemeenten is. Op de vraag van de heer **Van den Berg** (JA21) over de klimaatadaptatie van de waterkeringen geeft zij aan dat dit onderdeel is van de Deltawerken en dat dit nog zal volgen. Ten aanzien van de vraag van de heer **Nijkamp** (BBB) zegt zij dat GS bij alle opgaven bezig zijn met de vraag hoe woningbouw kan worden gerealiseerd. Volgens de gedeputeerde kan negentig procent van de opgave binnenstedelijk worden gerealiseerd, terwijl aan de randen van dorpen maatwerk nodig is. In de omgevingsvisie moet bij de ruimtelijke afweging worden bekeken wat de consequenties van de gemaakte keuzes zijn.

8 sluiting

De **voorzitter** dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de vergadering om 23.15 uur

Tijdens het debat van 8 september heeft gedeputeerde Rommel twee toezeggingen gedaan:

1. De gedeputeerde vindt de vraag van de heer **Bilgin** (FvD) over de gevolgen van het huidige beleid voor woningbouw en werkgelegenheid, technisch van aard en zij zal deze schriftelijk beantwoorden.
2. De vragen van het CDA zullen door de gedeputeerde schriftelijk worden beantwoord.

1. **Vragen Forum voor democratie**

Uit het verslag

*"De heer **Bilgin** (FvD) benadrukt dat de gemaakte keuzes niet alleen de ruimtelijke invulling raken, maar ook bepalen wie in Noord-Holland nog een toekomst heeft. Volgens hem leiden sommige keuzes ertoe dat grote groepen Noord-Hollanders weinig perspectief hebben. Er blijft weinig ruimte over voor woningbouw en wie een zelfstandig bestaan wil opbouwen moet de provincie verlaten of vermogend zijn. Bij het scenario Gezonde leefomgeving ziet de FvD dat veel mensen het moeilijk krijgen: praktisch werkenden verliezen werkgelegenheid en strengere milieunormen beperken het autogebruik, waardoor wonen in Noord-Holland lastig wordt voor wie buiten de provincie werkt. Hij erkent dat een grote schaalsprong in het ov terecht is, maar vraagt zich af in hoeverre Den Haag hieraan wil bijdragen. Het maximaliseren van verdienvermogen klinkt interessant, maar volgens de heer **Bilgin** vergroot dit de ongelijkheid tussen stad en regio, omdat industrie verdwijnt en er in Amsterdam voor de middenklasse geen plek meer is. Het scenario Strategische Europese autonomie noemt hij het minst slechte, omdat daarin ruimte blijft voor de agrarische sector, de staalindustrie en de technologie. Dit biedt perspectief voor zowel theoretisch als praktisch opgeleiden, zodat iedere Noord-Hollander kan bloeien. Toch noemt hij ook dit geen ideaal scenario: doorgeschoten klimaatdoelstellingen en stikstofbeperkingen zorgen ervoor dat industrie weinig oplevert, met armoede en economische achteruitgang tot gevolg. De heer **Bilgin** ziet mogelijkheden om dit laatste scenario werkbaar te maken door middel van kernenergie, innovatie, investeringen in light rail en metro, ondersteuning van lokale voedselproductie en Schiphol-op-zee. Hij vraagt GS of zaken als woningbouw en werkgelegenheid aansluiten bij het beleid dat momenteel wordt gevoerd."*

Antwoord GS: De scenario's of stel-dat verkenningen, zoals geschetst in het keuzepalet, zijn bedoeld om een bepaald uitgangspunt tot het uiterste door te redeneren. Zodat duidelijk wordt wat de gevolgen van bepaalde uitgangspunten zijn. Wat in de stel-dat verkenningen wordt geschetst aan gevolgen voor woningbouw en werkgelegenheid, geven daarom aan wat de consequenties voor woningbouw en werkgelegenheid kunnen zijn als uitkomst van de keuzes die gemaakt worden in die specifieke verkenning. Deze consequenties hoeven niet te passen bij huidig beleid. Het gaat er juist om los te komen van huidig beleid en vrij te kunnen denken en te onderzoeken wat er gebeurt als je een bepaalde keuze (theoretisch) tot in het uiterste zou doorvoeren. De inzichten die de verkenningen opleverden, aan oorzaak / gevolg relaties en ook in wat wel en niet wenselijke ontwikkelingen zijn, zijn vervolgens gebruikt bij het opstellen van de richtingen en ambities. Hierin is het voorstel om voor woningbouw voldoende ruimte te houden in Noord-Holland om te voorzien in de woningbehoefte en wegnemen woningtekort. Dit komt overeen met het huidige beleid en uitwerking daarvan (actieagenda wonen en woondeals).

2. **De vragen van het CDA zullen door de gedeputeerde schriftelijk worden beantwoord**.

*De heer **Dijk** (CDA) mist in het stuk een duidelijke ambitie, zoals klimaatneutraal en circulair in 2050. Omdat specifieke locaties niet worden genoemd, vindt hij het lastig om keuzes te maken. Voor het CDA is de woningnood een van de belangrijkste thema's.*

a. *Hij vraagt hoe GS ervoor gaan zorgen dat natuurinclusief en klimaatbestendig bouwen niet ten koste gaat van de betaalbaarheid.*

Antwoord GS: In de richtingen en ambities staat dat GS de inzet op een "klimaatadaptieve, gezonde en veilige leefomgeving" belangrijk vinden en dat deze daarom randvoorwaardelijk zijn. Als deze aspecten vanaf het begin integraal in de uitwerking worden meegenomen kunnen ze met ontwerpkeuzes in stedenbouw en gebouwontwerp zodanig optimaal worden ingepast, dat de kosten beheersbaar blijven en de betaalbaarheid gegarandeerd wordt en kan het juist waarde toevoegen.

b. *Daarnaast pleit hij voor meer balans tussen binnen- en buitenstedelijke woningbouw en vraagt of GS die mening delen.*

Antwoord GS: Tot en met 2030 zijn er voldoende woningbouwplannen, zowel buiten- als binnenstedelijk om de behoefte en tekorten aan woningen op te vangen. Het huidige beleid is erop gericht om woningen zoveel als mogelijk te bouwen op of nabij goed bereikbare (OV) plaatsen. Tegelijkertijd is het ook nu al mogelijk om buitenstedelijk te bouwen als dit binnenstedelijk niet voldoende of niet snel genoeg kan. Een deel van de plancapaciteit die nodig is om tot voldoende woningbouw te kunnen komen – t/m 2030 en ook voor de periode daarna – betreft buitenstedelijke locaties. En daarnaast zijn de mogelijkheden uitgebreid om via maatwerk te bouwen in beschermd gebied en – ten behoeve van de leefbaarheid – kunnen per kern tot 25 woningen aan de rand van de bebouwing worden toegevoegd.

*De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er met het nieuwe beleid van dit college toch al sprake is van balans. De heer **Dijk** (CDA) antwoordt dat dit volgens zijn fractie niet zo is, omdat volgens het CDA de grootste opgave binnenstedelijk moet plaatsvinden.*

*De heer **Dijk** (CDA) benadrukt het belang van voedselteelt en vindt dat hiermee voldoende rekening moet worden gehouden in de omgevingsvisie. Volgens hem moet juist nu worden ingezet op voedselzekerheid, waarbij bollen- en bloementeelt ook een belangrijke rol speelt.*

c. *Hij vraagt of GS bereid zijn dit mee te nemen.*

Antwoord GS: Voedselzekerheid en de waarde van sierteelt als economische activiteit zijn in beeld bij GS.

Daarbij wijst hij erop dat in het stuk staat dat akkerbouw, bollenteelt en veehouderij op gras op de lange termijn niet meer op zoet water kunnen rekenen, terwijl vollegrondstuinbouw, kassenbouw en zadenveredeling die beperking niet hebben.

d. *Hij vraagt hoe deze scheiding in de praktijk werkt en*

Antwoord GS: in de richtingen en ambities wordt geen onderscheid gemaakt tussen sectoren als het gaat om verzilting. Er staat dat in die gebieden waar verzilting optreedt geanticipeerd moet worden om alsnog voldoende zoet water beschikbaar te houden en als dat niet lukt het landgebruik zich hier op termijn op aan zal moeten passen.

e. *hoe het CDA het onder water zetten van de veenweidegebieden in het keuzepalet moet interpreteren.*

Antwoord GS: Het verhogen van het grondwaterpeil in het veenweidegebied is beschreven als onderdeel van een stel-dat verkenning. In de richtingen en ambities zijn de veenweidegebieden benoemd als ontwikkel- of transitiegebied. Een gebied waar een verandering nodig is om welvarend te blijven. Hoe dit er uit zal zien is onderdeel van verdere uitwerking van de richtingen en ambities in de ontwerp-omgevingsvisie.

*De heer **Dijk** (CDA) merkt op dat in vrijwel alle verkenningen flink wordt ingezet op uitbreiding van het ov en de doorfietsroutes. Het CDA staat hier positief tegenover, maar vindt dat dit niet ten koste mag gaan van investeringen in infrastructuur en verkeersveiligheid.*

f. Hij vraagt de gedeputeerde om een reactie.

Antwoord GS: Verkeersveiligheid is en blijft altijd een belangrijk speerpunt. Verder zullen we blijven investeren in infrastructuur, met een belangrijk aandachtspunt ook voor de instandhouding van onze huidige infrastructuur. We hebben alle modaliteiten nodig om de bereikbaarheid te behouden, het openbaar vervoer en de fiets hebben hier een prominente plek in. In meer landelijke delen van onze provincie blijft de afhankelijkheid van auto.

*De heer **Dijk** vindt de omschrijving van economie in de stukken onduidelijk; eerst wordt gesteld dat gekozen wordt voor diversiteit in sectoren boven maximaal verdienvermogen, maar volgens hem ontbreekt daarbij de uitleg en de ambitie. Tegelijkertijd wordt wel nadruk gelegd op technologie en specifieke clusters.*

g. Hij vraagt GS om hierover meer duiding te geven.

Antwoord GS: Zoals staat aangegeven in het door PS vastgestelde 'Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel' (…) hebben we een krachtige economie nodig met voldoende verdienvermogen om de verschillende transities (circulair, klimaatadaptief, biodivers) te versnellen op weg naar een duurzame toekomst. Uit de Economische verkenning van de Noord-Hollandse economie ten behoeve van het Toekomstbeeld en uit Economische Verkenningen voor de MRA blijkt de diversiteit van economische sectoren *verantwoordelijk voor de (veer-)kracht van onze economie. Om deze kracht door diversiteit niet te verliezen en tegelijkertijd in het verlengde van de aanbevelingen van het rapport Draghi te werken aan versterken van de concurrentiekracht en meer strategische* autonomie waarbij ingezet wordt op sectoren waar wij als regio sterk en onderscheidend in zijn wordt dan ook voorgesteld om in te zetten op specifieke clusters en gebieden. Dat ligt ook in het verlengde van het aangegeven uitgangspunt om die claims de ruimte te geven, waar Noord-Holland goed en onderscheidend in is. Dat betekent dat we in onze afwegingen complementariteit met andere delen van Nederland en Europa betrekken. Welke sectoren en clusters van Strategisch belang zijn, wordt de komende tijd verder onderzocht. Er worden in de tekstvoorbeelden gegeven van clusters die hieronder zouden kunnen vallen.

*De heer **Dijk** (CDA) wijst op de passage dat de ruimte voor economische ontwikkeling wordt begrensd door de randvoorwaarden die de leefbaarheid in Noord-Holland beschermen.*

h. Hij vraagt welke randvoorwaarden hiermee worden bedoeld en

Antwoord GS: Daarover staat in het rapport Keuzepalet het volgende: "De milieucontouren werken wederkerig. Ze zorgen voor een beschermingsgraad voor inwoners in het kader van een gezonde leefomgeving én ze markeren de ruimte waarbinnen activiteiten die emissies met zich meebrengen de ruimte krijgen. De behoefte aan gezondheidsbescherming en de behoefte aan extra milieuruimte voor bedrijven nemen beiden toe. Er zijn knelpuntsituaties ontstaan ten aanzien van een gezonde leefomgeving. Met onze beperkte ruimte en huidige keuzes die we maken, schatten we in dat deze knelpuntsituaties blijven bestaan en toenemen. Ook op locaties waar dit nu nog niet speelt". Het gaat hier dus vooral om de randvoorwaarden vanuit gezonde leefomgeving,

waterkwaliteit en -beschikbaarheid, omgevingskwaliteit, voldoende huisvesting en bereikbaarheid.

i. *hoeveel ruimte er binnen deze kaders op dit moment nog is voor economische ontwikkeling.*

Antwoord GS: De ruimte wordt bepaald door de afweging tussen ruimte voor economie en andere ruimtevragers, m.n. woningbouw. Hierover moet nog een integrale afweging worden gemaakt binnen het proces van de omgevingsvisie. De grenzen tav gezonde leefomgeving zijn in die zin neutraal en kunnen net zo goed de woningbouw beperken. Kwantitatief is daarover dus nog geen uitspraak te doen.

j. *Ook vraagt hij of dit eveneens geldt voor de circulaire economie.*

Zie antwoord bij i.

Ten slotte geeft hij aan het positief te vinden dat gekeken wordt naar de economische sectoren in relatie tot andere regio's en de focus op het doen van wat nodig is.

k. *Hij wil weten of in de omgevingsvisie ook wordt aangegeven welke sectoren minder goed passen in Noord-Holland.*

Antwoord GS: We zullen in de omgevingsvisie vooral uiteenzetten welke sectoren en clusters toekomstbestendig zijn, uitgaande van de sterktes van onze regionale economie, het belang van/bijdrage aan strategische autonomie en de beschikbaarheid van de schaarse ruimte en andere randvoorwaarden. We zullen terughoudend zijn in het benoemen van sectoren die hier niet meer goed passen. We zullen leidende principes formuleren die als leidraad dienen voor vestigingsvoorwaarden voor bedrijven, selectief vestigingsbeleid. Dit kan resulteren in situaties waar het voor sommige bedrijven en sectoren onaantrekkelijker wordt om zich hier te vestigen.

Beste Cie leden

Ik zit hier om jullie dringend te verzoeken door te pakken met de Onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland.

In 2014, ruim 10 jaar geleden, ontstond onrust in Broek in Waterland. De plannen van de provincie met de N247 dwars door ons dorp, zouden rampzalig uitpakken.

De Dorpsraad liet het er niet bij zitten, en kwam met een plan voor een onderdoorgang. We spraken regelmatig in bij de Cie.

In cocreatie met de Provincie, de gemeente Waterland en de inwoners is de oplossing gevonden.

Een prachtig plan, in jullie coalitie akkoord. Dit is een bewuste keuze geweest voor de tunnelvariant.

Afgesproken is dat jullie de kosten dragen voor 1/3, de Vervoerregio 1/3 en het Rijk te vragen voor de resterende 1/3.

In het integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur 2026 – 2033 staat nog een oude tekst, we dringen erop aan dat deze recht doet aan de actualiteit.

Het tweede grote infra project in jullie akkoord – verlenging A8-A9 – gaat niet door. Dat levert extra middelen op van € 300 miljoen.

Nieuwbouwplannen in onze regio rijgen zich aaneen: minstens 7.500 nieuwe huizen erbij in onze omliggende gemeenten.

Dit betekent een zwaardere belasting voor de N247, die nu al vast loopt elke dag.

Met de extra vrijgekomen middelen vanwege niet doorgaan A8/A9 vragen we als Dorpsraad een concrete toezegging om deze middelen mede in te zetten, voor eind van dit jaar.

Financier de Onderdoorgang. Laat de Broekers en de omringende gemeenten niet in de kou zitten. We zijn er klaar voor.

Dorpsraad Broek in Waterland

Aan: de commissie Ruimte van de Provincie Noord-Holland

Broek in Waterland, 24 juni 2025

Onderwerp: Doorpakken met onderdoorgang N247 Broek in Waterland

Tijd om door te pakken!

Het is inmiddels medio 2025. Sinds 6 juni 2023 ligt er een prachtig coalitie akkoord, maar er is nog altijd geen zicht op de realisatie van de Onderdoorgang door ons dorp. Ondertussen rijgen de nieuwbouwplannen in onze regio zich aaneen, met één ding gemeen: toenemende verkeersdrukte op het grootste knelpunt van de provinciale infrastructuur: de N247 door Broek in Waterland. De files worden steeds langer, de leefbaarheid steeds minder.

Met het stranden van de verbinding A8-A9 (er wordt wel gezocht naar lokale oplossingen) is de N247 door Broek in Waterland het enige grote provinciale infra-project in het coalitie akkoord. Al 40 jaar[1] vragen we aandacht voor een oplossing. Een uniek co-creatie proces van samenwerking heeft geleid tot een unaniem gedragen oplossing. Het is nu tijd dat de politiek levert wat er is toegezegd!

Waar wachten we op?

Na een jarenlange intensieve samenwerking in een unieke co-creatie tussen Provincie en Dorpsraad Broek in Waterland is een oplossing gevonden voor hét knelpunt in onze regio: een ondergrondse oplossing van de N247 door Broek in Waterland. Financiering is akkoord van de Provincie en de Vervoerregio mits het Rijk als derde partij mee betaalt.

Volgens uw coalitie akkoord 'Verbindend Vooruit' 2024-2028:
In de regio Zaanstreek-Waterland zetten we ons, ten behoeve van de leefbaarheid en de doorstroming bij Broek in Waterland, in voor de onderdoorgang met 2 maal 2 banen (waarvan 2 maal een busbaan). Hierbij gaat de voorkeur uit naar de verlengde variant, voor zover daarbij zicht is op financiering.

In 2016, 2018 en 2023 is er door Provinciale Staten unaniem waardering uitgesproken voor de wijze waarop het proces heeft plaatsgevonden. Ook kon "het zo lang samen zoeken naar een breed gedragen oplossing niet vrijblijvend zijn" en heeft de coalitie bewust gekozen voor de tunnelvariant.

Nu duidelijk is dat het project A8/A9 tot nader order is uitgesteld, dan wel in minder grote omvang wordt uitgewerkt, kan de focus verschuiven naar de realisering van de Onderdoorgang N247. De Dorpsraad Broek in Waterland dringt er bij Gedeputeerde

[1] Zie Proces en samenvatting vervolgstudie mogelijke (onder-)doorgang N247, Broek in Waterland

Dorpsraad Broek in Waterland

Staten van de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam op aan, de financiering van de Onderdoorgang van de N247 door Broek in Waterland niet meer af te laten hangen van het Rijk als derde partij. En om samen met de Vervoerregio het geld vrij te maken voor start van de realisering.

In de aangenomen motie VD35 bij de Kaderbrief 2025 staat het volgende: ‘Een onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland is een lang gekoesterde wens van de inwoners en de regio met als doel de regionale bereikbaarheid, de verkeersveiligheid op deze provinciale weg en de leefbaarheid in het dorp te verbeteren. In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is daarom opgenomen dat de voorkeur uitgaat naar de door inwoners gewenste verlengde variant, voor zover daarbij zicht is op financiering. Om de financiering van dit project en het opvangen van eventuele tegenvallers als provincie te kunnen dragen, is het wenselijk met dit amendement hier meer middelen voor vrij te spelen’.

Woningbouw in de regio

In regio Waterland staan diverse woningbouwplannen op het punt te starten met het realiseren of het maken van de benodigde ruimtelijke plannen. In de nieuwe Omgevingswet wordt een afweging gemaakt tussen verschillende belangen, zoals wonen, werken, natuur, milieu en gezondheid, om tot een evenwichtige toedeling van functies te komen. Het doel is een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te creëren, waarbij ook aandacht is voor factoren als geluid, licht, veiligheid en gezondheid.

Zonder een oplossing op de N247 in Broek in Waterland is dit doel niet te bereiken, nieuwe en bestaande bewoners en ondernemers staan nog langer in de file, het OV zal haar prioritering op de weg verliezen (er zijn immers afspraken gemaakt met de VRA over opheffen prioriteit bussen wanneer de auto’s te vaak moeten wachten).

De nieuwbouwplannen in Galgeriet, Lange Weeren, Vurige Staart, Purmerend Oostflank, zorgen voor toenemende verkeersdruk. Maar kunnen deze plannen wel gerealiseerd worden als de effecten niet passen binnen het nieuwe ruimtelijke toetsingskader? Al die langzaam rijdende en wachtende auto’s zorgen voor een enorme toename van stikstof en fijnstof in deze regio.

Dat een Onderdoorgang noodzakelijk is voor alle genoemde plannen blijkt ook uit de diverse memo’s die bij deze plannen zijn gevoegd. In alle plannen is de onderdoorgang voorwaardelijk om de regio niet op slot te zetten.

U kunt dan ook niet anders dan spoedig te besluiten dit grote knelpunt met prioriteit substantieel en duurzaam te verbeteren.

Wij hebben ons als vrijwilligers de afgelopen jaren met veel enthousiasme ingezet voor dit project. Nieuwbouw in de regio mag echter niet nog verder de leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid in ons dorp en de regio onder druk zetten.

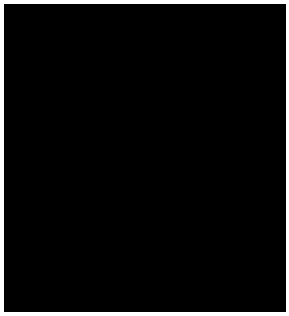
Dorpsraad Broek in Waterland

Onze concrete eis

Wij vragen vóór het eind van 2025 een concrete toezegging om het realisatieproces te starten. Dit ook in relatie tot de komende ruimtelijke procedures voor de omliggende woningbouwplannen. Wij dringen er bij u en de Vervoerregio op aan de middelen vrij te maken om de onderdoorgang te financieren. Wij zijn er klaar voor!

Namens de Dorpsraad Broek in Waterland en de VOWA - Vereniging Ondernemend Waterland -

met vriendelijke groet,



Voorzitter Dorpsraad

Reacties aan:

[redacted] secretaris Dorpsraad Broek in Waterland, [redacted]

c.c.

Vervoerregio Amsterdam

Gemeente Waterland

Gemeente Edam-Volendam

Gemeente Purmerend

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	08-09-2025
Tijd	18:30 - 23:00
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 5 september) 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. De agenda Statencommissie Ruimte 8 september 2025 wordt op donderdag 28 augustus gepubliceerd.

0	**Technische Briefing iMPI (17:45 - 18:25)**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:30	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
3.a	**Concept Strategische Agenda PS** Toelichting: Het presidium heeft in juli 2024 verzocht een daadwerkelijke Strategische PS-agenda te ontwikkelen. Met de Strategische agenda krijgen PS zelf meer regie op de eigen politieke agenda, met name bij de grotere en complexere onderwerpen. Begin dit jaar is de eerste versie van de Stra PS vastgesteld.

De Strategische Agenda PS is geactualiseerd op basis van input van de commissieadviseurs van de Statengriffie. Deze versie van de StrA PS wordt via de Statencommissies aan het presidium van 29 september aangeboden voor vaststelling.
De belangrijkste aanvullingen ten opzichte van de eerste Stra PS betreffen
· het thema Referendum is afgevoerd;
· het thema financiële keuzes op hoofdlijnen is aangepast na behandeling van de Kaderbrief 2026;
· het thema Klimaat en Energie is toegevoegd als nieuw onderwerp.

Na bespreking van de concept Strategische agenda in de commissies van september 2025 zal het Presidium op 29 september de Strategische Agenda vaststellen.

3.b **planningsoverzicht**

4 **Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**

5 **B-agenda Mobiliteit**

19:00

5.a **Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord**

Toelichting: De provincie reageert op de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord dat is opgesteld door het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. In dit platform werken 17 gemeenten en de provincie samen aan de bovenregionale bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel: De commissie kan met elkaar en gedeputeerde de reactie van de provincie op het concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord bespreken.

6 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)**

7 **A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

20:00

7.a **Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie**

Toelichting: De provincie werkt aan de vernieuwing van haar Omgevingsvisie NH2050. Met dit besluit worden de eerste richtingen en ambities als voorzet

voor de ontwerp-Omgevingsvisie vastgesteld. Deze bevindingen en ambities zijn gebaseerd op het document keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie van de huidige Omgevingsvisie. Het keuzepalet geeft inzicht in de keuzes die voorliggen en wat daarvan de consequenties zijn. GS vragen aan PS aan te geven hoe zij denken over de voorgestelde richtingen en ambities en deze vast te stellen. Deze richtingen en ambities worden vervolgens gebruikt om het gesprek aan te gaan in het tweede deel van de participatiecampagne. Daarnaast kan aan de hand van de richtingen en ambities de ontwerp-Omgevingsvisie verder worden uitgewerkt.

Behandelvoorstel: Voor dit agendapunt worden alle commissies en alle gedeputeerden uitgenodigd. Per fractie kunnen maximaal 3 woordvoerders deelnemen aan de bespreking. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen het stuk richtingen en ambities als voorzet voor de vernieuwing van de Omgevingsvisie bespreken. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 29 september 2025.

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

9 C-agenda Ruimte

9.a Ruimte: Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I vast. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Deze ronde omvat onder meer wijzigingen in de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland, de Stiltegebieden en de Provinciale Monumenten. De wijzigingen gelden per 1 juli 2025.

9.b Ruimte: Ontheffingsverzoek Uitgeest/Heemskerk voor AZC in Beschermd Landschap (C-agenda Ruimte 08-09-2025)

De gemeente Uitgeest heeft, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, een verzoek tot ontheffing gedaan voor de provinciale regels inzake Beschermd Landschap en Landelijk gebied, voor de realisatie van een opvanglocatie voor asielzoekers van maximaal 312 opvangplekken voor de duur van maximaal 10 jaar. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen, onder de voorwaarden die gesteld zijn in het ontheffingsbesluit.

9.c **Ruimte: Positieve grondhouding woningbouwontwikkeling Stompetoren West gemeente Alkmaar (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Alkmaar heeft verzocht om een maatwerktraject te doorlopen voor de mogelijke woningbouwontwikkeling Stompetoren West in Beschermd Landschap. Het voornemen om een maatwerktraject te doorlopen is besproken in de Statencommissie Ruimte van 16 juni 2025. Naar aanleiding van deze bespreking hebben GS besloten een positieve grondhouding te hebben ten aanzien van de start van een maatwerktraject voor Stompetoren West.

9.d **Ruimte: Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Hollands Kroon heeft de wettelijke verplichting vanuit de Spreidingswet om asielzoekers op te vangen in haar gemeente. Omdat er nog geen structurele asielopvang in Hollands Kroon aanwezig is, heeft de gemeente een locatie-onderzoek uitgevoerd. Hieruit is de locatie Balgweg 105 te Breezand naar voren gekomen als voorkeurslocatie. Deze locatie is in eigendom van de provincie Noord-Holland. De gemeente Hollands Kroon en COA hebben de provincie Noord-Holland verzocht de locatie ter beschikking te stellen voor een tijdelijke asielopvang. De provincie Noord-Holland is hiertoe bereid vanwege de maatschappelijke verantwoordelijkheid en omdat de locatie niet op korte termijn nodig is voor andere provinciale doelstellingen.

9.e **Ruimte: Ingekomen brief Stichting Samen Santpoort-Zuid - Aanvraag ontheffing voor Beschermd Landschap voor de termijn van 10 jaar door de gemeente (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.f **Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Defensie zoekt naar ruimte waar de krijgsmacht kan opleiden en oefenen en personeel en materieel kan huisvesten. In het Ontwerp Nationaal Programma zijn hiervoor acht voorkeurslocaties aangewezen in Noord-Holland. Via een gezamenlijke zienswijze reageren de provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten hierop.

9.g **Ruimte: Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-OER Actualisatie Omgevingsvisie (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Met dit besluit start de formele procedure van de omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie NH2050. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat de onderzoeksmethode en de diepgang van

het onderzoek van alternatieven voor beleid van de provincie en wordt 9 weken ter inzage gelegd. Eenieder kan zienswijzen indienen in de periode van 10 juli tot en met 11 september.

9.h **Ruimte: Ingekomen brief Bestuur Sandevoerde over opkoop van campings en bouw van bungalowparken (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.i **Ruimte: Schriftelijke vragen van ZEE over stikstofnormen Camping Sandevoerde (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

9.j **Ruimte: Verlenging Kustpact (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Sinds 21 februari 2017 werken we landelijk met 59 betrokken overheden en maatschappelijke partijen aan de afspraken van het Kustpact. Op 31 december 2025 loopt het Kustpact af. Partijen willen de samenwerking voortzetten. Daarom worden nieuwe afspraken vastgelegd en wordt de samenwerking verlengd tot 31 december 2030.

10 **C-agenda Mobiliteit**

10.a **Mobiliteit: Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

In de regio Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan een doorfietsroutenetwerk ter bevordering van het gebruik van de fiets op - met name - korte en middellange afstanden. Voorliggend Masterplan Doorfietsroutes is opgesteld door de regio en dient als handvat voor gemeenten en de provincie om het gesprek aan te gaan over de realisatie, de financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek.

10.b **Mobiliteit: Wijziging subsidiebeschikkingen ov-concessies n.a.v. financiële herijking (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie is opdrachtgever voor het busvervoer in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek. Het openbaar vervoer heeft de laatste tijd te maken met meerdere financiële tegenvallers. Connexxion/Transdev is in de 3 genoemde gebieden door de provincie gekozen als vervoerder. De provincie heeft met hen nieuwe financiële afspraken gemaakt. Met deze afspraken worden de financiële tegenvallers opgevangen en zijn we beter voorbereid op de toekomst.

10.c **Mobiliteit: Drones voor incident management (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie Noord-Holland, in samenwerking met RWS en het NDW, start een pilot met drones bij verkeersincidenten. Bij een pech- of ongeval op de weg wordt een drone ingezet om vanuit de lucht direct de situatie te kunnen overzien en snel de juiste hulpdiensten in te schakelen. De drone kan buiten het zicht van de pilot geopereerd worden en hierdoor snel ter plaatse zijn. De pilot vindt plaats op de Rijks- en provinciale wegen N9, N99 en N250 en het Noordhollandsch Kanaal rond de Kooybrug in Den Helder. De pilot start in juli 2025 en eindigt april 2026.

10.d **Mobiliteit: Weg om de Zuid Hoofddorp: Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst Nieuwe Bennebroekerweg (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland actualiseren afspraken uit 2022 over de aanpak, financiering en organisatie binnen het project 'Weg om de Zuid'. Dit wordt vastgelegd in een addendum. Binnen 'Weg om de Zuid' werken de partijen samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg, een belangrijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid en de woningbouwopgave in de regio.

10.e **Mobiliteit: Wijziging frequentie voortgangsrapportage Smart Mobility (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Met het programma Focus Smart Mobility test en onderzoekt de provincie innovatieve maatregelen voor het verkeer die een positieve bijdrage kunnen hebben aan de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in Noord-Holland. Provinciale Staten worden sinds 2018 jaarlijks geïnformeerd over de voortgang. De frequentie van rapporteren wijzigt naar eens in de twee jaar.

10.f **Mobiliteit: Convenant met provincie Fryslân over buslijn 350 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Per afgelopen december is de nieuwe concessie in de provincie Fryslân ingegaan. Lijn 350 rijdt in opdracht van Fryslân deels op het gebied van Noord-Holland. Namelijk tussen Alkmaar en het monument op de Afsluitdijk. De provincie Noord-Holland maakt graag afspraken met Fryslân om de lijn 350 ook in de nieuwe concessie voort te zetten.

10.g **Mobiliteit: Zienswijze Fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp op concept-Programma van Eisen OV-concessie 2028 (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

10.h **Mobiliteit: IPO Conceptagenda Bereikbaarheid & Infrastructuur 26 juni 2025 (C-agenda cie. Ruimte 08-09-2025)**

10.i **Mobiliteit: Actualisatie Realisatielijst Uitvoeringsregeling Doorfiets en Verkeersveiligheid (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

De provincie verleent subsidie aan gemeenten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aanleggen van doorfietsroutes. Van de totaallijst met 75 projecten voor de periode 2025-2027 zijn de afgelopen tijd 14 projecten verder uitgewerkt. Voor deze 14 projecten kunnen gemeenten de subsidie van in totaal € 5.704.000 nu aanvragen.

10.j **Mobiliteit: Voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid N247 kruisingen Beets en Oudendijk (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

10.k **Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Dijk en Waard (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

OV-knooppunt Heerhugowaard is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid €12 miljoen bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Heerhugowaard van de grond te krijgen.

10.l **Mobiliteit: Reserveringsaanvraag Investeringskader Drechterland (Hoogkarspel-Zuid) (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid is één van de projecten waar op korte termijn kan worden gestart met het bouwen van woningen wanneer er dekking wordt gevonden voor het financiële tekort. De provincie is bereid € 2.750.000,- bij te dragen als cofinanciering om de ontwikkeling van OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid van de grond te krijgen.

11 **C-agenda Wonen**

11.a **Wonen: Advies van Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur 'Bouwen met toekomst' (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

11.b **Wonen: Biobased bouwen (C-agenda Ruimte 08-09-2025)**

Het plan van aanpak biobased bouwen Noord-Holland 2025 is een uitwerking van een actie uit de Actieagenda Wonen 2024-2027 en uit de Uitvoeringsagenda Duurzame en Circulaire Economie 2025-2028. We sluiten

hiermee aan op de Nationale Aanpak Biobased Bouwen van het Rijk, dat door Building Balance wordt uitgevoerd. In de provinciale aanpak staan de uitgangspunten, doelen en de acties van de provincie voor het stimuleren van biobased bouwen voor het jaar 2025. De acties worden door Building Balance uitgevoerd in samenwerking met de provincie.

12 **C-agenda Algemeen**

12.a **MRA: MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 95 & 96 (C-agenda alle commissies september 2025)**

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	23 juni 2025
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

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. van Gilse
	D66	: dhr. E. Kanik, ~~mw. N. Vroom,~~ mw. L. Berkvens
	PvdA	: dhr. A. Karar, mw. G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: dhr. J. Kes, mw. H. Bouhlel
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: mw. C. Gordijn, dhr. Van den Berg
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	ChristenUnie	: mw. Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: mw. B. van den Bogaerde, mw. J. Schneemann
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: dhr. T. Bilgin
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, mw. Rommel	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Heropening vergadering

De **voorzitter** heropent de vergadering om 18.15 uur en heet de aanwezigen welkom. De heer Bonekamp (Volt) is afwezig bij agendapunt 3.c 'Ontwerp Programma van Eisen ov-concessie NoordWest Noord-Holland' vanwege mogelijke belangenverstrengeling. Tevens zijn afwezig met bericht mevrouw Vroom (D66) en de heer Broertjes (JA21).

Er is één rondvraag aangemeld door de heer Boer (VVD) over de kruising N504. Er zijn zeven insprekers, bij agendapunt 3.a Storing vlotbruggen zijn vijf aanmeldingen en bij agendapunt 3.b Actieplan Kernnet Vaarwegen zijn twee aanmeldingen.

De deadline voor het aanleveren van een tweeminutendebat is a.s. vrijdag 27 juni om 12.00 uur.

2 B-agenda Ruimte

2.a.1 Vierde herziening Omgevingsverordening NH2022 wordt gevoegd behandeld met agendapunt 2.a.2

Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen de vierde herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) in ontwerp vast, leggen deze ter inzage en geven deze vrij voor bespreking met Provinciale Staten. Met deze voorgestelde herziening worden verschillende onderwerpen in de OV NH2022 geactualiseerd, waaronder wonen in landelijk gebied, datacenters en peilbesluiten in veenpolderlandschappen.

Behandelvoorstel: agendapunt 7.c.1 en 7.c.2 worden gevoegd behandeld. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze vierde herziening Omgevingsverordening bespreken in samenhang met agendapunt 7.c.2, Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied.

2.a.2 Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied.

Toelichting: Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

Behandelvoorstel: agendapunt 7.c.1 en 7.c.2 worden gevoegd behandeld. De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de brief plus bijlagen over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied bespreken in samenhang met het agendapunt 7.c.1, Vierde herziening Omgevingsverordening NH2022.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn (vervolg op de vergadering van 16 juni 2025).

Mevrouw **Den Boer** (BBB) mist het antwoord op de vraag over motie 26 waarin werd gevraagd om de omgevingsverordening aan te passen dat de FBE meer mogelijkheid krijgt tot de uitvoer van het beheersplan. BBB vindt het beperkend dat er dat bij de sloop van 1.000 m² aan bebouwing in landelijk gebied maximaal twee woningen mogen worden gerealiseerd. Wenselijker zou zijn

dat alternatieve invullingen mogelijk worden gemaakt, zoals de bouw van een knarrenhof of meerdere betaalbare woningen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt een toezegging van de gedeputeerde over de bevoegdheid om zelfstandig af te wijken aan de regels.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of de agrarische bestemming van de grond komt te vervallen bij realisatie van woningbouw, aangezien dit zal leiden tot hogere grondprijzen. Hij sluit zich aan bij de vraag van BBB met betrekking tot de mogelijkheden rondom de knarrenhofjes. In motie M23 (Uitgangspunten maatwerk woningbouw) wordt gesproken over aardkundige en cultuurhistorische waarden die 'in ogenschouw worden genomen'. De heer **Faassen** vraagt de gedeputeerde of deze formulering aangescherpt kan worden.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) uit haar teleurstelling over het antwoord van de gedeputeerde in de eerste termijn, waarin werd aangegeven dat er geen richtlijnen of inspanningsverplichtingen bestaan voor circulair bouwen van woningen. Zij constateert dat de nadruk kennelijk voornamelijk op landschappelijke kwaliteit ligt.

Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat voor het CDA heel belangrijk is dat agrarische bedrijven bij woningbouw in landelijk gebied niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering. Haar fractie is voor realisatie van knarrenboerderijen. Tot slot maant het CDA tot terughoudendheid bij het nemen van peilbesluiten voor de veenweidegebieden. Mocht dit toch noodzakelijk blijken, dan pleit de partij voor goed flankerend beleid voor de grondeigenaren. Mevrouw **De Boer** (PvdA) informeert wat mevrouw Koning bedoeld met ‘flankerend beleid’. Mevrouw **Koning** (CDA) vindt dat grondeigenaren bij financiële schade recht hebben op compensatie of vervangende grond.

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

Gedeputeerde **Rommel** neemt de opmerking van 50PLUS over het aanscherpen van de formulering in motie M23 mee als suggestie voor aanpassing bij de herziening. Omdat de vraag over motie 26 de portefeuille van gedeputeerde Beemsterboer betreft, zal gedeputeerde **Rommel** deze vraag van de BBB schriftelijk beantwoorden. De regeling van maximaal twee woningen erbij bij de sloop van 1.000 m² aan bebouwing in landelijk gebied, sluit aan op het beleid van de provincie. De landschappelijke kwaliteit is hierbij leidend. De knarrenhofjes bevinden zich nog in een verkennende pilotfase. Er wordt met gemeenten gesproken om de behoefte in kaart te brengen. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat zij in de vergadering van 16 juni heeft toegezegd dat, indien het ontwerp-projectbesluit in strijd is met een instructieregel

uit de omgevingsverordening, dit aan de commissie zal worden voorgelegd. De gedeputeerde bevestigt dat de agrarische bestemming van de grond vervalt zodra er woningbouw wordt gerealiseerd op het perceel. De gedeputeerde bevestigt dat de conclusie van de heer **Faassen** correct is dat de woningen dan dus gescheiden kunnen worden verkocht bij vererving. Voorwaarde hierbij is wel dat er al een bedrijfswoning aanwezig is. Wat betreft de eis voor circulariteit geeft gedeputeerde **Rommel** aan dat de provincie het belangrijk vindt dat de opbrengsten van woningbouw ten goede komen aan de landschappelijke kwaliteit en dat circulair bouwen complex is. Er ligt een circulaire bouwdeal en dat promoot GS ook. In reactie op de vraag van het CDA over bescherming van agrarische bedrijven bij woningbouw in landelijk gebied, geeft de gedeputeerde aan dat dit aan de gemeenten is om mee te nemen in hun besluitvorming. Het flankerend beleid zal bij de gesprekken over de peilbesluiten voor veenweidegebieden worden meegenomen; dit is maatwerk. Mevrouw **Koning** is nog niet gerust op de impact van woningbouw op de omliggende agrarische bedrijven en vraagt hoe GS gaat zorgen dat gemeenten weten wat ze moeten doen? Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat dit al is opgenomen in de instructieregel, maar dat het aan de gemeenten is om hier onderzoek naar te doen. Zij benadrukt dat dit de verantwoordelijkheid is van de gemeenten en dat het geen nieuwe regeling betreft.

De **voorzitter** meldt dat de vierde herziening van de Omgevingsverordening NH2022 een B-stuk is en op 17 november 2025 opnieuw in de commissie wordt besproken, met vaststelling door PS op 8 december.

2.b Uitgangspunten maatwerk woningbouw in Beschermd landschap – afdoen 3 moties

Toelichting: Gedeputeerde Staten hebben een werkwijze en uitgangspunten geformuleerd om in bijzondere gevallen medewerking te kunnen verlenen aan woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in Beschermd Landschap (BL). De commissie wordt gevraagd om de volgende drie moties als afgedaan te beschouwen: M18-2025 – 30 procent sociale huur bij Nieuwbouw BL (indiener SP), M20-2025 - indien mogelijk compenseren bij maatwerk in BL (indiener D66) en M23-2O25 - landschappelijke waarden bij uitgangspunten en werkwijze maatwerk woningbouw in BL (indiener GL).

Behandelvoorstel: De commissie Ruimte wordt gevraagd of deze drie moties als afgedaan kunnen worden beschouwd. De agendacommissie heeft gelet op de hoeveelheid

vergaderstukken voor de commissies bepaald, afdoeningsvoorstellen van moties alleen inhoudelijk te bespreken, als een fractie van mening is dat een motie niet kan worden afgedaan.

De **voorzitter** vraagt of er commissieleden zijn die opmerkingen hebben over de motie. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) beschouwt de moties feitelijk als afgedaan maar hoort graag van GS hoe ervoor gezorgd wordt dat de motie in de praktijk ook uitgevoerd wordt.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de moties in de regelgeving zijn opgenomen en dat dit gemonitord wordt. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt dat er in motie M18 veel ruimte aan gemeenten wordt gelaten om ergens anders in dorp of stad sociale huurwoningen mee te tellen. Gedeputeerde **Rommel** merkt op dat dit zo is geformuleerd, maar het maatwerk is en in overleg met de gemeenten naar wordt gekeken.

De **voorzitter** concludeert dat de moties hiermee als afgedaan worden beschouwd.

2.c Actualisatie ARO – afdoen motie M67-2024 'Voortzetten ARO juist nu!

Toelichting: Bij behandeling van de Kaderbrief 2024 op 8 juli 2024 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen om af te zien van beëindiging van de Pagina 2 ARO (M-67 voortbestaan ARO juist nu!). Met dit besluit wordt invulling gegeven aan de motie.

Behandelvoorstel: De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 67 van 2024 'Voortzetten ARO juist nu' als afgedaan kan worden beschouwd. De agendacommissie heeft gelet op de hoeveelheid vergaderstukken voor de commissies bepaald, afdoeningsvoorstellen van moties alleen inhoudelijk te bespreken, als een fractie van mening is dat een motie niet kan worden afgedaan.

De **voorzitter** vraagt of er commissieleden zijn die opmerkingen hebben over de motie.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waarom de provincie een poortwachtersrol heeft. Gedeputeerde **Rommel** ziet die rol niet zo, de ARO kijkt slechts eenmalig mee op basis van maatwerk. Mevrouw **Berkvens** wijst erop dat in een ander traject gemeenten alleen via de provincie advies bij de ARO kunnen vragen. Ze vraagt waarom dat zo is. De gedeputeerde benadrukt dat de

provincie samen met gemeenten het maatwerktraject doorloopt en dat deze toets via de provincie verloopt.

De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan.

3. B-agenda Mobiliteit

3.a C-naar B verzoek VVD brief Ondernemers Federatie Schagen inzake storingen vlotbruggen

Toelichting: De fractie van de VVD heeft een agenderingsverzoek ingediend om de brief van de Ondernemers Federatie Schagen inzake vlotbruggen te bespreken. De VVD fractie wil met de Gedeputeerde en de andere fracties uitgebreider spreken over welke oplossingen mogelijk zijn en welke inzichten en prioriteiten de Gedeputeerde heeft met betrekking tot deze storingen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de drie insprekers bij dit agendapunt.

De heer **Maters-Wormhout** spreekt in namens de dorpsraad 't Zand. Sinds de bediening van de vlotbruggen in het Noordhollandsch Kanaal is overgeheveld naar Heerhugowaard, zijn er tot en met maart 2024 al 31 verstoringen gemeld. In de afgelopen week traden opnieuw storingen op, met ernstige gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omliggende dorpen. De bruggen zijn niet bestand tegen het huidige verkeersaanbod, waaronder het toegenomen toeristisch verkeer zoals campers en caravans. Ook het sluipverkeer is toegenomen, ondanks eerdere verwachtingen dat dit zou afnemen na her-ingebruikname van de Kooybrug. De verwachte uitbreiding van het personeel bij de marine in Den Helder zal de verkeersdruk verder vergroten. Naast nadelige gevolgen voor agrariërs, de scheepvaart en lokale ondernemers, ontstaan bij brugstoringen gevaarlijke verkeerssituaties door oplopende irritatie onder weggebruikers. Zonder goed functionerende bruggen dreigen ook de aanrijtijden van hulpdiensten in het geding te komen. Het behoud van de vlotbruggen is cruciaal, maar er is meer nodig. De heer **Maters-Wormhoudt** pleit daarom voor de aanleg van ten minste één vaste oeververbinding in de regio. Tevens roept hij op om de verplaatsing van de N9 opnieuw op de politieke agenda te zetten.

De heer **Rotteveel** spreekt in namens de dorpsraad Burgerbrug. Dagelijks is het chaos bij de Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug door een constante stroom verkeer, vooral bij mooi weer. Het oversteken van de N9 is onveilig en lastig, wat bij afsluitingen leidt tot grote overlast

voor inwoners, agrariërs en bedrijven. Dit veroorzaakt wekelijks zo'n 3.600 km aan omrijdverkeer. Hoewel de vlotbrug verouderd is, hechten bewoners veel waarde aan het historische karakter ervan. Volgens de heer **Rotteveel** is een vaste oeververbinding ten noorden of zuiden van Burgervlotbrug noodzakelijk. Ook het omleggen van de N9 achter de dorpsbebouwing is een reële optie; de benodigde grond is volgens hem al in bezit van Rijkswaterstaat. Een recente aanpassing bij het zebrapad heeft de verkeerssituatie volgens Rotteveel juist onveiliger gemaakt. Uit de gehouden enquête bleek dat het overgrote deel van de reacties negatief was. De dorpsraad heeft alternatieven aangedragen en wil daarover in gesprek. Op korte termijn pleiten zij voor de afsluiting van de noordelijke oversteek en het plaatsen van waarschuwingsborden. Hoewel gedeputeerde Olthof bij zijn bezoek aangaf dat er geen budget beschikbaar is, blijkt uit mediaberichten dat de provincie wel 200 miljoen euro heeft gevonden voor natuurprojecten.

Mevrouw **Kramer** spreekt in namens zichzelf en haar 92-jarige vader, die 28 jaar geleden het voortouw nam voor een vaste oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal. Als lid van de ondernemersvereniging Schagen wijst zij op de toename van verkeer, werkgelegenheid en grotere schepen, terwijl de vlotbruggen zijn achtergebleven in de tijd. De huidige situatie bij de vlotbruggen leidt tot dagelijkse opstoppingen, onveilige verkeerssituaties en omrijdend zwaar verkeer door omliggende dorpen. Slechts één auto kan tegelijk passeren, wat de doorstroming ernstig belemmert. De situatie zal verergeren door de aanleg van een nieuwe rotonde bij de A9, die extra verkeersdruk zal veroorzaken. Mevrouw **Kramer** roept GS en Rijkswaterstaat op om actie te ondernemen en de weg te verleggen bij Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug en een vaste oeververbinding te realiseren. Zo worden dorpen ontlast en wordt de regio voorbereid op de toekomst. Ze spreekt de hoop uit dat haar vader deze verandering nog mag meemaken.

De heer **Fransen** is initiatiefnemer van de petitie 'Stop de vlotbrugchaos'. De verkeerssituatie bij de N9 in Sint Maartensvlotbrug is al jaren gevaarlijk en is recent verder verslechterd. Door bredere auto's en de trage werking van de aangepaste vlotbrug ontstaan steeds vaker opstoppingen en gevaarlijke situaties voor fietsers en automobilisten, vooral tijdens piekuren. De heer **Fransen** pleit voor het omleggen van de weg achter het dorp als structurele oplossing. Hij vindt het onbegrijpelijk dat gemeente en provincie hierover niet in overleg gaan. Verkeersregelaars, die eerder in de zomermaanden voor veiligheid zorgden, worden niet meer ingezet door onenigheid over de kosten. Intussen wordt elders, zoals bij de rotonde in Bergen, wel geïnvesteerd in verkeersveiligheid. In Sint Maartensvlotbrug ontbreken zelfs een stoplicht en

zebrapad. Volgens de heer **Fransen** is het wachten op een dodelijk ongeluk als er niet snel maatregelen worden genomen.

De heer **Mos** spreekt in namens de ondernemersfederatie Schagen. De vlotbruggen in het Noordhollandsch Kanaal stammen uit de 19e eeuw en zijn inmiddels achterhaald. Ze veroorzaken ernstige problemen voor de doorstroming van verkeer en de lokale economie. De bruggen zijn storingsgevoelig, vergen veel onderhoud en zijn vaak overbelast. Momenteel zijn de vlotbruggen bij 't Zand en Burgervlotbrug buiten gebruik. Uit cijfers blijkt dat elke brug gemiddeld vier weken per jaar onbruikbaar is. Voor ondernemers in de regio en met name in de agrarische en recreatieve sector, leidt dit tot omzetverlies, extra kosten en veel frustratie. De infrastructuur is niet meer in lijn met de economische realiteit van de regio. Ook hoofdwegen zoals de N9 en N245 zijn overbelast en sluiten onvoldoende aan op de mobiliteitsbehoefte. De heer **Mos** pleit ervoor deze knelpunten op te nemen in de Regionale Investeringsagenda Noord-Holland Noord en te investeren in moderne en betrouwbare verbindingen.

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

De heer **Boer** (VVD) vraagt de heer Mos welke maatregelen de ondernemersfederatie voorstelt om de problemen met de vlotbruggen aan te pakken. De heer **Mos** pleit voor de aanleg van een vaste oeververbinding en een aansluiting op de N9. Vanuit de dorpsgemeenschappen hebben ook ondernemers hun hulp aangeboden om tot een oplossing te komen.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt de heer Rotteveel welke alternatieven hij voor ogen heeft en of hierover al contact is geweest met GS. Aan mevrouw Kramer vraagt zij of zij kan aangeven hoeveel kilometers de machines van haar mechanisatiebedrijf moeten omrijden en hoe vaak dat gebeurd. De heer **Rotteveel** stelt dat het verkeersprobleem voor fietsers wordt opgelost als de N9 achter de woningen wordt omgelegd. Mevrouw **Kramer** vindt het aantal omrijdkilometers lastig aan te geven, omdat veel busjes niet over de Burgervlotbrug willen rijden. Zij benadrukt dat wanneer er een alternatieve route met een vaste oeververbinding wordt aangelegd, het verkeer buitenom kan rijden en men niet langer door het dorp hoeft.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de heer Fransen oplossingen ziet voor de te smalle vlotbruggen zoals verbreding van de bruggen. De heer **Fransen** geeft aan dat doordat de auto's breder zijn geworden er op de brug geen ruimte is voor fietsers om te passeren, iets dat vroeger wel mogelijk was.

De heer **Kes** (SP) informeert wat de heer Rotteveel precies bedoelt met het achterom leggen van de weg. Aan mevrouw Kramer vraagt hij of één vaste brug ter vervanging van de Burgervlotbrug voldoende is of dat het dan ook over de Sint Maartensvlotbrug gaat. De heer **Rotteveel** legt uit dat hij met omleggen de N9 aan de westkant van de huizen bedoelt terwijl de weg nu aan de oostkant ligt. Mevrouw **Kramer** zegt dat er bij Schorreldam en bij De Stolpen vaste oeververbindingen liggen en die zijn beide 8 kilometer verwijdert van Burgervlotbrug.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt hoeveel negatieve reacties er zijn binnengekomen op de enquête. De heer **Rotteveel** geeft aan de exacte aantallen niet paraat te hebben, maar meldt dat van alle inwoners van Burgerbrug en Burgervlotbrug die het formulier hebben ontvangen, slechts twee positief hebben gereageerd. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt de heer Fransen naar de aard van de kleine ongelukken die hebben plaatsgevonden. De heer **Fransen** antwoordt dat het tot nu toe voornamelijk om blikschade ging, maar waarschuwt dat het met de huidige chaos een kwestie van tijd is voordat er ernstigere ongelukken gebeuren.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt de heer Mos welk knelpunt als eerste moet worden opgelost.
De heer **Mos** geeft aan dat de omlegging van de N9 bij Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug wat hem betreft de hoogste prioriteit heeft.

De **voorzitter** dankt de insprekers voor hun bijdrage en geeft het woord aan de heer Boer (VVD) als indiener van dit agenderingsverzoek.

De heer **Boer** (VVD) meldt dat hij, naar aanleiding van de brief van de Ondernemersfederatie Schagen en de dorpsraden over de gevolgen van de vlotbrugstoringen, zelf ter plaatse is gaan kijken. Hij heeft gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van de dorpsraden en is ook zelf op een vlotbrug gaan staan terwijl er zwaar verkeer overheen reed. Volgens de heer **Boer** was dit een onaangename ervaring. Hij is geschrokken van de sociale en economische gevolgen voor de inwoners. Bedrijven zijn soms nauwelijks bereikbaar en ouders moeten grote omwegen maken om hun kinderen naar school te brengen. Hij wijst erop dat collega's van de BBB hierover in februari al schriftelijke vragen hebben gesteld.
De VVD-fractie wil van de gedeputeerde weten:

- Hoe het staat met de aanvullende maatregelen tegen storingen van de bruggen, zoals benoemd in de vragen van de BBB in februari;
- Wat de voor- en nadelen zijn van een vaste oeververbinding en welke andere alternatieven overwogen worden;
- Hoe de gedeputeerde een toekomstbestendige oplossing voor zich ziet.

Tot slot vraagt de heer **Boer** of de gedeputeerde deze kwestie inmiddels bij het Rijk heeft aangekaart ook al betreft de oversteek bij de N9 een rijksweg. De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt wat de heer Boer van de commissie verwacht. De heer **Boer** (VVD) antwoordt dat de VVD Noord-Holland behoefte heeft aan een toekomstgericht plan voor de aanpak van de vlotbrugproblematiek en hij vraagt daarvoor de steun van de commissieleden.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) is in mei bij de vlotbruggen geweest en de situatie daar zorgelijk vindt. Niet alleen de bruggen, maar ook de N9 is volgens haar een knelpunt. Ze informeert of GS hier ideeën over heeft en stelt voor dat GS met Defensie in gesprek gaat om de bereikbaarheid van Den Helder te verbeteren.

Mevrouw **Koning** (CDA) spreekt haar waardering uit voor de historische waarde van de vlotbruggen, maar benadrukt dat de problemen wel opgelost moeten worden. Het CDA roept de gedeputeerde op om te kijken naar langetermijnoplossingen, waarbij twee zaken van belang zijn: de mogelijkheden voor een vaste oeververbinding en het aanpakken van de verkeersonveilige situatie bij de Sint Maartensvlotbrug. Mevrouw **Koning** vraagt of er onderzocht kan worden of een vaste oeververbinding mogelijk is op een locatie waar het achterland daarvoor geschikt is. Zij stelt voor om te kijken naar een locatie iets ten zuiden van de Schorreldamsebrug in het verlengde van de N504 met goede aansluiting op de N245 aan de ene kant en de N9 aan de andere kant. Zij wil weten of de gedeputeerde bereid is om een verkeerstechnisch onderzoek te doen bij de Sint Maartensvlotbrug. Zij stelt voor om een deel van het extra defensiegeld (door de verhoging van de NAVO-norm) te gebruiken voor betere infrastructuur naar de marinebasis in Den Helder en vraagt of de gedeputeerde dit wil onderzoeken.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) meldt dat de PvdA-fractie in Schagen aandacht vraagt voor de verkeersveiligheid en vraagt de gedeputeerde om hier onderzoek naar te doen. De heer **Boer** (VVD) vraagt of zij daarmee ook doelt op een onderzoek naar een vaste oeververbinding.

Mevrouw **De Boer** benadrukt dat verbetering van de verkeersveiligheid voor haar het belangrijkst is.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) pleit voor een breder onderzoek dan alleen naar een vaste oeververbinding.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt of de oorzaken van de storingen in kaart zijn gebracht en onderschrijft een onderzoek naar een vaste oeververbinding.

De heer **Kes** (SP) is benieuwd hoe het ministerie over dit probleem denkt. Hij vraagt of de omlegging van de N9 ten koste gaat van de huizen die daar staan en wil weten hoe de gedeputeerde dit plan ziet en of het financieel haalbaar is.

De heer **Hollebeek** (PvdD) steunt de suggesties om op korte termijn de storingen aan te pakken en laat het aan de gedeputeerde om op langere termijn breder naar het probleem te kijken.
De heer **Kanik** (D66) sluit zich aan bij de woorden van de SP, steunt de vragen van de VVD en deelt het standpunt van de ChristenUnie dat er een breder onderzoek moet komen naar een vaste oeververbinding.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Olthof** heeft de regio in april bezocht en erkent de problemen bij de Sint Maartensvlotbrug, de Burgervlotbrug en de N9. Hij wijst erop dat in 2017 al onderzoek is gedaan naar een vaste oeververbinding, waarna is besloten deze niet aan te leggen. In de mobiliteitsvisie Noord-Holland Noord wordt een sterke Oost-West verbinding genoemd maar daar ligt op dit moment niet de focus. Wat betreft de verkeersveiligheid wil hij zich extra inzetten richting Rijkswaterstaat om dit nogmaals aan te kaarten. De N9 is onderwerp van gesprek in het overleg tussen GS en Rijkswaterstaat, maar staat bij het Rijk momenteel niet op de agenda. Wat betreft Defensie wordt gekeken wat uit de extra NAVO-bijdrage gefinancierd kan worden. Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt wat de afweging van Rijkswaterstaat is om niets te doen met de N9 terwijl het al heel lang op de agenda staat. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er al wel kleinere maatregelen zijn genomen, het Rijk maakt andere afwegingen en geeft op dit moment geen geld uit aan nieuwe investeringen. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) begrijpt dat in 2017 bij het onderzoek naar een vaste oeververbinding een kosten-batenafweging is gemaakt, maar benadrukt dat er bij dit soort besluiten meer aspecten meespelen dan alleen de financiële. De gedeputeerde is het eens met 50PLUS, maar wil geen toezegging doen over het onderzoek, omdat daar verplichtingen aan vastzitten en daarvoor samenwerking met Rijkswaterstaat nodig is. De heer **Boer** (VVD) vindt de reden van de gedeputeerde, dat er in 2017 al onderzoek is gedaan, te kort door de bocht en pleit voor een actualisatie van dat onderzoek.
Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar de regionale mobiliteitsagenda die is opgesteld met de regio en dat daarin het onderwerp niet de hoogste prioriteit heeft. Als er zo'n onderzoek wordt gedaan, moet er ook perspectief geboden worden volgens de gedeputeerde. De heer **Kes** (SP) is het eens met de heer Boer en vindt dat de commissie deze afweging kan maken met een oplegger en een kostenindicatie bij het onderzoek. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de kostenindicatie voor een vaste oeververbinding oploopt tot circa veertig miljoen euro. Omdat Rijkswaterstaat hierin vooralsnog geen medewerking verleent, acht hij het op dit moment niet haalbaar om dit project op te pakken. De heer **Kes** (SP) vraagt de gedeputeerde de toelichting

ook schriftelijk te delen vanwege de informatieachterstand over het onderzoek. De gedeputeerde zegt toe de storingen te monitoren en met Schagen te spreken over de verkeersveiligheid en de omlegging van de N9 nogmaals te bespreken met Rijkswaterstaat.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of er op korte termijn iets voor de inwoners gedaan kan worden. Volgens haar nemen de storingen van de vlotbruggen juist toe in plaats van af. Gedeputeerde herkent niet dat de storingen zijn toegenomen, maar ziet juist een afname. Vorige week heeft hij met Defensie gesproken. Over de inzet van verkeersregelaars heeft hij nog geen gesprek gehad met de gemeente, maar hij heeft wel met de wethouder Mobiliteit van Schagen gesproken over maatregelen om te zwaar verkeer te weren. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) verzoekt om aanvullende informatie over het onderzoek uit 2017. De gedeputeerde weigert dit toe te zeggen, verwijst naar de regionale agenda Mobiliteit en de mobiliteitsvisie Noord-Holland Noord en stelt dat er geen nieuw onderzoek wordt uitgevoerd. Op verzoek van mevrouw **Van der Helm** zegt hij toe het rapport uit 2017 toe te sturen, maar zonder aanvullende informatie over het verloop naar 2025.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of in de gesprekken met Defensie ook het NAVO-budget wordt betrokken en wat de gedeputeerde daarbij concreet inbrengt. De gedeputeerde antwoordt dat Defensie deelneemt aan het platform Mobiliteit Noord-Holland Noord. Binnen dat overleg wordt onder meer gesproken over de ontsluiting van Den Helder en de daarbij behorende financiële aspecten. De vlotbruggen en de N9 zijn nog niet aan de orde geweest. Op de vraag van mevrouw **Koning** of de gedeputeerde de N9 ter sprake zal brengen in het overleg met Defensie, zegt gedeputeerde **Olthof** toe dit te zullen doen.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt op welke termijn de gedeputeerde verwacht dat er verkeersmaatregelen worden genomen nu de vakantieperiode voor de deur staat. De gedeputeerde zegt toe dit te zullen bespreken met Rijkswaterstaat en dit terug te koppelen aan de commissie, maar dat dit een taak is van Rijkswaterstaat.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Boer in de tweede termijn.

De heer **Boer** (VVD) bedankt de gedeputeerde voor de vele toezeggingen. Hij laat weten dat hij, nadat hij het onderzoek uit 2017 heeft gelezen en een motie overweegt om dat onderzoek te laten herijken.

De heer **Hollebeek** (PvdD) spreekt zijn steun uit voor de gedeputeerde.

Mevrouw **Van den Helm** (50PLUS) overweegt ook een motie na lezing van het rapport uit 2017.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) onderschrijft de mening van de VVD en vraagt of het rapport nog deze week toegestuurd kan worden. Gedeputeerde **Olthof** meldt dat het rapport inmiddels naar de griffie is verzonden.

3.b Actieplan Kernnet Vaarwegen

Toelichting: Gedeputeerde Staten heeft het Actieplan Kernnet Vaarwegen vastgesteld. Er is in Noord-Holland een Kernnet voor de beroepsvaart en voor de recreatievaart. Met het actieplan wil de provincie beide netwerken van vaarwegen zo inrichten dat zij geschikt zijn en blijven voor de verschillende soorten gebruikers. Daarmee moet het actieplan bijdragen aan de ambities om goederenvervoer over water te stimuleren en een vitale recreatievaart in Noord-Holland te behouden. Het Actieplan dient als koersdocument voor de provincie en is opgesteld voor een periode van vijf jaar (2025-2030).

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Actieplan Kernnet Vaarwegen bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de insprekers bij dit agendapunt.

De heer **Zon**, namens de Algemene Schippersvereniging, spreekt zijn zorgen uit over de indeling van bepaalde provinciale vaarwegen onder het kernnet Recreatievaart. De vaarwegen die voor hem als ondernemer essentieel zijn, vallen nu onder dit kernnet. Hij citeert uit het actieplan: *"Op het Kernnet Recreatievaart geven we de prioriteit aan recreatief gebruik. De functie van de recreatievaart staat centraal. Beroepsvaart kan meeliften zolang dat geen onredelijke hinder aan de recreatieve functie oplevert."* Hij vraagt zich af wat er precies met 'hinder' wordt bedoeld en wat de gevolgen zijn voor ondernemers zoals hij. Volgens hem staat deze benadering haaks op de provinciale ambitie om vervoer over water te stimuleren en is ze niet in lijn met het Binnenvaartpolitiereglement. Hij vindt het ongewenst dat recreatievaart prioriteit krijgt boven beroepsvaart en merkt op dat bij de totstandkoming van het actieplan nauwelijks partijen ten zuiden van het Noordzeekanaal zijn gehoord. Daarnaast wijst hij op de slechte staat van de ligplaatsen, die vaak onveilig zijn en pleit hij voor een aanpassing van de snelheidslimiet: 6 km/u voor geladen schepen en 9 km/u voor lege schepen. Tot slot vraagt hij een heroverweging van de vaarwegindeling, waarbij de Amstel en de Weespertrekvaart zouden moeten vallen onder het kernnet beroepsvaart.

De heer **Van Oudheusden** spreekt namens Albeton, Algemene Betonmaatschappij, in reactie op het actieplan *Kernnet Vaarwegen*. Albeton exploiteert meerdere betonmortelcentrales langs vaarwegen in Noord- en Zuid-Holland, ook op locaties ten zuiden van het Noordzeekanaal. Volgens de heer **Van Oudheusden** ligt de focus van het actieplan sterk op het noordelijke deel van Noord-Holland. Ook zijn vrijwel uitsluitend stakeholders uit dat gebied geïnterviewd. Opvallend is dat bepaalde vaarwegen in het zuiden, zoals de Weespertrekvaart bij de betoncentrale in Diemen en de Amstelroute richting de centrale in Woerdense Verlaat, zijn aangemerkt als onderdeel van het kernnet voor recreatievaart. Het is echter onduidelijk wat dit betekent voor de beroepsvaart. Voor Albeton is vervoer over water cruciaal: vrijwel alle grondstoffen worden per schip aangevoerd. Vertragingen op de vaarwegen hebben directe gevolgen voor de productie en levering van beton voor de woningbouw. De heer **Van Oudheusden** benadrukt dat Albeton zich door de provincie over het hoofd gezien voelt en roept op om eerst zorgvuldig de impact op de beroepsvaart in kaart te brengen, voordat het actieplan definitief wordt vastgesteld.

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

Mevrouw **Den Boer** (BBB) informeert waar de zorgen van de insprekers op gebaseerd zijn, indien het plan wordt uitgevoerd zoals het nu voorligt. De heer Zon maakt zich zorgen dat de bediening van de vaarwegen meer op recreatievaart wordt gericht, waardoor deze in de winter wordt afgeschaald en de bedientijden krimpen. De heer **Van Oudheusden** maakt zich zorgen over de continuïteit van de bedrijfsvoering als de recreatievaart voorrang krijgt op de beroepsvaart.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt de gedeputeerde wat de impact is op de kaders als het beroepsverkeer sneller vaart dan 6 km/u. De heer **Zon** wijst erop dat de grootste zorg is dat het vaarwater onder recreatievaart gaat vallen, het is technisch onmogelijk voor de schepen om 6 km/u te varen. De heer **Van Oudheusden** vreest dat het gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering als de genoemde vaarwegen onder de recreatievaart gaan vallen.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt welke vorm van hinder door de recreatievaart de beroepsvaart niet in de weg zit. Volgens de heer **Zon** hindert de beroepsvaart de recreatievaart niet en levert het eerder synergie op omdat de beroeps- en recreatievaart bij brugopeningen in een kolonne kunnen doorvaren.

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

Mevrouw **Den Boer** (BBB) is blij met het actieplan en vindt vervoer over het water erg belangrijk. Zij vindt het wel zo netjes als de belanghebbenden van Zuid-Holland ook worden meegenomen in de participatie en vraagt aan GS of dit nog mogelijk is. Wanneer er gekozen wordt om op een aantal vaarwegen, voorrang te geven aan de recreatievaart, hindert dit de beroepsvaart, terwijl in het coalitieakkoord staat dat goederenvervoer over water gestimuleerd wordt. Volgens de BBB draagt dit niet bij aan de stimulering van vervoer over water. In de scheepvaartreglementen staat dat kleine schepen tot 20 meter altijd voorrang geven aan grotere schepen. De BBB ziet dit graag aangepast in de stukken. De veiligheid op het water mag niet in het geding komen. Zij vraagt hoe GS daarop reageert. Het BRTN-convenant loopt af in 2025 en wordt geevalueerd en gebruikt voor een nieuw convenant. Mevrouw **Den Boer** vraagt de gedeputeerde of de evaluatie en het nieuwe convenant wordt besproken in deze commissie.

De heer **Kanik** (D66) is blij met het stuk maar heeft een paar aandachtspunten voor GS. Hij mist het onderwerp klimaatadaptatie in het stuk en wijst erop dat zowel laag als hoog water economische schade kan veroorzaken en vraagt of deze omissie nog rechtgezet kan worden. D66 vraagt zich af of het actieplan ook passagiersvervoer omvat. Daarnaast informeert de fractie of de gedeputeerde kansen ziet voor watertaxi's en waterbussen en hoe veerponten zoals die in Velsen in het plan zijn meegenomen. Verder wil de heer **Kanik** weten van de gedeputeerde of de zorgen van de insprekers over de disbalans tussen de recreatievaart en beroepsvaart, terecht zijn. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de heer Kanik van mening is dat de beroepsvaart voorrang moet krijgen. De heer **Kanik** benadrukt dat D66 voorstander is van de beroepsvaart op de vaarwegen. Hij wil van de gedeputeerde weten hoe wordt geborgd dat de publieke mobiliteit in de provincie en het actieplan Kernnet vaarwegen, goed op elkaar aansluiten.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt welke prioritering het college hanteert bij de uitvoering van het actieplan en of er een jaarlijks evaluatiemoment komt en welke investeringen het meest urgent zijn voor het behoud van de betrouwbaarheid van het kernnet.

De heer **Kes** (SP) benadrukt het belang van vervoer over water vanwege de mogelijkheid om grote hoeveelheden grond en zand te vervoeren. Daarnaast onderschrijft hij de argumenten van de andere partijen. De heer **Boer** (VVD) heeft complimenten voor de gedeputeerde over het opzetten van de samenwerking 'Samen slimmer renoveren en vervangen' om de ruim 14.500 bruggen in de toekomst efficiënt en kostenbesparend te onderhouden. Hij vindt de verhalen van

de insprekers moeilijk te rijmen met de passage in het coalitieakkoord waarin staat dat het goederenvervoer over water wordt gestimuleerd. Hij vraagt de gedeputeerde om een reactie. Tot slot vraagt hij of de provincie inkomsten misloopt doordat het ligplaatsenbeleid niet op orde is, en op welke termijn de gedeputeerde verwacht de actualisatie van dit beleid te realiseren.

De heer **Hollebeek** (PvdD) hoort graag een reflectie van de gedeputeerde op de veiligheid van de snelheden van 6 km/u (beladen) en 9 km/u (onbeladen), evenals op de voorkeurspositie van de recreatievaart op de Weespertrekvaart en de Amstel. Hij mist de klimaatverandering in het stuk, evenals aandacht voor ecologische oevers en de kansen die daar liggen voor ecologische winst. Verder kan hij zich in het voorstel vinden.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is positief over het plan, maar zet vraagtekens bij de wenselijkheid van een toename van gemotoriseerde waterrecreatie met het oog op de opgave tot energiebesparing. Zij vindt de inzet op meer energiezuinige vormen van recreatie passender en vraagt de gedeputeerde om een reflectie hierop. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de ChristenUnie hun vaarplezier wil ontnemen, mevrouw **Buit** antwoord dat zij niet tegen recreatievaart is.

De ChristenUnie vraagt hoe de bediencentrale Heerhugowaard functioneert en of de bediening op afstand altijd goed gaat en veilig is. Mevrouw **Buit** sluit zich aan bij de vragen die gesteld zijn door de insprekers.

De heer **Karar** (PvdA) constateert dat er veel onderhoud nodig is en is positief over de uitgesproken ambitie in het stuk. Bij het hoofdstuk Logistiek staat het uitgangspunt genoemd: ‘varen als het kan, rijden als het moet’. Enerzijds wordt ingezet op maximaal gebruik van vervoer over water, maar anderzijds staat in het plan dat investeringen in de beroepsvaart niet altijd rendabel zijn. Hij vraagt GS om een reflectie op deze afweging. Mevrouw **Den Boer** (BBB) is benieuwd hoe de heer Karar aankijkt tegen de belasting van de wegen door vrachtverkeer, mocht er minder worden ingezet op vervoer over water. De heer **Karar** verwijst naar zijn reflectievraag aan de gedeputeerde. De heer **Van den Berg** (JA21) merkt op dat de elektrificatie van vrachtwagens ook leidt tot aanzienlijke kosten op het gebied van netcongestie. Hij vraagt zich af of de businesscase niet gunstiger uitvalt wanneer dit aspect wordt meegenomen. De heer **Karar** wijst op de inzet op elektrificatie van de binnenvaart en laat zich graag informeren over de businesscase door de heer Van den Berg, maar geeft aan daar nu geen oordeel over te kunnen geven. De heer **Karar** wijst er tot slot op dat in het plan staat dat stakeholders willen dat de provincie regie neemt in het onderhoud. Hij vraagt de gedeputeerde of het gaat het om financiële regie of alleen coördinatie.

De heer **Van den Berg** (JA21) pleit voor vervoer van grondstoffen over water, omdat elektrificatie van vrachtverkeer leidt tot piekbelasting van het elektriciteitsnet en zo bijdraagt aan netcongestie. Tegelijkertijd wordt de modal shift belemmerd door frequente storingen aan bruggen en sluizen. De heer **Karar** (PvdA) merkt op dat het energieverbruik voor massavervoer over weg en water vergelijkbaar is. De heer **Van den Berg** stelt dat vervoer over water efficiënter is en minder energie verbruikt. De heer **Karar** vindt die vergelijking te eenvoudig en benadrukt dat de PvdA inzet op een én/én-benadering, niet op een of/of-keuze. De heer **Van den Berg** betreurt dat de PvdA volgens hem niet wil meedenken over wat hij ziet als een kans voor de provincie Noord-Holland.

De fractie van JA21 wil in de hele provincie ruimte voor SMR's (Small Modular Reactors) en pleit voor een 'SMR and industry-ready corridor' langs het CEMT VA-traject met een hijscapaciteit van 350 ton. De heer **Van den Berg** vraagt de gedeputeerde dit mee te nemen in een toekomstig uitvoeringsplan, met 50 procent private co-financiering. JA21 pleit voor maximaal 5 procent ongeplande stremmingen op vaarwegen, met duidelijke KPI's voor betrouwbaarheid. De heer **Van den Berg** stelt voor om de netontlasting door modal shift aan piekbesparing in gigawatt te koppelen, ondersteund door een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zo valt de uitbreiding van vaarwegen en sluizen volgens hem positief uit. Tot slot vraagt hij de gedeputeerde om de verlenging van de Koopvaardersschutsluis en de verbreding van de Kooysluis in één contract aan te besteden, zodat deze in 2029 en 2030 gereed zijn.

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

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat de insprekers niet voldoende zijn meegenomen en zegt toe het gesprek met hen aan te gaan alhoewel dit niet direct consequenties zal hebben voor het actieplan. De Amstel is altijd al als recreatievaart aangemerkt geweest, deze vaarweg is breed genoeg waardoor de recreatievaart en beroepsvaart elkaar niet raken. Hij erkent wel de zorg en zal dit onderzoeken.

De heer **Boer** (VVD) vraagt, indien het technisch onmogelijk is om 6 km/u te varen, hoe de gedeputeerde daartegen aankijkt. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit samenhangt met de inrichting en de staat van de oevers en dat dit geen principieel punt is. Bij de uitwerking wordt dit meegenomen en hij zegt toe ook de ondernemers ten zuiden van het Noordzeekanaal om hun mening te vragen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of GS het beroepsvervoer voorrang kan geven op recreatievaart op de Amstel en de Weespertrekvaart. De gedeputeerde wijst erop dat dit gevolgen heeft voor

de inrichting van de vaarwegen en niet eenvoudig te realiseren is. Hij zegt toe dat de beroepsvaart niet wordt achtergesteld op de recreatievaart.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) pleit voor maatwerk en vraagt of de ringvaart in de Haarlemmermeer uit te sluiten is voor de beroepsvaart. De gedeputeerde wijst erop dat dit onderdeel is van een netwerk van vaarwegen en ook dient als omvaarroute bij stremmingen op de Amstel. Gedeputeerde **Olthof** meldt dat het ligplaatsenbeleid voor de beroepsvaart in het eerste kwartaal van 2026 wordt geactualiseerd, inclusief een handhavingstraject. De gedeputeerde zal PS daarover informeren. Voor GS heeft de veiligheid van de vaarwegen en de bevaarbaarheid de hoogste prioriteit. De gedeputeerde wijst erop dat de watertaxi en de klimaatopgave buiten scope van het actieplan vallen. De klimaatopgave staat in het plan wel vermeld als randvoorwaarde. De heer **Kanik** (PvdA) vraagt hoe met dit aandachtspunt wordt omgegaan als er geen specifiek beleid voor is. De gedeputeerde antwoordt dat gedeputeerde Kocken, de portefeuillehouder Klimaat, hier aandacht voor heeft en er actief mee bezig is. Over de evaluatie van het actieplan is nog geen termijn vastgesteld maar het voorstel om dit eens per twee jaar te doen lijkt de gedeputeerde passend. Over het vervoer over water stelt gedeputeerde **Olthof** dat de Noord-Hollandse vaarwegen gratis zijn en blijven. Hij heeft niet paraat hoeveel inkomsten Noord-Holland misloopt met het ligplaatsenbeleid, hier komt hij schriftelijk op terug.
Het oeverbeleid van de provincie is vastgesteld in het NIKG. De waterrecreatie neemt toe en op veel plekken zijn elektrische vaartuigen verplicht; dit is ook een ontwikkeling in de beroepsvaart. Gedeputeerde **Olthof** is trots op de bediencentrale in Heerhugowaard en de kwaliteit die geleverd wordt en nodigt de commissie uit voor een bezoek. Wat betreft niet-rendabele investeringen in vervoer over water, wijst de gedeputeerde op de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. Van verlenging is afgezien vanwege de grote impact op het kernnet en de hoge kosten. Volgens GS rechtvaardigen de huidige economische activiteiten dit niet, maar blijft toekomstige uitbreiding mogelijk. Bij de rol van de provincie op de regie op het onderhoud zoekt de gedeputeerde liever de samenwerking met de gemeenten. Hij is het niet eens met de stellige conclusie van JA21 eens, dat teveel verstoringen door de bediencentrale de hele modal shift frustreren. Wel vindt de gedeputeerde dat gestreefd moet worden naar zo min mogelijk storingen. De gedeputeerde benadrukt dat de provincie met extra aandacht kijkt naar gevallen waarin natte bedrijventerreinen plaatsmaken voor woningbouw. Ten aanzien van de Koopvaardersschutsluis merkt hij op dat hij gesprekken voert met ondernemers, maar dat er vanuit bedrijven noch gemeenten initiatieven zijn om bedrijventerreinen aan het water te ontwikkelen. Wat betreft een 'SMR and industry-ready corridor', wijst de gedeputeerde erop dat de route om de Koopvaardersschutsluis te bereiken zowel via de zuidkant als via de noordkant

mogelijk is. De heer **Van den Berg** (JA21) ziet graag dat op allerlei gebieden wordt ingezet om de modal shift mogelijk te maken. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat er intensief wordt samengewerkt met Zuid-Holland, Zeeland en België als het gaat om de corridors Zuid en Oost. De heer **Van den Berg** roept GS op om met het Rijk te spreken over de businesscase en de besparingen op netwerkaansluitingen en stroomkosten.

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

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt hoe de zorgen over de snelheid van de beroepsvaart kunnen worden weggenomen. Zij wil weten of de actualisatie van het ligplaatsenbeleid voor de hele provincie geldt. Ook vraagt zij hoe inwoners zijn betrokken bij het opstellen van het actieplan. Verder informeert zij wanneer de commissie een terugkoppeling krijgt van de gesprekken die de gedeputeerde zegt te voeren. Tot slot vraagt zij wanneer het BRTN-convenant, dat in 2025 afloopt, wordt geëvalueerd en of de commissie hierover nog feedback kan geven. De BBB overweegt een motie over de snelheid van de beroepsvaart zoals genoemd in het actieplan. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de zienswijze over de recreatievaart bij de commissie terugkomt. Hij zal daarbij de zuidkant meenemen en wijst erop dat hij dit al heeft toegezegd. In het actieplan wordt de snelheid van 9 km/u genoemd en daar zal ook naar worden gekeken. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat hij de zorgen over de bediening van de bruggen gaat wegnemen. Hij zegt ook toe terug te koppelen aan de commissie of een aanpassing van de snelheid van de beroepsvaart mogelijk is.

3.c Ontwerp Programma van Eisen ov-concessie NoordWest Noord-Holland

Toelichting: De provincie is gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de openbaar vervoer concessie NoordWest Noord-Holland. In vervolg op de Nota van Uitgangspunten (mei 2024) wordt nu het ontwerp Programma van Eisen openbaar gemaakt. Dit document bevat de minimumeisen waaraan een vervoerder moet voldoen om een geldige inschrijving te kunnen doen. De provincie hoort graag de reactie over het ontwerp Programma van Eisen van reizigersorganisatie ROCOV Noord-Holland, de diverse regiogemeenten en aangrenzende provincies. Ook reizigers, inwoners, organisaties en bedrijven worden nadrukkelijk uitgenodigd om een reactie te geven.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het ontwerp programma van eisen OV-concessie NoordWest Noord-Holland bespreken.

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

De heer **Boer** (VVD) maakt een punt van orde over het proces en de verwerking van de commissie-inbreng in de zienswijze. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat bij het definitieve concept wordt teruggekoppeld aan de commissie wat met de inbreng is gedaan.

De heer **Dijk** (CDA) is positief over het ontwerp PvE, maar mist ruimte voor OV-verbeteringen. Hij pleit voor een vraag gestuurd OV met betrokkenheid van WBG en OFS. De heer **Bilgin** (FvD) vraagt of overdracht van busverbindingen aan bedrijven de betrouwbaarheid niet schaadt. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) informeert of de heer Dijk daarbij de ouderen niet vergeet. De heer **Dijk** wijst erop dat hij het specifiek heeft over een aanvulling op het huidige systeem. Hij vraagt of de gedeputeerde bereid is om in overleg te gaan met de ondernemersverenigingen en te bekijken of een dergelijk plan onderdeel kan worden van de regiodeal en er ruimte blijft voor dit soort initiatieven en dat de provincie dit juist omarmt. Wat het CDA betreft mag de taaleis dat het buspersoneel de Nederlandse of Engelse taal moet beheersen, uit het Programma van Eisen zodat er meer arbeidsmigranten kunnen worden ingezet om het chauffeurstekort op te lossen. Het CDA vindt het goed dat er trainingen worden gegeven om mensen in een rolstoel te vervoeren in de buurtbus en vraagt of de gedeputeerde kan aangeven dat het rolstoelvervoer dan ook een eis wordt.
Statenlid **Freeman** (GL) is positief over het Programma van Eisen maar vraagt of er aan de wifi bepaalde eisen worden gesteld of dat de wifi onbruikbaar zodra daar meerdere mensen mee verbonden zijn. GL maakt zich zorgen over verschraling van het OV in het buitengebied en vraagt of de huidige extra provinciale investering ook in de toekomst van kracht blijft. Hij vraagt om een reflectie van de gedeputeerde.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) maakt zich ook zorgen over de verschraling van het OV in de toekomst. Voor de PvdA blijft bereikbaarheid en betaalbaarheid belangrijk. Zij wijst erop dat een van de opdrachtnemers EBS is dat onderdeel is van EBS, een Israëlisch bedrijf dat diensten verleent van en naar de bezette gebieden in de Gazastrook. De PvdA vindt dat bedrijven die gelieerd zijn aan schendingen van internationaal recht moeten worden uitgesloten van de concessie. In Zuid-Holland en Amsterdam is hier al onderzoek naar gedaan; de notitie van Van Doorne biedt

mogelijk aanknopingspunten. De partij vraagt om een reactie van de gedeputeerde. Mevrouw **Schneemann** (Volt) informeert of mevrouw Den Boer van plan is een motie in te dienen om EBS uit te sluiten. Mevrouw **De Boer** benadrukt dat zij eerst wil weten of dit kan, maar dat zij dit niet uitsluit.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) betwijfelt of het PvE voldoende bijdraagt aan toekomstgericht vervoer. Ze vraagt om toelichting op de gefaseerde invoering, de ruimte voor innovatie in de praktijk en in de gunningscriteria en hoe die wordt gefinancierd. Volt wil weten of vervoerders voldoende ruimte krijgen voor een optimale vervoersmix. Ook vraagt zij hoe duurzaamheid wordt geborgd in de concessie, aangezien dit nu weinig nadruk krijgt. Mevrouw **Schneemann** vraagt of het klopt dat vervoerders de minimale frequentie in de spits niet naar beneden mogen brengen. Tot slot sluit Volt zich aan bij de vraag van de heer Boer over het verloop van het proces. Volt overweegt een tweeminutendebat voor een aantal moties. De heer **Bilgin** (FvD) vraagt of het PvE wel de beste manier is om het spitsmijden te bewerkstelligen. Mevrouw **Schneemann** vindt dat daar met het PvE wel op moet worden ingespeeld omdat dit wordt vastgelegd voor de komende vijftien jaar, ook kan de provincie hierin een stimulerende prikkel geven.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) blijft zich zorgen maken over tariefintegratie en hoopt op een sterkere inzet daarop. Ze vraagt of buurtbussen, nu ze deel uitmaken van het OV-netwerk, ook zichtbaar zijn in reisinformatie. Daarnaast wil ze weten of vraagafhankelijk vervoer meeweegt bij de gunning als een vervoerder dit aanbiedt.

De heer **Boer** (VVD) vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van Businesspark Waardepolder en wil dit opgenomen zien in het PvE. Ook steunt de VVD de wens om trajecten van Haarlem naar Amsterdam te ontwikkelen, maar vraagt waarom deze verbinding facultatief is en niet verplicht. De OV-verbinding tussen Haarlemmermeer en Zandvoort ontbreekt in het PvE en de heer **Boer** vraagt hierop een reactie van de gedeputeerde. Het traject Haarlem Nieuw Zuid A9-Amsterdam Lelylaan is niet verplicht of facultatief, graag hoort de VVD hiervan de reden van GS. De VVD pleit voor samenwerking tussen concessiehouders bij betaalbaarheid- en kortingsacties.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) onderschrijft de subdoelen bereikbaarheid van de woon-, werk- en onderwijslocaties net als de basisbereikbaarheid van voorzieningen. De BBB vraagt waarom de vervoerder na gunning zelf mag beslissen over het verplaatsen of verwijderen van haltes. Zij wil weten waarom de nachtdienst slechts optioneel is voor de concessiehouder, terwijl de succesvolle pilot van nachtbus N50 juist doorgaat. Waarom is dit geen eis? Mevrouw **Den Boer** informeert of het klopt dat er minder vervoer in het landelijk gaat rijden.

De heer **Kes** (SP) heeft het gevoel dat het debat al is gevoerd en nu onnodig wordt herhaald en geeft aan dat de SP ontevreden is over de concessie.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt hoe vraagafhankelijk vervoer wordt ingezet als alternatief voor reguliere lijnen in gebieden met doelgroepen zoals ouderen en jongeren. Zij wijst op het reizigerscomfort, de rolstoelvriendelijkheid van de buurtbus, wachttijden bij haltes en voldoende zitplaatsen, maar mist deze punten in de stukken. Naast de bestaande Kustbus doet zij een suggestie voor een 'Goud voor Oud'-bus.

De heer **Bilgin** (FvD) pleit voor een compleet OV-systeem met zowel snelle verbindingen als kronkellijnen voor lokale bereikbaarheid. Hij hoopt dat het vergunningsmodel vervoerders uitdaagt om OV zo dicht mogelijk bij de mensen te brengen, desnoods ten koste van extra duurzaamheidseisen, omdat het OV volgens FvD al duurzaam is. De heer **Bilgin** roept GS op om geen bovenwettelijke duurzaamheidseisen te stellen zodat vervoerders meer middelen overhouden om het OV-netwerk uit te breiden. Hij stelt voor om een OV-eis op te nemen voor een cluster van kleine kernen, zodat zij gezamenlijk bediend worden met één buslijn. De heer **Bilgin** informeert of het klopt dat nieuwbouwwijken eerder OV krijgen dan bestaande wijken en pleit voor een middenweg door de normen te verhogen. Hij vindt het verder teleurstellend dat de toekomst van verschillende BRT-verbindingen erg onzeker wordt gemaakt in het PvE, de verbinding Amsterdam Lelylaan-Haarlem is nu bijvoorbeeld niet als verplicht opgenomen in het PvE. Hij wil weten of de gedeputeerde hier middelen voor vrij kan maken zodat deze verbinding toch in het PvE kan worden opgenomen en of de gedeputeerde hiertoe bereid is.

De heer **Kanik** (D66) vindt de technische uitleg over waarom er slechts voor tweederde duurzaam materiaal is gekozen begrijpelijk, maar niet bevredigend. D66 pleit ervoor dat in het PvE wordt uitgegaan van 100 procent duurzaam materiaal, tenzij netcongestie dit onmogelijk maakt. D66 maakt zich zorgen over de afstemming met de Vervoerregio en de concessie Amstelland en Meerlanden, met name in Haarlem, waar beide samenkomen. D66 vreest dat reizigers hinder kunnen ondervinden doordat tarieven, kortingen en dienstregelingen niet goed op elkaar aansluiten en vraagt om een reflectie van de gedeputeerde. Hij vraagt of de gedeputeerde kan uitleggen waarom de BRT niet in deze concessie is opgenomen. Hij complimenteert de gedeputeerde voor zijn inzet voor het nieuwe knooppunt Nieuw Zuid en is blij dat de motie over kwetsbare doelgroepen duidelijk is meegenomen in dit ontwerp Programma van Eisen. D66 beschouwt de motie 'Kwetsbare doelgroepen in het ov' daarmee als afgehandeld.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is blij met de eis dat de concessiehouder jaarlijks een sociaal veiligheidsplan moet opstellen en dat dit deel uitmaakt van de overlegstructuur tussen de concessieverlener en de concessiehouder.

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

Gedeputeerde **Olthof** vindt niet dat er weinig ruimte is voor initiatieven. Volgens hem biedt de visie op publieke mobiliteit, waarvan de OV-concessie een onderdeel is, juist meer mogelijkheden om samen met andere partijen aanvullend vervoer te organiseren, zoals kustbussen en deelfietsen. Daarom wordt flexibiliteit gestimuleerd door niet honderd, maar 90 procent van het oorspronkelijke bedieningsniveau verplicht te stellen. Er kan worden onderzocht of, buiten de concessie om, samen met bedrijven aanvullend vervoer kan worden georganiseerd om bedrijventerreinen beter te ontsluiten. Wat betreft het volledig laten vervallen van de taaleis Nederlands of Engels, geeft de gedeputeerde aan dat communicatie met de chauffeur, zowel door reizigers als door de werkgever, mogelijk moet blijven. In dit Programma van Eisen is daarom beheersing van het Nederlands of Engels als vereiste opgenomen. De heer **Dijk** (D66) vraagt zich af of we ons dit nog wel kunnen permitteren. De gedeputeerde vindt van wel. De rolstoelvriendelijkheid van de buurtbus hangt mede af van de fysieke belasting voor de vrijwillige chauffeur, die vaak een gepensioneerde is, mensen met een beperking kunnen ook gebruik maken van de WMO. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wijst erop dat de buurtbus ook aangepast kan worden door een betere instap te realiseren. De gedeputeerde zegt dat dit mogelijkheden zijn waarnaar gekeken wordt. Aan de wifi in de bus worden niet de hoogste eisen gesteld want de prioriteit is dat de bus rijdt. In de huidige visie op publieke mobiliteit wordt verschraling tegengegaan door samen met partners aanvullend vervoer te organiseren, zoals de kustbus en deelfietsen. De bereikbaarheid en de betaalbaarheid zijn volgens de gedeputeerde de belangrijkste fundamenten van publieke mobiliteit en de mobiliteitsrechtvaardigheid. De gedeputeerde benadrukt dat binnen de aanbestedingswet, EBS op dit moment niet kan worden uitgesloten van inschrijving. De gedeputeerde vindt dit wel een thema dat breder zou moeten worden besproken in PS. Mevrouw **De Boer** (PvdA) geeft aan dat haar fractie het belangrijk vindt om deze partij uit te sluiten en steunt het voorstel om dit breder te bespreken. Met de gefaseerde invoering van de nieuwe lijnen wordt volgens gedeputeerde **Olthof** gezorgd voor een zachte landing van het nieuwe aanbod. Hiermee wordt een goede overgang gewaarborgd. In de visie op publieke mobiliteit zit ruimte voor innovatie en

flexibiliteit maar de gedeputeerde wijst erop dat het bij busvervoer ook zit in volume. Hierbij wordt gekeken naar 90 procent traditioneel OV als fundament en daaromheen wordt vervoer op maat aangeboden. Aanbieders zijn vrij om daarin creatief en innovatief te zijn. De ambitie van GS is zero-emissie maar in sommige regio's kan dit op dit moment niet waargemaakt worden, GS heeft daarom gekozen voor een realistisch PvE. De provincie werkt volop aan de werkgeversaanpak binnen het mobiliteitsbeleid, met aandacht voor tegenspitsen en spitsmijden en kijkt daarbij breder dan alleen het openbaar vervoer. De ambitie van het spitsmijden is er, maar het is volgens de gedeputeerde niet realistisch om dit in het PvE op te nemen. Een OV-aanbieder kan spitsmijden niet waarmaken omdat de samenleving dit moet gaan organiseren doordat mensen niet meer in de spits gaan reizen. Mevrouw **Schneemann** (D66) werpt tegen dat dit met een tarievensturing kan worden bewerkstelligd. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat dit al gebeurt en dat dit ook is opgenomen in de tarievenvisie. Deelmobiliteit maakt geen deel uit van deze concessie, maar wordt apart aangeboden omdat vervoerders hebben aangegeven dat dit niet tot hun kerncompetentie behoort. De gedeputeerde licht toe hoe de commissie-inbreng wordt verwerkt in de zienswijze. Deze inbreng wordt meegenomen in het definitieve Programma van Eisen, samen met reacties van gemeenten en overlegplatforms. Vervolgens stelt GS het PvE vast en wordt het besproken in de commissie Ruimte. Het onderwijs en zorginstellingen staan genoemd in het PvE en de buurtbus maakt onderdeel uit van het aanbod. In de visie op tarieven wordt de afstemming met concessiehouders van passende tarieven en kortingen besproken. De heer **Boer** (VVD) wijst erop dat hij een vraag had over kortingsacties voor studenten en vindt dat het minimabeleid bij het Rijk thuishoort. De gedeputeerde benadrukt dat het een ambitie is om daar goed naar te kijken maar dat dit niet in het PvE is opgenomen. De pilot BRT is niet opgenomen in het PvE omdat daarvoor ruimte voor moet zijn op de A9 in samenwerking met Rijkswaterstaat. De heer **Bilgin** (FvD) merkt op dat, ook als de pilot succesvol blijkt, een vervoerder op basis van het PvE kan besluiten dit niet uit te voeren, aangezien het geen verplichte eis is. Gedeputeerde **Olthof** verwacht niet dat dit niet aan de orde is omdat de vervoerder actief meewerkt om het OV aantrekkelijk te houden. De heer **Boer** (VVD) wil graag een goede uitleg over traject station Lelylaan omdat dit niet genoemd wordt als eis. De gedeputeerde wijst erop dat er vanuit Haarlem Nieuw Zuid een verbinding met Amsterdam komt. De lijn Haarlemmermeer Zandvoort wordt uitgevoerd door de VRA maar de gedeputeerde zegt toe deze mee te nemen in de gesprekken. De locatie van de haltes wordt bepaald door de vervoerder; in het PvE zijn alleen de onderlinge afstanden tussen haltes vastgelegd. De nachtbus is een pilot die verlengd is en is niet als vaste eis is gesteld, deze heeft niet de hoogste prioriteit volgens de gedeputeerde. Het uitgangspunt van de OV-concessie zijn de reguliere lijnen, omdat

vraag gestuurd vervoer op lange termijn niet betaalbaar is. Openbaar vervoer is gericht op volume. Als een aanbieder mogelijkheid ziet bij een bundeling van kernen of vervoer op maat, dan kan dat een oplossing zijn volgens de gedeputeerde, maar dit is niet opgenomen in het PvE. De ontsluiting van nieuwbouwkernen is belangrijk en wordt meegenomen in de wijkontwikkeling. Ook voor bestaande wijken blijft een goede OV-verbinding van belang.

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

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of de formulering 'streven naar' met betrekking tot tariefintegratie met aangrenzende concessieverleners niet krachtiger kan worden geformuleerd.
De heer **Kes** (SP) stoort zich eraan dat hetzelfde debat steeds weer wordt gevoerd, er niets verandert en dat dit kennelijk het proces is.
De heer **Boer** (VVD) verbaast zich over de opmerking en vraagt naar de inbreng van de SP. De heer **Kes** wijst erop dat dit debat al voor de vierde keer wordt gevoerd en hij niet veel verandering ziet.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt de gedeputeerde waar in het stuk de bereikbaarheid van zorginstellingen, huisartsenpraktijken, apotheken en fysiotherapiepraktijken wordt benoemd, omdat zij dit niet direct kan terugvinden.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) gaat ervan uit dat de gedeputeerde onderzoekt of uitsluiting van EBS mogelijk is, aangezien in het rapport staat dat dit niet op voorhand onmogelijk is. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de PvdA concreet kan maken waarom zij EBS willen uitsluiten.
Mevrouw **De Boer** stelt dat het om een Israëlisch bedrijf gaat dat opereert in bezette gebieden, dat in strijd is met internationaal recht. De heer **Van den Berg** merkt op dat EBS geen Israëlisch bedrijf is en vraagt of de PvdA de dienstverlening in Waterland wil opschorten. Mevrouw **De Boer** antwoordt dat ze dit niet heeft gezegd en pleit nogmaals voor uitsluiting van EBS bij de nieuwe concessie.

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

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat de informatie die mevrouw Van der Helm zoekt, op pagina 6 staat en dat bij punt 2.2.3 de ziekenhuizen worden genoemd.

De tarieven zijn geen onderdeel van het PvE omdat dit in de tarievenvisie en het landelijke tarievenkader geregeld wordt.
Gedeputeerde **Olthof** vindt de opmerkingen van de heer Kes aan de pessimistische kant en merkt op dat, hoewel niet alles volgens de wensen van de SP verloopt, dat niet wil zeggen dat er geen ontwikkelingen plaatsvinden.
Wat betreft de vraag over EBS geeft de gedeputeerde aan dat het om een Europees bedrijf met een Israëlische aandeelhouder gaat. Hij benadrukt dat dit een bredere discussie betreft die nader bekeken moet worden.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) merkt op dat voorzieningen zoals apotheken niet expliciet worden genoemd in het PvE. De gedeputeerde reageert dat deze vaak in winkelcentra zijn gevestigd, die in de regel goed zijn ontsloten met het openbaar vervoer en dat niet alle zorgvoorzieningen expliciet worden benoemd in het PvE.

3.d Resultaten onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

Toelichting: Het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 is afgerond. De conclusie is dat er geen robuust alternatief is doordat de opgave breder is dan alleen een verbinding tussen de A8 en A9. De resultaten van het onderzoek wil Gedeputeerde Staten met de commissie bespreken.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het afgeronde onderzoek naar een robuuste oplossing A8-A9 bespreken.

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

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vindt dat het tijd is dat de politiek lef toont, omdat de oplossing te lang vooruit is geschoven. JA21 kiest voor het golfbaanvariant, maar zonder het dure en belemmerende landschapsplan. De partij stelt voor dit alternatief uit te voeren, het landschapsplan los te laten en te kiezen voor een sobere, doelmatige en financieel haalbare oplossing. Volgens JA21 verdienen de inwoners van Krommenie en Assendelft een goede leefomgeving en ondernemers en forenzen een goede verbinding.
De heer **Kanik** (D66) vindt dat als de motie van D66 destijds was aangenomen, er inmiddels voortvarend gewerkt zou worden aan het oplossen van het leefbaarheidsprobleem. Hij steunt de gedeputeerde in de aanpak van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft en heeft daarom

begrip voor de variantenstudie in dat gebied. Voor D66 ligt de oplossing bij de fiets en het OV. Hij vraagt of GS er klaar voor is om te lobbyen voor dit onderwerp in Den Haag bij de formatie van het nieuwe kabinet. Dit is de juiste weg volgens D66. De heer **Karar** (PvdA) vraagt of de heer Kanik tevreden is dat alle opties zijn onderzocht en er nu een weloverwogen besluit kan worden genomen. De heer **Kanik** is dat niet, omdat volgens hem de uitkomst vooraf al vaststond en wetenschappelijk onderzoek aantoont dat extra asfalt geen oplossing is.

De heer **Bilgin** (FvD) is van mening dat de beste manier om de verkeersoverlast op te lossen het verleggen van de verkeersstroom is. Nu wordt de golfbaanvariant afgeschoten vanwege stikstofuitstoot en wordt gekozen voor een niet toekomstbestendige variant waarbij er nog veel meer verkeer komt tussen Krommenie en Assendelft. Wat de FvD betreft is stikstof slechts een probleem op papier en hij roept de gedeputeerde op om bij het Rijk te pleiten voor de juridische ruimte die nodig is om de versoberde golfbaanvariant te realiseren.

De heer **Karar** (PvdA) stelt dat de gehoopte oplossingen onhaalbaar zijn gebleken. Alternatief 2 (N203) is volgens hem het enige realistische scenario en de PvdA wil dat daar dan ook op wordt ingezet. Volgens de PvdA slibt heel Noord-Holland dicht en staat de bereikbaarheid onder druk. De PvdA roept de gedeputeerde op om het gesprek aan de gaan met het Rijk. Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt welke oplossing de PvdA voor ogen heeft. De heer **Karar** geeft aan dat daar geen pasklaar antwoord op is te geven maar dat hij het belangrijk vindt dat de provincie een betrouwbare overheid is en geen luchtkastelen verkoopt.

De heer **Hollebeek** (PvdD) stelt dat de studie opnieuw laat zien dat meer asfalt de problemen verplaatst. Volgens hem is er geen simpele oplossing en moet gezocht worden naar combinaties binnen de bestaande infrastructuur. Voor Krommenie en Assendelft moet er wel snel iets gebeuren, ook om het vertrouwen in de overheid te versterken.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt naar de concrete uitgangspunten en verwachtingen van de variantenstudie en wil weten hoe wordt voorkomen dat het proces opnieuw jaren in beslag neemt.

De heer **Kes** (SP) leest de eindconclusie van het rapport voor en stelt vast dat er geen oplossing ligt: het is te duur en er moet verder onderzocht worden. Hij benadrukt dat de onderzoeksbureaus aangeven dat het in feite niet haalbaar is.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) had graag een optimale oplossing gezien, maar die is er volgens haar niet. Ze vraagt of de gedeputeerde het Rijk gaat vragen om de plannen op te nemen in het MIRT. Ook wil ze weten of de focus ligt op doorstroming of leefbaarheid. Ze wijst erop dat absolute cijfers soms een ander beeld geven dan percentages en vraagt wat er gebeurt als er geen robuuste oplossing komt en hoe robuust die eigenlijk moet zijn. Ze zet vraagtekens bij het

nieuwe onderzoek dat een jaar zal duren en pleit voor een snel onderzoek dat het beste is voor de inwoners van Krommenie en Assendelft. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt hoe de BBB aankijkt tegen de negatieve kosten-batenanalyse, aangezien dit neerkomt op een volledig negatief advies. Mevrouw **Den Boer** (BBB) stelt dat de beste keuze niet altijd de makkelijkste is. De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er al veel onderzoeken zijn gedaan en vraagt of mevrouw Den Boer voorstander is van nóg een nieuw onderzoek. Mevrouw **Den Boer** is het volledig eens met de heer Hollebeek en vindt dat er niet steeds onderzoek op onderzoek gestapeld moet worden. De BBB wil de optie A8 A9 openhouden en het variantenonderzoek opnieuw bekijken op onderdelen. De heer **Hollebeek** heeft daar bedenkingen bij omdat daar ook veel onderzoeken voor nodig zijn. Mevrouw **Den Boer** wijst erop dat moet worden ingezien dat er een groot probleem ligt waarvoor een oplossing moet worden gezocht. De heer **Kes** (SP) vraagt of mevrouw Den Boer bedoelt dat er nu moet worden overwogen om het project A8-A9 los te laten. Mevrouw **Den Boer** geeft aan dat de variantenstudie wat haar betreft moet worden uitgevoerd, maar benadrukt dat zij de A8-A9 zeker niet wil loslaten. De heer **Kes** vraagt of het klopt dat in de voorstudie de focus ligt op Krommenie en Assendelft, waarop mevrouw **Den Boer** bevestigt dat dat inderdaad het geval is. Op de vraag van de heer **Hollebeek** (PvdD) of de BBB meer asfalt wil of ook andere opties overweegt, antwoordt mevrouw **Den Boer** dat zij benieuwd is naar wat de gedeputeerde voorstelt.

De heer **Dijk** (CDA) is, ondanks de teleurstelling over de uitkomst van het onderzoek, wel blij dat er direct doorgepakt wordt met de variantenstudie. Hij vraagt of de gedeputeerde duidelijkheid kan geven over het verloop van de variantenstudie, wanneer deze is afgerond en wanneer er begonnen kan worden met de werkzaamheden.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt het frustrerend dat er geen oplossing is voor het voorliggende probleem. Zij vindt het positief dat nu duidelijk is dat de golfbaanvariant extra verkeer aantrekt. De ChristenUnie kan zich vinden in de conclusie dat het vraagstuk breder moet worden getrokken, namelijk hoe Noord-Holland Noord bereikbaar blijft en pleit voor OV en deelmobiliteit.

Statenlid **Freeman** (GL) steunt het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Volgens hem geeft het onderzoek meer inzicht in de gevolgen van de varianten. GL wil doorgaan met de variantenstudie en hoopt op een goede oplossing voor de inwoners. Mevrouw **Gordijn** (JA21) is benieuwd hoe statenlid Freeman denkt dat de variantenstudie de leefbaarheid van Krommenie en Assendelft gaat helpen. Statenlid **Freeman** wijst erop dat hij dit al heeft aangegeven en dat een variantenstudie meer informatie geeft op basis waarvan er betere besluiten kunnen worden genomen.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) betreurt het gebrek aan participatie, wat volgens haar het begrip onder de inwoners had kunnen vergroten. Volt heeft oog voor de bewoners, maar vindt het lastig dat het om een grote investering gaat met een MKBA van 0,0. Ze sluit zich aan bij de woorden van de ChristenUnie en de suggestie van D66 om samen te werken aan een regionaal vervoerssysteem om zo ook Krommenie en Assendelft te verbeteren.
De heer **Boer** (VVD) benadrukt dat de VVD wil vasthouden aan de golfbaanvariant via de stelling van Amsterdam en niet eronderdoor, om kosten te besparen. Daarnaast pleit hij voor benutting van mogelijkheden om de capaciteit op rijkswegen te vergroten, zoals bij de Wijkertunnel en de Coentunnel. Hij vraagt de gedeputeerde hoe hij dit wil aanpakken. Tenslotte roept de heer **Boer** op om vaart te maken met de leefbaarheid in Krommenie Assendelft. De heer **Kanik** (D66) vraagt hoe de VVD de conclusies van het rapport beoordeelt, waarin staat dat de aanleg van de A8-A9 geen echte oplossing biedt omdat de provincie op meerdere plekken dichtslibt. De heer **Boer** erkent dat er geen perfecte oplossing is, maar stelt dat nieuwe problemen om nieuwe oplossingen vragen en dat er nu stappen gezet moeten worden. De heer **Karar** (PvdA) vraagt of de heer Boer het met hem eens is dat de A8-A9-verbinding geen oplossing biedt en financieel onhaalbaar is. De heer **Boer** antwoordt dat hij in zijn betoog duidelijk heeft gemaakt dat aanleg via de stelling van Amsterdam veel betaalbaarder en daardoor realistischer is.

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

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan ook teleurgesteld te zijn in de uitkomsten van het onderzoek. Hij benadrukt dat alle vormen van mobiliteit nodig zijn en noemt het een illusie om te denken dat alleen fiets en OV de problemen kunnen oplossen. Hij pleit ervoor om een oproep te doen aan het nieuwe kabinet, dat in de volle breedte meer geïnvesteerd moet worden in mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid. De gedeputeerde voorziet in de komende twintig jaar enorme problemen als het nieuwe kabinet daar niet voor kiest. Hij zal zich hiervoor inzetten in Den Haag in de komende maanden. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat er een uitspraak ligt vanuit de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed, dat het Rijk alleen akkoord gaat met het doortrekken van de A8 A9 (golfbaanvariant) als het landschapsplan onverkort wordt overgenomen. De golfbaanvariant leidt tot allerhande problemen in de omgeving en is geen oplossing. De variantenstudie heeft als doel een volgende stap te zetten in het verkennen van haalbare oplossingen rond de N203 en de effecten daarvan in kaart te brengen omdat er veel uitdagingen liggen om dit in te passen. Het PvE wordt opgesteld en ter informatie aan de commissie

gestuurd voordat de variantenstudie van start gaat. Deze studie zal een jaar duren. Hij zegt de commissie toe dat de resultaten in 2026 bekend zijn. Hij benadrukt dat hij samen met andere overheidslagen, Logistiek Nederland, de NS, ProRail en Schiphol, breed te pleiten voor een groter budget voor bereikbaarheid en mobiliteit om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te maken. Daar hoort volgens de gedeputeerde ook een robuuste Oost-Westverbinding bij. Variant 2 scoort gunstig op geluid, maar neutraal op luchtkwaliteit door groeiend verkeer. Minder verkeer via verkeersmanagement verbetert de situatie op de N203 direct. Met de golfbaanvariant wordt een probleem gecreëerd op andere plekken. De extra capaciteit heeft de gedeputeerde al op de agenda gezet van het platform Mobiliteit MRA.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.
Mevrouw **Gordijn** (JA21) ziet de A8-A9 als onderdeel van de oplossing voor betere mobiliteit, maar niet als enige oplossing. Gedeputeerde **Olthof** erkent haar betrokkenheid en wil integraal kijken naar bereikbaarheid in Noord-Holland. Mevrouw **Gordijn** meldt dat JA21 komende zomer gaat werken aan een initiatiefvoorstel om te verkennen of de A8-A9 gerealiseerd kan worden.

3.e Afdoening motie 99-2024 "De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)" Toelichting: Provinciale Staten hebben bij de bespreking van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) een motie aangenomen waarin zij Gedeputeerde Staten verzoeken overzichten op te stellen van grote infrastructurele projecten binnen onze provincie, waarbij cofinanciering door de provincie aan de orde kan zijn. Gedeputeerde Staten sturen Provinciale Staten een brief met de gevraagde informatie en zeggen toe dit overzicht jaarlijks beschikbaar te stellen bij de actualisatie van het IMPI. Gedeputeerde Staten verzoeken de motie als afgedaan te beschouwen.

Behandelvoorstel: De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 99 van 2024 'Stand van zaken IMPI' als afgedaan kan worden beschouwd. De agendacommissie heeft, gelet op de hoeveelheid vergaderstukken, voor de commissies bepaald, afdoeningsvoorstellen van moties alleen inhoudelijk te bespreken, als een fractie van mening is dat een motie niet kan worden afgedaan.

De heer **Boer** (VVD) beschouwt de motie als afgedaan en verzoekt om het overzicht jaarlijks te ontvangen, zodat de commissie de voortgang kan blijven volgen.

De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan.

3.f Voorstel afdoen moties M20-2024 (Kwetsbare doelgroepen in het ov) en M33 2025 (NO GO signaal tegen Bezuinigingen op het Openbaar Vervoer)

Toelichting: Gedeputeerde Staten geven nadere uitleg over de uitvoering van de motie M20-2024 ‘kwetsbare doelgroepen in het ov’ en motie M33-2025 Pagina 4 ‘een NO GO signaal tegen Bezuinigingen op het Openbaar Vervoer’ en verzoeken Provinciale Staten de moties als afgedaan te beschouwen.

Behandelvoorstel: De commissie Ruimte wordt gevraagd of moties 20 van 2024 'Kwetsbare doelgroepen in OV' & motie 33 van 2025 'NO GO signaal tegen bezuinigingen op het Openbaar Vervoer' als afgedaan kan worden beschouwd. De agendacommissie heeft gelet op de hoeveelheid vergaderstukken voor de commissies bepaald, afdoeningsvoorstellen van moties alleen inhoudelijk te bespreken, als een fractie van mening is dat een motie niet kan worden afgedaan.

De heer **Kes** (SP) leest in de brief bij motie 33 twee van de vier punten niet terug in de brief, het gaat om de volgende punten:

- een krachtig signaal (NO CO) af te geven aan het kabinet en in verleg met andere provincies gezamenlijk op te trekken tegen de voorgenomen bezuinigingen op het openbaar vervoer;
- als provincie zij aan zij te gaan staan naast de reizigersorganisaties en de ov-branche.

Hij vraagt om een reactie hierop van de gedeputeerde.

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat de heer Kes terecht opmerkt dat dit niet duidelijk uit de brief blijkt, maar benadrukt dat hij samen met andere provincies en vervoersautoriteiten een krachtig signaal richting Den Haag afgeeft over het belang van investeringen in het OV. De heer **Kes** verwacht niet dat het Rijk opeens op andere gedachten wordt gebracht maar wil de uitleg van de gedeputeerde accepteren en ziet de motie als afgedaan.

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

De heer **Boer** (VVD) heeft een rondvraag aan de gedeputeerde over de kruising N504. Op de kruising van de provinciale weg N504 (Kanaalweg) en de Westfriesedijk zijn er

oversteekmogelijkheden voor auto's en fietsers maar niet voor voetgangers terwijl daar ook een bushalte is gesitueerd op het kruispunt, dat uiteraard door voetgangers wordt gebruikt.
Dit levert gevaarlijke situaties op met voetgangers op het fietspad en op de weg.

1. Is de gedeputeerde bekend met deze situatie?
2. Is de gedeputeerde bereid om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om op dit kruispunt voetgangersfaciliteiten de creëren voor de verkeersveiligheid?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan bekend te zijn met de situatie en ermee bezig te zijn. De provincie onderzoekt momenteel de alternatieven en -mogelijkheden voor de korte termijn. De gedeputeerde zegt toe PS zodra de volgende stap wordt gezet hierover te informeren.

5 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.42 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	16 juni 2025
Commissievoorzitter	:	Dhr. I. Mantel
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. I. Mantel
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. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom,
	PvdA	: dhr. A. Karar, mw G. de Boer
	PVV	: dhr. D. De Moel
	SP	: dhr. J. Kes, mw. H. Bouhlel
	CDA	: dhr. S. Dijk, mw. W. Koning
	JA21	: dhr. D. van den Berg
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck
	Christen Unie	: mw Y. Buit, dhr. M. Klein
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, B. van den Bogaerde
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm
	FvD	: dhr. T. Bilgin
Gedeputeerden:	mw. E. Rommel, dhr J. Beemsterboer, dhr. J. Olthof	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening vergadering

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.00 uur en heet de aanwezigen welkom.

De **voorzitter** deelt mee dat de uitloop van de vergadering op maandag 23 juni 2025 zal plaatsvinden. Er is een rondvraag aangemeld door de SP over camping Vogelenzang. Er zijn in

totaal twaalf insprekers aangemeld. Bij het inspreekhalfuur zijn er zes aanmeldingen. Bij agendapunt 7.a zijn vijf aanmeldingen, bij agendapunt 7.b is er een aanmelding.

Na het zomerreces is er op maandag 25 augustus a.s. een werkbezoek in het kader van Regie op de Ruimte. Tijdens deze bustoer zal een aantal locaties bezocht worden waar de grote ruimtelijke opgaven en transities al zichtbaar zijn of waar deze zich in de toekomst zullen voordoen op thema's als woningbouw, energietransitie en vernatting van veenweidegebieden. Alle commissieleden zijn van harte welkom voor het werkbezoek. Nadere informatie volgt binnenkort. De **voorzitter** vraagt de commissie de datum van 25 augustus 2025 alvast in de agenda te noteren.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of agendapunt 8., de rondvraag van de SP, naar voren kan worden gehaald na de behandeling van agendapunt 4.a. De commissie gaat met het voorstel van de SP akkoord.

2 Inspreekhalfuur

Er zijn zes aanmeldingen van insprekers ontvangen. Er zijn drie insprekers over de Lutkemeerpolder en twee insprekers over de bouw van vakantievilla's op een camping in Vogelenzang.

De **voorzitter** geeft het woord aan de insprekers.

Mevrouw **Van den Eijnden** spreekt in op persoonlijke titel als betrokken inwoner van Noord-Holland. Ze roept op tot een onmiddellijke pauze van de bouwactiviteiten in de Lutkemeerpolder en vraagt de provincie om invloed uit te oefenen op de gemeente Amsterdam om de bestaande afspraken opnieuw te bekijken. Daar is volgens haar reden toe: er is maatschappelijke druk, er zijn nieuwe inzichten over klimaatadaptatie en voedselzekerheid en de logistieke infrastructuur rondom het gebied is ongunstig. Ze pleit voor regionale afstemming en een bredere gebiedsvisie voor de westelijke rand van Amsterdam, met ruimte voor duurzame alternatieven in plaats van meer distributiehallen. De Lutkemeerpolder bevat de laatste 40 hectare aaneengesloten zeekleigrond van Amsterdam waarvan de provincie mede-eigenaar is en is een van de weinige gebieden waar stedelijke voedselproductie nog mogelijk is. Daarnaast spreekt ze als promovendus en onderzoeker op het gebied van sociale verandering en biodiversiteit. Haar onderzoek toont aan dat een Voedselpark (VPA) juist een vernieuwende, rechtvaardige en

effectieve aanpak biedt voor herstel van biodiversiteit en bodemkwaliteit. Tijdens een symposium concludeerden wetenschappers dat Amsterdam idealiter tien van zulke voedselparken zou moeten hebben om de verbinding tussen stad en land te versterken. Dit is een zaak van provinciaal belang. Tot slot spreekt ze als aanstaande moeder, bezorgd over de toekomst. Ze benadrukt dat, als nu gebouwd wordt, de waardevolle bodem dan voorgoed verloren is. Ze wijst op de steun van 25.000 Amsterdammers voor het behoud van de grond voor stadslandbouw en voor een educatief voedselpark. Zij roept PS op om gebruik te maken van hun invloed, dit onderwerp onder de aandacht te brengen, de ruimtelijke afspraken te heroverwegen en ruimte te geven aan een toekomstbestendige, duurzame invulling van de Lutkemeerpolder.

Mevrouw **Kouwenhove**, bewoner van Amsterdam Nieuw-West, spreekt haar zorgen uit over de bouwplannen in de Lutkemeerpolder. Ze noemt het onbegrijpelijk dat vruchtbare landbouwgrond, de laatste zeekleigrond van Amsterdam, wordt opgeofferd voor distributiecentra, terwijl elders hallen leegstaan en het verkeer in de wijk nu al vastloopt. Er is geen goede infrastructuur gepland, wat leidt tot extra verkeersdruk, vervuiling en gezondheidsproblemen. Ze wijst op het initiatief van Voedselpark Amsterdam, dat al een tender won voor 9,5 hectare en een duurzaam plan heeft met werkgelegenheid en voedselproductie. Waarom niet de resterende 40 hectare ook daarvoor gebruiken? Volgens experts is de polder bovendien ongeschikt voor logistiek en wegen de maatschappelijke kosten niet op tegen de economische baten. Mevrouw **Kouwenhove** roept de provincie op om te kiezen voor toekomstgericht en verstandig beleid: geen kortetermijnwinst, maar een leefbare, duurzame regio.

Mevrouw **Poels** spreekt namens Voedselpark Amsterdam, een burgerinitiatief gesteund door 25.000 mensen en 5.000 donateurs. Ze roept op tot het stopzetten van verdere verharding van de Lutkemeerpolder – de laatste vruchtbare zeekleigrond binnen de stadsgrenzen van Amsterdam. Deze unieke landbouwgrond dreigt verloren te gaan door distributiehallen, terwijl het gebied slecht bereikbaar is en de winst vooral naar buitenlandse beleggers lijkt te gaan. Voor bewoners van Amsterdam Nieuw-West betekent dit meer verkeersdrukte, vervuiling en hittestress, wat de leefbaarheid ernstig schaadt. De gemeenteraad wacht al een jaar op duidelijkheid over alternatieven, terwijl er volgens Voedselpark Amsterdam een concreet en haalbaar plan ligt: op 9,5 hectare is al gestart met voedselproductie, educatie en natuurherstel, en op de resterende 40 hectare kan dat verder groeien.

Poels benadrukt dat er nu politieke ruimte nodig is om deze kans te grijpen en de polder te behouden voor duurzame, sociale en ecologische doelen.

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

Statenlid **Korzelius** (GL) verwijst naar de e-mail van mevrouw Poels van 25 mei 2025, waarin zij aangeeft dat een meerderheid van de Amsterdamse raadsleden het Voedselpark steunt. Hij vraagt naar de actuele stand van zaken in relatie tot de gemeente Amsterdam. Mevrouw **Poels** bevestigt dat men nog steeds wacht op een brief van de wethouder die met verschillende scenario's zou komen. Ze merkt op dat SADC moeite heeft met het verhuren van de kavels, ondanks dat die onder de marktprijs worden aangeboden. Tot nu toe worden de grote hallen vooral gehuurd door de farmaceutische industrie.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt wat mevrouw Poels bedoelt met het 'concreet en realistisch plan' voor de 9,5 hectare. Mevrouw **Poels** verwijst naar de website van Voedselpark Amsterdam, waar het volledige plan voor 43 hectare te vinden is. Uniek is dat de pacht via een aparte stichting loopt, waardoor jonge ondernemers uit Nieuw-West die natuurinclusief willen ondernemen, niet zelf de pacht hoeven te dragen. De succesvolle crowdfunding toont volgens haar de brede steun en de innovatieve aanpak.
De heer **Bilgin** (FvD) vraagt mevrouw Van der Eijnden welke vorm van educatie het Voedselpark biedt en hoe dit aansluit bij de ambities van de provincie. Mevrouw **Van der Eijnden** legt uit dat er rondleidingen worden gegeven aan scholen, hogescholen en universiteiten op het Voedselpark. Studierichtingen zoals natuurwetenschappen, landbouwwetenschappen en sociale wetenschappen hebben interesse.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt wat de provincie kan doen. Mevrouw **Poels** zegt dat de provincie bij vergunningen eigen keuzes kan maken, als aandeelhouder van SADC vragen kan stellen en omdat het om de hele MRA en infrastructuur gaat, ook een bredere verantwoordelijkheid heeft dan de gemeente Amsterdam.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt in hoeverre de uitbreiding van het Voedselpark in die omvang haalbaar is. Mevrouw **Poels** antwoordt dat de polder nog niet verzilt is, mede doordat er weinig verkeer is. Ze benadrukt dat de bedrijvigheid van distributiecentra botst met de doelen van het Voedselpark. Het gaat ook om de samenwerking met de ondernemers in het gebied.

De **voorzitter** geeft het woord aan de insprekers over de bouw van vakantievilla's op een camping in Vogelenzang.

De heer **Brunner** spreekt in namens de Vogelwerkgroep Zuid Kennemerland, een vereniging met circa 700 leden die zich inzet voor de natuur in de regio. Hij uit zijn zorgen over de plannen van de nieuwe eigenaar van camping Vogelenzang die op het terrein in totaal 350 vakantievilla's wil realiseren. Dit gebied ligt direct naast het beschermde Natura 2000-gebied en binnen het BPL van de Binnenduinrand. Volgens de heer **Brunner** is de dreigende verstedelijking in strijd met zowel de Provinciale omgevingsverordening als het lopende gebiedsproces dat juist gericht is op versterking van de natuur- en landschapswaarden. De bouw leidt tot meer verkeer, hogere stikstofbelasting en een toename van recreanten in het kwetsbare Natura 2000-gebied. Ook verdwijnen de huidige natuurwaarden op het campingterrein grotendeels. Hoewel de gemeente Bloemendaal eerder een bouwstop had ingesteld, dreigt zij nu onder druk van mogelijke schadeclaims alsnog een vergunning te verlenen voor de eerste 32 vakantievilla's. De Vogelwerkgroep vreest dat daarmee het hek van de dam is en verdere bebouwing nauwelijks nog tegen te houden is. De heer **Brunner** wijst erop dat het toegestane bebouwde oppervlak al is bereikt en dat vakantievilla's volgens de Omgevingswet als gebouwen tellen. GS heeft dit eerder ook aan de gemeente bevestigd. De Vogelwerkgroep roept PS op om actief toezicht te houden op de naleving van het omgevingsplan en provinciale regelgeving en indien nodig preventief te handhaven. Hij vraagt om steun om aantasting van dit bijzondere landschap te voorkomen voor nu en toekomstige generaties.

Mevrouw **Bakker** spreekt in namens de Vereniging Belangen Kampeerders Vogelenzang (BEKAVO). Zij uit haar zorgen over de toekomst van de kampeerders op camping Vogelenzang. Zij benadrukt dat kamperen voor veel stedelingen een belangrijk moment van groen en rust is, met sociale en culturele betekenis voor gezinnen en generaties. Kamperen is een waardevolle Nederlandse traditie. De overname van de camping door Marinaparken en de mogelijke vergunningverlening voor de bouw van 350 vakantievilla's roept bij de kampeerders grote zorgen op. Volgens mevrouw **Bakker** zou dat niet alleen leiden tot de verdwijning van natuur, maar ook van de kampeertraditie. Ze waarschuwt voor het risico op een 'verkapte woonwijk' en een onomkeerbare aantasting van het BPL. Mevrouw **Bakker** spreekt haar teleurstelling uit over juridische constructies zoals de 'salamitactiek', waarbij in kleine stappen vergunningen worden aangevraagd om grootschalige plannen alsnog door te voeren. Zij roept PS op om alert en standvastig te blijven en preventief te handhaven op de visie die eerder is uitgesproken: geen

verdere bebouwing op deze locatie. Ze doet een dringend beroep op de provincie om te kiezen voor natuur, mens en rechtvaardigheid.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt om opheldering over de status van het bestemmings- en omgevingsplan. De heer **Brunner** verwijst naar de standpuntennotitie waarin de visie van de Vogelwerkgroep is toegelicht. Volgens hem bevat het omgevingsplan twee bepalingen die op verschillende manieren geïnterpreteerd kunnen worden; de gemeente zou daarbij voor de onjuiste lezing hebben gekozen. Hij wijst op het gebrek aan transparantie vanuit de gemeente. De Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland beroept zich op de definitie van 'gebouw' uit de Omgevingswet: een bouwwerk met drie wanden en een dak waarin mensen kunnen verblijven. Op basis daarvan geldt een vakantievilla als gebouw. Daarnaast vraagt mevrouw **Vonck** naar de gevolgen voor de gemeente Vogelenzang als er 1.400 extra bewoners bijkomen, met name op het gebied van mobiliteit. De heer **Brunner** geeft aan dat de ontwikkelaar beweert dat er gebouwd mag worden op basis van het geldende omgevingsplan en dat bestrijdt de Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) verwijst naar de rechterlijke uitspraak dat binnen een maand een besluit moet worden genomen over de vergunningaanvragen. Uit de brief van de Vogelwerkgroep en BEKAVO blijkt volgens haar niet duidelijk of vergunningen wel of niet afgegeven moeten worden en of daar nog steeds discussie over is. Tenslotte vraagt zij waarom het behoud van de bufferzone zo belangrijk is. De heer **Brunner** stelt dat de ontwikkelaar al vergunningen voor funderingen heeft aangevraagd en daarna kan bouwen zolang dit binnen het omgevingsplan past. Volgens Marinapark zijn de gebouwen vergunningsvrij omdat de Omgevingswet door hen anders geïnterpreteerd wordt. Dit leidt tot onduidelijkheid, omdat provincie en gemeente hier anders over denken. Ook is de impact op Natura 2000-gebied nog niet onderzocht. Hiervoor is een natuurvergunning nodig.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt welke afspraken vanuit de provincie nodig zijn en wat de rol van de provincie is. De heer **Brunner** geeft aan dat de provincie de gemeente heeft geïnformeerd over de juiste interpretatie van het omgevingsplan, waarin geen woonwijk past omdat het BPL betreft. Eerst moeten de gevolgen voor Natura 2000 worden onderzocht. Hij roept PS op alert te zijn, omdat anders alsnog vakantievilla's worden gebouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de insprekers de heer Struben en de heer Boer over de locatie van het hoogspanningsstation A9-Zuid.

De heer **Struben** en de heer **Boer** spreken in namens de Vereniging de Amsterdamse Golfclub (AGC) over de locatie van het hoogspanningsstation A9-Zuid. Tijdens een eerdere commissievergadering heeft PS kennis kunnen nemen van de recente aanvulling op het onderzoek naar een locatie van circa 25 hectare voor het hoogspanningsstation A9-Zuid. Een van die locaties 4.1 en 4.2 is geprojecteerd op terrein van de AGC. De AGC en haar leden zijn verrast en onthutst dat hun privéterrein zomaar als zoeklocatie is aangewezen. Ze hebben, na overleg met GS en ondanks dat AGC niet eerder werd betrokken, een zienswijze ingediend waarin de ernstige gevolgen van deze keuze worden uiteengezet: het einde van de vereniging AGC, een lang onteigeningsproces, hoge kosten, jarenlange onzekerheid en verlies van een waardevol landschap dat in 35 jaar is opgebouwd. De AGC erkent de noodzaak van het project, maar stelt dat hun locatie niet geschikt is. Eerder onderzoek wees juist locatie 1.1 aan als voorkeursoptie. Uit participatieverslagen blijkt dat bezwaren tegen locatie 1.1 mogelijk hebben geleid tot het aanwijzen van het AGC-terrein, mede ingegeven door gemeentelijke belangen en conflicten tussen Amsterdam en Haarlemmermeer over groen en havenontwikkeling. De AGC vraagt de provincie om op zo kort mogelijke termijn een besluit te nemen op basis van transparante, inhoudelijke criteria en nodigt PS uit voor een bezoek.

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

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt waarom de keuze voor locaties 4.1-4.2 het einde van de vereniging zou betekenen. De heer **Struben** legt uit dat het terrein van de vereniging 55 hectare groot is en dat TenneT 25 hectare nodig heeft. Hierdoor blijft er onvoldoende ruimte over om de vereniging voort te zetten, wat leidt tot volledige onteigening van het terrein. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er al contact is geweest met het provinciebestuur. De heer **Struben** antwoordt dat dit nog niet is gebeurd, maar dat dit zeker gaat gebeuren. De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of de AGC is overvallen door de nieuwe locatievariant. De heer **Boer** bevestigt dit en geeft aan dat het onderwerp op de agenda van de ALV staat. Hoewel er rondetafelbijeenkomsten zijn geweest, voelt de AGC zich overrompeld en is er onduidelijkheid over het proces en de rol van de provincie.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) vraagt hoe er is gereageerd op de voorgestelde alternatieven door leden en stakeholders. De heer **Struben** antwoordt dat AGC deze alternatieven juist bij de Commissie Ruimte onder de aandacht brengt en begrijpt niet waarom de noordelijke Houtrakpolder niet is meegenomen, terwijl wel naar de AGC-locatie wordt verwezen. Op de vraag van mevrouw **Van den Bogaerde** of de alternatieven al met de gemeente Amsterdam zijn besproken, antwoordt de heer **Struben** dat dit binnenkort zal gebeuren.

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

Het verslag van de commissievergadering van 12 mei 2025 wordt ongewijzigd vastgesteld. Er zijn geen opmerkingen over de lijsten, moties en toezeggingen. De commissie gaat akkoord met de agenda van de vergadering en ook met de agenda van maandag 23 juni 2025.

Op de vraag van statenlid **Korzelius** (GL) of het zinvol is om bij agendapunt 7.c en 7.c.2 eerst de verordening te behandelen en daarna de notitie, antwoord de **voorzitter** dat deze punten gevoegd zullen worden behandeld.

3.a Planningsoverzicht

Er zijn geen opmerkingen over het planningsoverzicht.

4. A agenda financiën

4.a.1 Financiën: Jaarstukken 2024 (alle commissies)

Toelichting: In de jaarstukken legt GS verantwoording af over het gevoerde beleid en de provinciale baten en lasten in 2024.

Behandelvoorstel: Aan de commissie wordt gevraagd de verantwoording en de kwaliteit van de behaalde resultaten opgenomen in de jaarstukken 2024 die betrekking hebben op de portefeuille van deze commissie te bespreken.

4.a.2 Bestuurlijke reactie accountantsverslag 2024 (betrekken bij Jaarstukken 2024)

Publiek Belang Accountants is in de afrondende fase van de controle over de jaarrekening 2024 en heeft hierover gerapporteerd in een concept Verslag van bevindingen. Het college geeft een bestuurlijke reactie op de bevindingen en aandachtspunten uit het accountantsverslag en stuurt de bestuurlijke reactie ter informatie aan Provinciale Staten.

Agendapunt 4.a.1 en 4.a.2 worden gevoegd behandeld.

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

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt de pilot van de nieuwe nachtbus N50 een mooi succes. De BBB is akkoord met de jaarstukken en het accountantsverslag.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt het een mooi jaarverslag maar mist informatie over in hoeverre de provincie op schema ligt om de woningbouwdoelen voor 2030 te behalen.
De heer **Bonekamp** (Volt) wijst op de onderbesteding bij een aantal projecten, minder subsidieaanvragen en de uitvoering van complexe projecten die worden doorgeschoven. Daarnaast vraagt hij of een fout bij de Belastingdienst de reden is dat de opbrengst van de opcenten 3,5 miljoen euro lager uitvalt. Hij wijst op de structurele onderbesteding en vraagt hoe GS dit in de toekomst gaat voorkomen.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) leest op pagina 65 van de jaarstukken; “Nu er een landelijk Collectief Natuurinclusief is, sluit de provincie daar zo goed mogelijk op aan. Dat gaat om kennis delen en onze initiatieven verbinden, in het bijzonder op de domeinen infrastructuur en vrijetijdseconomie.” Zij vraagt waarom in het bijzonder is gekozen voor deze twee domeinen en hoe GS natuurinclusiviteit gaat stimuleren en regisseren op andere domeinen zoals energie,

bouw, bedrijventerreinen en landbouw waar volgens de PvdD nog veel winst te halen valt qua natuurinclusiviteit.

De heer **Karar** (PvdA) is positief over de inzet op sociale koop- en huurwoningen in Noord-Holland. Hij verwijst naar schriftelijke vragen van de PvdA, waaruit blijkt dat veel projecten nog in de pijplijn zitten en dat het enige al gelabelde project volledig uit sociale huur bestaat. Hij heeft echter nog geen inzicht in de overige projecten en constateert dat de flexibele schil niet wordt gemonitord, waarbij wordt vertrouwd op gemeenten. De PvdA dringt erop aan het aandeel sociale koop en sociale huur actief te monitoren bij projecten die provinciale steun krijgen. Daarnaast vraagt de heer **Karar** naar de beoordelingscriteria voor provinciale investeringen, hoe die worden geëvalueerd en waarom gemeenten weinig animo tonen voor actief grondbeleid en wat daarbij de meest genoemde bezwaren zijn.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Karar. Ze wijst op een tegenstrijdigheid in de jaarstukken: enerzijds is er sprake van een groot financieel meevallend resultaat, maar anderzijds blijkt de liquiditeitspositie van de provincie zwak.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt of de provincie het afgelopen jaar maatregelen heeft genomen tegen het tekort aan chauffeurs, bijvoorbeeld door taaleisen te versoepelen zodat ook arbeidsmigranten inzetbaar zijn. Hij wijst specifiek op het tekort aan strooiwagenchauffeurs, vooral 's nachts en wil weten of dit geleid heeft tot onveilige situaties en welke maatregelen hiertegen zijn genomen. Ondanks documenten, subsidies en aandacht, blijven er knelpunten bij de woningbouw zoals het stikstofdossier. Hij vraagt wat er in 2024 is tegengevallen op het woningbouwdossier en hoe de provincie in 2025 verwacht dit vlot te trekken.

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

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat onderbesteding binnen het mobiliteitsdomein niet volledig te voorkomen is, gezien de omvang en de looptijd van de projecten. Er wordt gestuurd op een realistische planning door GS. Met betrekking tot het chauffeurstekort hebben de vervoerders ruimte gekregen om ook niet-Nederlandse chauffeurs te werven, dit vergt enige tijd. Het beeld is dat het aantal openstaande vacatures inmiddels afneemt. Ook bij strooiwagens zijn er tekorten aan chauffeurs, maar tot op heden hebben deze nog niet geleid tot gevaarlijke situaties.

Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat separaat van de jaarrekening is gerapporteerd over de inventarisatie van grote woningbouwprojecten en de extra maatregelen om het doel in 2030 te behalen. Bij provinciaal gesteunde projecten wordt actief gemonitord op sociale huur en koop, waarbij ruimte is voor gemeentelijke invulling op gebiedsniveau. GS krijgt een versterkte toezichthoudende rol door de Wet regie op de volkshuisvesting. Vanwege beperkte gemeentelijke capaciteit wordt de inzet op de flexibele schil afgebouwd. De gedeputeerde heeft twijfels over de monitoring van de flexibele schil, omdat betrokken gemeenten vaak beperkte ambtelijke capaciteit hebben. Met de komst van het projectbureau van GS kan de flexibele schil worden afgebouwd. De nieuwe wet verplicht minimaal dertig procent sociale huur op gebiedsniveau.

De heer **Karar** (PvdA) stelt dat de regionale benadering ertoe leidt dat provinciale middelen vooral naar projecten gaan die goed zijn voor de regio, maar niet altijd voldoen aan de sociale huur- en koopdoelstellingen. Volgens hem moet de provinciale bijdrage juist gericht zijn op het realiseren van sociale huur en koop. Wat betreft het projectbureau vindt hij dat de flexibele schil eenvoudig mee te nemen moet zijn, zonder dat dit veel tijd of moeite kost.

Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat inzet van de flexibele schil zou betekenen dat externe inhuur via gemeenten voor de provincie werkt, met provinciale middelen. Dit maakt het administratief complex. De investeringsbeslissingen van de provincie worden getoetst aan het investeringskader. Voor woningprojecten in de flexibele schil geldt een rijksregeling, waarvoor extra ambtelijke capaciteit beschikbaar is bij gemeenten. GS beoordeelt projecten op o.a. mogelijk versnelling, betaalbaarheid en ruimtelijke benutting rond ov-knooppunten, met maatwerk per project. De gedeputeerde bestrijdt dat er geen animo is bij gemeenten voor actief grondbeleid. Bij de bespreking van de kadernota wordt ook naar dit budget gekeken.

Gedeputeerde **Beemsterboer** onderschrijft de zorgen van het CDA over obstakels bij bouwplannen. In 2024 speelde stikstof nog nauwelijks een rol, maar door een recente uitspraak van de Raad van State is salderen niet langer toegestaan, wat nu wel woningbouw vertraagt. Daarnaast zorgen netcongestie, beperkte ambtelijke capaciteit en onzekerheid bij investeerders in de middenhuur voor extra vertraging. Ondanks alle goede intenties zijn er dus nog flinke uitdagingen om de woningbouw vlot te trekken.

Gedeputeerde **Rommel** meldt dat er door een fout bij de Belastingdienst bij de systeemimplementatie €14 miljoen aan opcenten verkeerd zijn verwerkt. Er is met de accountant contact geweest om in IPO-verband met de Belastingdienst te bespreken dat er een extra controle op de rijtuigenbelasting nodig is.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) heeft nog geen reactie gekregen op haar vraag over het landelijk Collectief Natuurinclusief en de domeinen infrastructuur en vrijetijdseconomie. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat GS op veel terreinen werkt aan natuurinclusiviteit, onder andere bij mobiliteit (zoals bermbeheer en circulaire bruggen) en woningbouw. De keuze voor de domeinen infrastructuur en vrijetijdseconomie is een keuze geweest van PS en is met de commissie besproken om daar op in te zetten . Dit komt ook doordat mobiliteit een breed domein is. Gedeputeerde **Rommel** voegt toe dat ook in de vrijetijdseconomie natuurinclusieve doelen worden meegenomen.

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

Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dat in de stukken 'bij wat hebben we bereikt' geen aantallen genoemd worden maar alleen processen. Zij ontvangt graag een update van de gedeputeerde over de status van de woningbouwproductie.
De heer **Karar** (PvdA) vraagt om meer inzicht in het investeringskader: welke middelen worden ingezet en wat dit oplevert aan woningbouw en betaalbaarheid. Hij vraagt GS om meer inzicht en sturing en vraagt de gedeputeerde om een nadere analyse te delen met de commissie op basis van de drie kernprincipes.

Gedeputeerde Beemsterboer meldt dat er een evaluatie van het investeringskader volgt. Hij zegt toe dat hij de commissie na de zomer informeert over de status van de woningbouwproductie.

Agendapunt 8 met de rondvraag van de SP

Mevrouw **Bouhlel** (SP) heeft een rondvraag over de inspraakreactie van Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en Belangenvereniging Kampeerders camping Vogelenzang (BeKaVo). Camping Vogelenzang ligt in een BPL-gebied, direct naast Natura 2000 en kent een rijke biodiversiteit die extra bescherming verdient. Eerder is een bouwstop opgelegd en zijn huisjes gesloopt. De inspreekreacties verwijzen naar een uitspraak van de Raad van State van 18 december 2024, waaruit blijkt dat voor verdere ontwikkeling, mogelijk een natuurvergunning nodig is. Of die wordt verleend, is onzeker. Eerder gaf gedeputeerde Beemsterboer al aan dat bij Natura 2000-gebieden vrijwel niets meer kan. Het plan van Marinaparken lijkt strijdig met het omgevingsplan.

Mevrouw Bouhlel heeft de volgende vragen voor de gedeputeerde:

1. Vindt u ook dat dit gebied beschermd moet worden?
2. Deelt u de mening dat een natuurvergunning vereist is?
3. Bent u van plan te handhaven op basis van het omgevingsplan en provinciale regels?
4. Wat is uw visie op de voorgestelde verkaveling door Marinaparken?

Gedeputeerde **Rommel** meldt dat er nog geen natuurvergunning is aangevraagd voor Camping Vogelenzang. De provincie wacht het gemeentelijke besluit af. Een handhavingsverzoek moet eerst bij de gemeente worden ingediend, pas daarna kan de provincie eventueel ingrijpen. De brief van de insprekers is doorgestuurd naar de OD. Verkaveling wordt eerst door de gemeente beoordeeld.

Op de conclusie van mevrouw **Bouhlel** dat insprekers dan eerst bij de gemeente een handhavingsverzoek moeten doen antwoord de gedeputeerde bevestigend.

5 B-agenda Wonen

5.a. Afhandeling motie M133/2023 Circulair laat maar zien

Toelichting: De provincie steunt de motie ‘Circulair, laat maar zien’. In deze motie worden de onzekerheden rond de vormgeving van een circulaire economie besproken en het belang van een gedeeld inzicht in de werking van materiaalstromen bij de realisatie van woningbouw benadrukt. De provincie heeft daarom een analyse uitgevoerd naar de materiaalstromen bij een woningbouwproject in de gemeente Purmerend. De provincie gaat de analyse delen met gemeenten als voorbeeld van een materiaalstromenanalyse bij woningbouw. De bevindingen worden betrokken bij de kennisdeling over toekomstbestendig bouwen, in navolging van de actieagenda Wonen.

Behandelvoorstel: De commissie Ruimte wordt gevraagd of de motie 133-2023 'Circulair laat maar zien' als afgedaan kan worden beschouwd. De agendacommissie heeft gelet op de hoeveelheid vergaderstukken voor de commissies bepaald afdoeningsvoorstellen van moties alleen inhoudelijk te bespreken, als een fractie van mening is dat een motie niet kan worden afgedaan.

De **voorzitter** geeft de indiener van de motie, de PvdD het woord.

Mevrouw **Vonck** (PvdD) stemt in met het afdoen van de motie en is blij dat hiermee circulair bouwen en wonen in Noord-Holland dichterbij komt. Ze dankt GS voor de zorgvuldige afhandeling.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vindt de analyse nuttig, maar stelt dat de motie vraagt om een concreet praktijkvoorbeeld van circulair bouwen. Daarom beschouwt de ChristenUnie de motie als nog niet afgedaan.

De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan, aangezien alle andere partijen de motie wel als afgedaan beschouwen.

6. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Er is geen rondvraag binnengekomen.

7. B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Ontheffing Omgevingsverordening NH2022 voor asielopvang in Uitgeest en Heemskerk

Toelichting: Gedeputeerde Staten leggen een conceptontheffing voor aan de commissie Ruimte voor een advies. Het gaat om een verzoek tot ontheffing van provinciale regels door de gemeente Uitgeest, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, voor de realisatie van een opvanglocatie voor asielzoekers voor de duur van maximaal tien jaar.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het verzoek tot ontheffing van provinciale regels voor de realisatie van een opvanglocatie bespreken.

De heer **Nijman** spreekt in op persoonlijke titel over zijn bezwaren tegen de realisatie van een asielzoekerscentrum (AZC) in Heemskerk. Hij stelt dat er veel lokale weerstand bestaat en maakt zich zorgen over de waardevermindering van woningen en de, volgens hem, disproportionele incidentie van geweld en criminaliteit die een AZC met zich mee zou brengen. Hoewel de gemeenten Heemskerk en Uitgeest aangeven dat deze aspecten zijn meegewogen en acceptabel zijn bevonden, is hij het daar niet mee eens. De huidige procedure betreft de ontheffingsvergunning voor het AZC binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), wat de laatste stap is voor overdracht aan het COA. De heer **Nijman** benadrukt dat de komst van het AZC volgens hem het vooruitzicht op een stabiel, veilig en overzichtelijk leven in een klap wegneemt. Hoewel het om een zogenaamd tijdelijk project gaat, stelt hij dat tien jaar allesbehalve tijdelijk is. Het langdurig huisvesten van 312 vreemdelingen naast bestaande

woonwijken heeft volgens hem langdurige impact, met name op jonge gezinnen en kinderen. Hij roept de commissie op om de goedkeuring van deze ontheffingsvergunning niet langer als valide te beschouwen.

De heer **Van der Ploeg** spreekt in op persoonlijke titel, gesteund door veel inwoners uit Heemskerk en Uitgeest en verzet zich tegen de ontheffingsaanvraag voor een AZC aan de Tolweg, gelegen in het BPL. Volgens hem is de bewering van de gemeenten, dat het plan past binnen het provinciaal beleid, aantoonbaar onjuist. Hij wijst op schending van de kernkwaliteiten van het BPL, het is in strijd met de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Hij betwijfelt de tijdelijke aard van het AZC, omdat tijdelijke voorzieningen volgens hem in de praktijk vaak worden verlengd. De herstelverplichting is volgens hem niet concreet of juridisch geborgd. Ook de onderbouwing van de locatiekeuze vindt hij onvoldoende: de keuze voor de Tolweg is volgens hem niet goed beargumenteerd, terwijl andere locaties zijn afgewezen op gronden die ook gelden voor deze plek. Hij roept PS op de aanvraag af te wijzen, omdat deze slecht is onderbouwd, het provinciale beleid uitholt en de geloofwaardigheid van de provincie schaadt.

De heer **De Goede** spreekt in op persoonlijke titel en uit zijn zorgen over het provinciale groenbeleid, in het bijzonder met betrekking tot BPL. Hij merkt op dat in Heemskerk in de afgelopen jaren veel inspanningen zijn geleverd om natuur en biodiversiteit te beschermen en te ontwikkelen. Zo wordt er in zijn gemeente bijvoorbeeld bewust geen onkruid meer gewied, juist om insecten zoals bijen en vlinders meer leefruimte te geven. Voor de toekomst levert de bouw van een grootschalig AZC ook problemen op omdat de asielzoekers ook een woning krijgen toegewezen terwijl er al tekort is aan woonruimte.

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

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt wanneer en op welke manier de insprekers zijn geïnformeerd over de ontheffing voor het AZC. De heer **De Goede** antwoordt dat dit enkele weken geleden is geweest. De heer **Nijman** zegt dat het voor hem als een donderslag bij heldere hemel kwam en dat er nu pas via een website informatievoorziening is.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt de heer Van der Ploeg naar zijn mening over het BMC-rapport.
De heer **Van der Ploeg** noemt het rapport zeer bevooroordeeld en vindt de argumenten voor de locatie Tolweg niet overtuigend. Volgens hem zijn vergelijkbare argumenten bij andere locaties

juist gebruikt om die af te wijzen. Hij wijst erop dat de Tolweg ver van het centrum ligt en dat er een gevaarlijke, drukke oversteek is.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt de heer Van der Ploeg welke locatie wel zijn voorkeur heeft en op basis van welke argumenten. De heer **Van der Ploeg** antwoordt dat er in de omgeving volgens hem geen geschikte locatie is voor een AZC van deze omvang. Daarom heeft hij geen alternatieve voorkeurslocatie.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het AZC voor vijf jaar in plaats van tien jaar wel acceptabel zou zijn. De heer **Van der Ploeg** antwoordt dat het voor hem nog steeds onaanvaardbaar is vanwege de ligging in het BPL.

De heer **Bilgin** (FvD) vraagt of er sprake is geweest van burgerparticipatie. De heer **Van der Ploeg** bevestigt dat dit niet het geval was, hoewel er wel een brief is gestuurd. Volgens hem is pas enkele weken geleden een informatieve website gelanceerd. De heer **Nijman** voegt toe dat een termijn van vijf jaar financieel niet haalbaar zou zijn, maar dat tien jaar maatschappelijk onacceptabel is.

De heer **Hollebeek** vraagt naar de motivatie achter de keuze voor de locatie Tolweg en wat de overweging van de gemeente kan zijn geweest. De heer **Van der Ploeg** vermoedt dat de gemeente voor deze locatie heeft gekozen vanwege de weerstand in andere delen van de omgeving. Mogelijk werd verwacht dat de Tolweg minder weerstand zou oproepen. Bovendien wordt het initiatief nu gezamenlijk gedragen door de gemeenten Heemskerk en Uitgeest vanwege de volgens hem inmiddels verdwenen Spreidingswet.

De heer **Nijkamp** (BBB) wijst erop dat de Spreidingswet nog steeds van kracht is en dat deze gemeenten verplicht om asielzoekers op te vangen. Hij vraagt of er meer draagvlak zou zijn als de opvanglocatie zou worden gesplitst. De heer **Nijman** reageert dat gemeenten autonomie hebben en dus niet gedwongen hoeven te worden door het Rijk.

De heer **Kes** (SP) benadrukt dat de Spreidingswet wel degelijk door het Rijk is opgelegd en uitgevoerd moet worden. Er ligt op dit moment geen voorstel tot intrekking van de wet. Hij stelt dat eerst moet worden afgewacht hoe partijen na de verkiezingen in oktober 2025 met deze wet zullen omgaan.

De heer **Nijman** verwijst naar het Huis van Thorbecke en benadrukt dat Nederland drie bestuurslagen kent (gemeente, provincie en Rijk) die naast elkaar functioneren. Volgens hem betekent dit dat gemeenten over autonomie beschikken en niet zomaar door het Rijk kunnen worden gedwongen.

Mevrouw **Baardwijk** spreekt in op persoonlijke titel en roept Provinciale Staten op om een helder en verantwoordelijk besluit te nemen over het ontheffingsverzoek voor het AZC in het BPL. Ze benadrukt dat dit gebied vanwege zijn kernkwaliteiten belangrijk is voor rust, biodiversiteit en het landschap, en dat een AZC deze waarden aantast. Volgens haar zou goedkeuring een gevaarlijk precedent scheppen.
Ze wijst erop dat de provincie normaalgesproken strenge eisen stelt aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen het BPL. Zo moest de gemeente Uitgeest eerder flexwoningen voor jongeren binnenstedelijk realiseren vanwege dit beleid. De beoogde locatie mist volgens haar goede ontsluiting en ov-bereik. Ook plaatst ze vraagtekens bij de termijn van tien jaar, die alleen met financiële rentabiliteit wordt onderbouwd, terwijl het uitgangspunt vijf jaar zou moeten zijn.
Verder stelt ze dat burgers niet goed zijn meegenomen in het proces: ze heeft zelf geen brief ontvangen, het informatieplatform is pas recent gestart en de enige informatieavond betrof een andere locatie. Een petitie tegen het plan is inmiddels door ruim 2600 mensen ondertekend.
Mevrouw **Baardwijk** vindt dat de provincie deze bezwaren serieus moet nemen en roept op tot zorgvuldige besluitvorming en beter luisteren naar de inwoners.

De heer **Weijers** spreekt namens Uitgeest Lokaal en is tegen de komst van een AZC op grondgebied van Uitgeest. Hij wijst erop dat het plan oorspronkelijk honderd opvangplaatsen betrof, maar inmiddels is uitgebreid naar driehonderd of meer. Volgens hem is de locatie ongeschikt. Hij stelt dat sommige partijen iedereen willen opvangen, maar dat dit niet haalbaar is. De heer **Weijers** roept de provincie op grenzen te stellen aan de opvangcapaciteit in Noord-Holland en pleit ervoor eerst de problemen rond huisvesting van senioren en jongeren op te lossen.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of er minder bezwaren zouden zijn als het AZC kleinschaliger zou worden. De heer **Weijers** antwoordt dat het om het laatste stuk bebouwbare grond in Uitgeest gaat, waar eerdere woningbouw werd afgewezen, maar waar nu wel voor een AZC wordt gekozen wat hij vreemd vindt.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt naar de positie van Uitgeest Lokaal in de gemeenteraad. De heer **Weijers** zegt dat Uitgeest Lokaal tegen het AZC stemde, terwijl de rest van de raad voor was.
De heer **De Moel** (JA21) vraagt of zaken als beschikbaarheid van onderwijs, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid goed zijn onderzocht. De heer **Weijers** antwoordt dat dit niet het geval is. Hij wijst erop dat er twee uitritten dicht bij elkaar liggen en dat de ontsluiting via de Tolweg problematisch is.

De heer **Karar** (PvdA) merkt op dat er twintig jaar geleden ook een AZC was in Uitgeest en dat de reacties toen positief waren. De heer Weijers bevestigt dit, maar geeft aan dat de situatie nu anders is: het huidige plan betreft meer dan driehonderd opvangplekken en het COA wil er steeds meer mensen onderbrengen. Volgens hem kan het gebied deze schaal niet aan.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de gemeente bij de plannen rekening heeft gehouden met de extra begeleiding die Alleenstaande Minderjarige Vreemdelingen (AMV's) nodig hebben. De heer **Weijers** bevestigt dat dit is meegewogen.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt waarop de angst is gebaseerd dat het aantal op te vangen asielzoekers verder zal toenemen. De heer **Weijers** antwoordt dat dit elders in het land ook is gebeurd. Hij vindt dat de communicatie door de gemeenten Heemskerk en Uitgeest hierover tekortschiet en wijst erop dat het aantal opvangplekken al is verhoogd van honderd naar driehonderd.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of er volgens de heer Weijers dan helemaal geen geschikte locatie is of dat er andere alternatieven zijn. De heer **Weijers** antwoordt dat er geen andere mogelijkheden zijn binnen Uitgeest. Hij voegt toe dat de wethouders aanvankelijk niet wisten dat er sprake was van een pachtovereenkomst en dat er verder geen geschikte gemeentelijke grond beschikbaar is.

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

De heer **Karar** (PvdA) geeft aan dat zijn partij anders naar de situatie kijkt en het goed vindt dat gemeenten samenwerken en verantwoordelijkheid nemen. Bovendien vindt hij een goed, degelijk en humaan beleid belangrijk voor de bewoners van het AZC. Hij heeft de locatie samen met de lokale fracties van PvdA en GroenLinks bekeken. Het terrein wordt deels gebruikt voor flexwoningen en deels voor het AZC. Volgens de heer **Karar** is deze opoffering van land over het algemeen acceptabel. Hij steunt de termijn van tien jaar, mede omdat dat financieel rendabel is en duidelijkheid biedt.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt in een interruptie wat de heer **Karar** (PvdA) doet met de bezwaren uit de inspraak. De heer **Karar** antwoordt dat het goed is dat het sentiment van de tegenstanders wordt uitgesproken, maar benadrukt dat er ook inwoners zijn die wel voor opvang zijn.

De heer **Van den Berg** (JA21) bekritiseert het gebrek aan participatie en concludeert dat de PvdA daarvoor stemt. De heer **Karar** (PvdA) wijst erop dat de participatie bij de gemeente ligt en dat PS nu beslist op basis van de voorliggende stukken over de ruimtelijke inpassing.
Statenlid **Korzelius** (GL) benadrukt dat de Spreidingswet nog steeds van kracht is en dat alle gemeenten in Nederland verplicht zijn opvang te realiseren. De provincie gaat alleen over het BPL-aspect; de rest ligt bij de gemeenten. GL heeft begrip en waardering voor de locatiekeuze, mede door de samenwerking tussen Uitgeest en Heemskerk, het ontbreken van alternatieven, en het brede politieke draagvlak (unaniem in Heemskerk, bijna unaniem in Uitgeest). Na tien jaar worden de kernkwaliteiten van het landschap hersteld. GL steunt daarom de ontheffing.
De heer **Hollebeek** (PvdD) geeft aan aanvankelijk twijfels te hebben gehad over de locatie vanwege de landschappelijke waarde. Er is echter onderzoek gedaan naar alternatieven, die om uiteenlopende redenen zijn afgevallen. Hoewel hij liever een locatie dichter bij voorzieningen had gezien, steunt hij de aanvraag omdat dit volgens hem de minst schadelijke oplossing is en er hoe dan ook een opvangplek moet komen.
De heer **De Moel** (PVV) stelt dat er geen duidelijke onderbouwing of effectrapportage is en noemt het verlenen van de vergunning voor een periode van tien jaar onverantwoord. Hij verzoekt af te zien van de komst van het AZC, omdat de schaal ervan volgens hem de draagkracht van de lokale infrastructuur overstijgt.
De heer **Kes** (SP) vraagt de heer De Moel waar hij dan wel geschikte locaties ziet voor asielopvang. De heer **De Moel** (PVV) antwoordt dat de PVV moeite heeft met asielopvang en hij daarom geen antwoord kan geven op de vraag van de heer Kes.
De heer **Bilgin** (FvD) stelt dat het onjuist is om te zeggen dat er geen alternatieven zijn, aangezien er zes kansrijke locaties zijn onderzocht. Hij vraagt waarom dan toch is gekozen voor een locatie in het BPL in plaats van de opvangambitie naar beneden bij te stellen. Ook bekritiseert hij het gebrek aan burgerparticipatie in het proces.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of FvD weet dat de opvangopgave uit de Spreidingswet komt.
De heer **Bilgin** (FvD) stelt dat bij naleving structurele opvang nodig is en noemt de wet onduidelijk. Veel gemeenten zetten plannen on hold; als Uitgeest en Heemskerk doorgaan, moeten ze volgens hem met realistische, duurzame plannen komen. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of hij pleit voor bestuurlijke ongehoorzaamheid. De heer **Bilgin** (FvD)zegt dat hij pleit voor plannen die werkelijk bijdragen aan de opgave.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de heer Bilgin voor een permanente opvang is. De heer **Bilgin** wijst erop dat dat niet kan in BPL.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt hoe de heer **Bilgin** aankijkt tegen bouwen in het BPL. De heer **Bilgin** (FvD) stelt dat het verschil zit in voor wie er gebouwd wordt: hij vindt bouwen voor asielzoekers in BPL onwenselijk, omdat zij geen binding hebben met het dorp. Mevrouw **Buit** vindt dit een kwalijk onderscheid. De heer **Bilgin** benadrukt dat woningbouw voor inwoners duurzaam is en gebaseerd op lokale binding. De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat asielzoekers elders ook geen binding hebben. De heer **Bilgin** antwoordt dat dit juist het punt is: asielzoekers hebben nog nergens binding en daarom moet gezocht worden naar een realistischer locatie buiten het BPL.

De heer **Kes** (SP) vraagt waar volgens de heer Bilgin dan wel een AZC zou kunnen komen. De heer Bilgin noemt de Houthavens in Amsterdam als voorbeeld, waar opvang al in het bestemmingsplan was opgenomen voor de bouw. Volgens hem gaat het erom dat opvang niet tijdelijk is en later weer moet verdwijnen, maar duurzaam en goed ingepast wordt.

De heer **Kes** (SP) merkt op dat hij zelf projectmanager is geweest bij de Houthavens en verduidelijkt dat het AZC daar voor vijftien jaar is gepland, waarna de locatie wordt omgebouwd tot reguliere appartementen. De vraag blijft dus waar uiteindelijk structurele opvang gerealiseerd kan worden. Volgens de heer **Kes** draait het om humaan beleid en als FvD steeds naar alternatieve locaties verwijst, moet ook duidelijk worden welke locatie dan wel als geschikt wordt gezien. De heer **Bilgin** zegt dat hij in zijn betoog heeft aangegeven dat er kennelijk meerdere opties zijn overwogen maar zijn afgevallen en dat er geen sprake is geweest van voldoende burgerparticipatie.

De heer **Bilgin** (FvD) wijst op drie bezwaren: de locatie ligt niet bij een dorpskern, bouwen is er sinds 1 januari 2025 niet toegestaan en de voorgestelde termijn van tien jaar is volgens hem een afweging tussen het Rijk en het COA. Hij vraagt zich af of de geplande herbestemming tot recreatiegebied na sluiting van het AZC binnen de regels valt en waarom die bestemming niet nu al wordt gerealiseerd als er behoefte aan is. FvD is tegen het ontheffingsverzoek.

De heer **Van den Berg** (JA21) bekritiseert het gebrek aan burgerparticipatie bij het AZC-plan en wijst erop dat bij woningbouw strenge eisen gelden. Hij stelt dat het BPL te makkelijk terzijde wordt geschoven voor projecten zoals AZC's en windmolens en spreekt van meten met twee maten. Volgens hem is tien jaar geen tijdelijke periode. De heer **Van den Berg** stelt drie punten voor:

- een harde einddatum; leg vast dat verlenging na tien jaar onmogelijk is en dat de locatie binnen zes maanden na sluiting wordt teruggegeven aan het landschap
- participatie nu en later; organiseer een volwaardig inspraaktraject voorafgaand aan de definitieve vergunning. Hij overweegt een motie om in toekomst participatie als

voorwaarde te stellen en vraagt of de gedeputeerde dit wil toezeggen. Hij vraagt of de commissie het op dit punt met hem eens is.

- laat deze opvanglocatie meetellen voor de Spreidingswet reden waarom deze voor 1 juli 2025 vergund moet zijn.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt om een niet-verlengbare ontheffing met herstelverplichting. Hij benadrukt dat als PS akkoord gaat met flexibiliteit in natuurregels voor het AZC, JA21 diezelfde flexibiliteit verwacht voor starters en jonge gezinnen in Noord-Holland.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt de termijn van tien jaar ook lang maar vindt het niet haalbaar om juridisch af te kaderen dat er daarna nooit meer een vergunningsaanvraag kan worden gedaan en vraagt hoe JA21 dit ziet. De heer **Van den Berg** vindt dat de termijn van tien jaar het uiterste moet zijn van wat mogelijk is. Mevrouw **Berkvens** geleidt haar vraag vervolgens door naar GS.
De heer **Hollebeek** vraagt waarom JA21 bij een vergelijkbare casus wel instemde met opvang in een Natura 2000 gebied, maar nu tegen is bij opvang in een BPL-gebied. De heer **Van den Berg** licht toe dat JA21 vaak voor ontheffing stemt vanwege het belang van woningbouw. Asielopvang moet volgens JA21 in de regio plaatsvinden; bij Oekraïners was dat destijds het geval.
Mevrouw **Berkvens** (D66) steunt humane asielopvang, maar is kritisch over bouwen in het BPL. Ze vindt het locatieonderzoek gedegen en ziet geen realistisch alternatief. Wel spreekt ze haar zorgen uit over het participatietraject en de lange termijn van tien jaar. Ze vraagt of provincie en gemeente inzicht hebben in de gebruikte rekenmodellen.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt waarom D66 hier wel instemt, terwijl de partij vaak tegen bouw in het BPL is. Mevrouw **Berkvens** antwoordt dat er nu geen andere realistische locatie uit het onderzoek is gekomen. De heer **Van den Berg** werpt tegen dat de voorwaarden zo zijn opgesteld dat alleen deze locatie als geschikt overbleef.
De heer **Van Gilse** (VVD) waardeert dat de gemeenten verantwoordelijkheid nemen, gezien de hoge nood, maar hoopt op meer grip op immigratie. Hij stelt drie vragen aan GS:

1. Hoe kijkt de gedeputeerde juridisch naar mogelijke precedentwerking, aangezien de regel pas per 1 januari 2025 geldt?
2. Is GS in gesprek met de gemeenten over zorgen rond het aantal asielzoekers, zeker in combinatie met nabijgelegen flexwoningen?
3. Maakt het aantal opvangplekken deel uit van de ontheffing en beperkt dat de ruimte voor gemeentelijke participatie en afweging?

De heer **Kes** (SP) benadrukt dat volgens de Spreidingswet elke gemeente moet bijdragen aan asielopvang. De SP vindt het teleurstellend dat deze opvang in een BPL-gebied komt en dat er geen alternatieve locaties zijn gevonden. Volgens hem zoekt het Rijk niet naar structurele

oplossingen. De SP roept op om de termijn echt op tien jaar te houden en het aantal opvangplaatsen niet te verhogen. “Doen wat we zeggen” is volgens hem essentieel voor draagvlak onder bewoners.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) benadrukt het belang van zowel natuurbescherming als humane asielopvang. Ze is positief over het besluit tot ontheffing en vindt dat de gemeente haar verantwoordelijkheid heeft genomen. Ze wijst erop dat bij vergelijkbare casussen opvang is verlengd en vraagt hoe ervoor gezorgd gaat worden dat tijdelijk ook echt tijdelijk is en hoe GS hiernaar kijkt. Daarnaast stelt ze voor om na acht jaar te inventariseren hoe het project verloopt.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt de locatie ongeschikt vanwege het hoge aantal asielzoekers en de ligging in het BPL. De partij vreest dat bij aanhoudend rijksbeleid en woningnood in de toekomst verzoeken zullen komen om het gebied permanent te ontgrenzen. 50PLUS stelt daarom voor om op deze plek permanente woningen te realiseren voor jong en oud uit beide gemeenten en vraagt in hoeverre GS dat kan voorleggen aan de gemeenten.

Mevrouw **Koning** (CDA) meldt dat deze locatie eerder zonder problemen als opvang diende. Vanwege de Spreidingswet moeten Heemskerk en Uitgeest vluchtelingen opvangen; dit is de enige geschikte plek. Het CDA verwacht weinig problemen, maar omwonenden maken zich zorgen. Zij vraagt hoe GS hiermee omgaat richting de gemeenten en of er voorwaarden gesteld kunnen worden.

De heer **Bonekamp** (Volt) steunt opvang en het regionale plan, maar ziet Dorpspark Uitgeest als betere locatie. Hij vraagt of GS ervan op de hoogte is dat niet gekozen wordt voor deze locatie vanwege de plangeschiedenis en besluitvorming en of GS dit afweegt tegen de ontheffing die voorligt. Ook wil hij weten hoe bindend de voorwaarde voor het herstel van het landschap na tien jaar is. Volt waardeert de inzet van herbruikbare units die in de toekomst voor woningen voor jongeren geschikt zijn en vraagt of GS dit via een voorwaarde kan koppelen aan de woningbouwopgave tot 2035, uiteraard op een andere locatie.

De heer **Nijkamp** (BBB) citeert uit het coalitieakkoord dat provincies bij de Spreidingswet optreden als regisseur en toezichthouder. Hij vindt het teleurstellend dat er geen participatie heeft plaatsgevonden, ondanks dat de bestemming al in fase 1 bekend was zoals blijkt uit het BMC-rapport. De BBB adviseert GS participatie voortaan mee te wegen en betreurt het dat PS de notitie over ontheffingsverzoeken niet eerder kon bespreken. De BBB steunt het ontheffingsverzoek.

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

Gedeputeerde **Rommel** erkent de zorgen over participatie en tijdelijkheid. Ze benadrukt dat de gemeenten als regio gezamenlijk afspraken hebben gemaakt over de opvang van asielzoekers. Participatie is een verantwoordelijkheid van de gemeenten, niet van GS. Na vergunningverlening is bezwaar mogelijk. De gedeputeerde zegt toe dat GS gemeenten voortaan zal wijzen op het belang van omgevingsbetrokkenheid.

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of GS de mate van participatie nog kan meewegen bij de ontheffing. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit bij de gemeenten ligt. Op de vraag of de gemeente een goede afweging heeft gemaakt, wijst zij op de mogelijkheid tot bezwaar en vervolgbetrokkenheid van de inwoners. In mei 2023 heeft er bovendien een participatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat volgens het COA opvang voor slechts vijf jaar financieel niet haalbaar is. GS had daar geen inzicht in. Op de vraag van Volt over de units stelt zij dat het COA daarover beslist, niet GS. In de ontheffing is vastgelegd dat het om maximaal 312 opvangplekken gaat. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of dit alleen voor AMV's is.
Gedeputeerde **Rommel** vermoedt dat het niet alleen om AMV's gaat maar ook om andere vluchtelingen. Als dat niet correct is, komt zij erop terug. De opvang is aan strikte voorwaarden gebonden en kent een stevig traject. Na tien jaar moet het BPL worden hersteld. Formeel is de opvang daarmee eindig, maar over tien jaar ligt de beslissing opnieuw bij de politiek.
De heer **Kes** (SP) benadrukt het belang van doen wat is beloofd. Ook al is het niet volledig afdwingbaar, hij vindt dat aan het COA duidelijk moet worden gemaakt dat de termijn van tien jaar echt leidend is.
Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de afspraak over de tien jaar haar serieus is en ook als harde voorwaarde in het ontheffingsverzoek staat. Ze hoopt dat haar opvolgers die lijn vasthouden. Wel kan voor elk gebied opnieuw een ontheffing worden aangevraagd. Op het verzoek van de heer **Kes** (SP) om dit te onderstrepen met symbolische instrumenten, zegt gedeputeerde **Rommel** toe die zorg mee te nemen.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt hoe gemaakte afspraken door de gedeputeerde geborgd zijn en of Rommel wil toezeggen deze expliciet over te dragen aan haar opvolger. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat ontheffingsbesluiten openbaar zijn en bij een nieuwe aanvraag opnieuw worden getoetst. De planinvulling is onderdeel van het besluit. Ze geeft aan dat dit niet expliciet

in de overdracht komt, maar dat ambtenaren dit bijhouden. Volgens haar is separate overdracht niet nodig, omdat het automatisch wordt meegenomen bij een nieuwe aanvraag.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er al twee jaar voor het einde van de termijn bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt. Zij wil hiermee voorkomen dat tijdelijke opvang alsnog permanent wordt. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat het binnen tien jaar opgelost moet zijn omdat dat de afspraak is en ziet liever dat de gemeente tijdig zorgt voor goede herinrichting van het BPL. Wat betreft precedentwerking benadrukt de gedeputeerde dat er een zorgvuldig traject met de gemeente is doorlopen, met strikte voorwaarden en een maximum aantal opvangplekken.
De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of commissaris van de Koning, de heer Van Dijk, in zijn rol als rijksorgaan en voorzitter van de Provinciale Regietafel, wordt betrokken. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat Van Dijk wordt meegenomen in het plan.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor een reactie in de tweede termijn.

De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt twee punten: het belang van participatie en het maken van duidelijke afspraken richting gemeenten, zowel voor humane opvang van vluchtelingen als voor het nakomen van de afspraken naar de inwoners.
De heer **Van den Berg** (JA21) bedankt de gedeputeerde voor de toezegging over participatie, maar blijft van mening dat participatie alsnog moet plaatsvinden. Hij overweegt om die reden een tweeminutendebat aan te vragen. Hij pleit voor een zorgvuldige formulering in de ontheffing en een harde grens van tien jaar. JA21 is tegen het afgeven van de ontheffing.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stemt voor de ontheffing, maar uit haar zorgen over de tijdelijkheid van de opvang. Ze is niet tevreden over de gebruikte rekenmodellen en vraagt of een rendabele tussenvorm tussen vijf en tien jaar is overwogen die wel rendabel is.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt zich af wat er gebeurt als de opvangopgave over twee jaar oploopt tot vijfhonderd plekken. Hij geeft dit mee ter overweging en is tegen de ontheffing.
Mevrouw **Koning** (CDA) bedankt de gedeputeerde voor de toezegging over betere participatie.
De heer **Bonekamp** (Volt) heeft nog geen antwoord gehad over Dorpspark Uitgeest maar heeft een positieve grondhouding ten opzichte van het plan. Volt pleit voor gerichte aandacht voor het verbeteren van de kernkwaliteit van het gebied.

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

Op de vraag van JA21 bevestigt gedeputeerde **Rommel** dat de 312 opvangplekken meetellen voor de Spreidingswet. Een tussenvorm tussen vijf en tien jaar is niet overwogen; GS vertrouwt op de juistheid van de informatie van het COA. Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt voor om na acht jaar te inventariseren of de opvang van asielzoekers nog nodig is en alvast te zoeken naar een andere locatie. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt om betere borging. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe intern vast te leggen in de agenda dat er na acht jaar een checkmoment komt.
Op de vraag van de heer **Bonekamp** (Volt) over locatie 5, het Dorpspark Uitgeest, antwoordt gedeputeerde **Rommel** dat deze locatie al is ingevuld met een ontwikkeling van multifunctioneel karakter.

De **voorzitter** stelt vast dat er in meerderheid een positief advies vanuit de commissie ligt.

7.b Maatwerk Stompetoren West

Toelichting: De gemeente Alkmaar heeft een verzoek ingediend om gezamenlijk te komen tot een maatwerkvoorstel voor de locatie Stompetoren West. Het gaat om een plan om circa driehonderdvijftig woningen te bouwen aan de noordwestzijde van het dorp Stompetoren, in Beschermd Landschap de Schermer. GS heeft een positieve grondhouding t.a.v. het verzoek, ook wel het principebesluit genoemd. Dit besluit wordt voorgelegd aan de commissie Ruimte.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het verzoek van de gemeente Alkmaar tot maatwerk voor het planvoornemen Stompetoren-West bespreken.

Er is een aanmelding van een inspreker ontvangen. De **voorzitter** geeft het woord aan de inspreker.

De heer **Paasman** spreekt in op persoonlijke titel en namens zes buren uit Stompetoren. Hij erkent de woningbouwopgave, maar vindt dat er al voldoende mogelijkheden zijn binnen bestaand stedelijk en landelijk gebied, mits knelpunten worden opgelost. Bij woningbouw in Beschermd Landschap plaatst hij grote vraagtekens. Volgens hem gaat het plan voor Stompetoren West niet om lokaal maatwerk, maar om een grootschalige en niet goed overwogen uitbreiding in een open poldergebied. Dit staat haaks op de uitgangspuntennotitie van de

provincie. Hij vraagt zich af wat hier zo bijzonder aan is dat het een compleet nieuw dorp rechtvaardigt, in plaats van een beperkte uitbreiding. Volgens de provinciale uitgangspunten moet een ontwikkeling passen bij de maat, schaal en identiteit van een plek. De heer **Paasman** stelt dat het plan voor Stompetoren neerkomt op het bouwen van een nieuw dorp, met een verdubbeling van de huidige omvang. Dit tast niet alleen de identiteit van Stompetoren aan, maar ook die van omliggende dorpen. Voorzieningen en openbaar vervoer in kleinere kernen komen verder onder druk te staan, waardoor inwoners feitelijk worden gedwongen te verhuizen. Hij wijst op tegenstrijdige aantallen in gemeentelijke documenten: driehonderdvijftig tot mogelijk zevenhonderd woningen op 28 hectare is volgens hem geen zuinig ruimtegebruik. Binnenstedelijke alternatieven zijn volgens hem niet onderzocht en in fase 1 wordt gestart met een groenrand, wat de mogelijkheid opent voor latere uitbreiding, wat hij een 'puist in het landschap' noemt. Daarnaast is er nog geen akkoord over bereikbaarheid; een veilige aansluiting op de provinciale weg ontbreekt. Tot slot stelt hij dat de afname van kernkwaliteiten en groen niet op de locatie zelf gecompenseerd kan worden en vraagt hij waar die compensatie dan wel plaatsvindt. Volgens de heer **Paasman** past dit plan niet binnen de provinciale uitgangspunten voor Beschermd Landschap en roept hij op tot het zoeken van beter passende alternatieven.

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

Statenlid **Korzelius** (GL) leest in de brief van de heer Paasman dat hij vindt dat het bouwen van driehonderdvijftig woningen in Stompetoren de voorzieningen leeg trekt in de andere kernen. De heer **Paasman** is van mening dat scholen, supermarkten en sportverenigingen onder druk staan omdat deze dichtbij de andere kernen liggen en hij adviseert om naar het geheel te kijken en pleit voor binnenstedelijk bouwen.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of de heer Paasman zijn betoog ook in Alkmaar heeft gehouden. De heer **Paasman** antwoordt dat hij dit voor het laatst deed tijdens de omgevingsvisie, wat al enige tijd geleden is en dat Alkmaar nog geen participatie heeft georganiseerd.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of, gezien het feit dat dit dossier al twintig jaar loopt, de huidige woningnood niet veel groter is dan toen. Hij vraagt de heer Paasman of het plan juist wel passend is bij de omvang van het dorp. De heer **Paasman** erkent dat dit zo is maar benadrukt dat er binnenstedelijk langs de Noordervaart gebouwd kan worden en dat er nog meer locaties zijn.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat binnenstedelijk bouwen ook kan leiden tot het wegtrekken van voorzieningen uit andere kernen en dat binnenstedelijk bouwen mogelijk minder woningen oplevert. De heer **Paasman** benadrukt dat zeshonderd a zevenhonderd woningen feitelijk een nieuw dorp vormen en wijst erop dat Grootschermer zelf ook aan een bouwplan werkt.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of de nadruk van GS aan gemeenten om rekening te houden met de vitaliteit van omliggende dorpen voldoende is of dat er volgens Paasman een andere benadering nodig is. Volgens de heer **Paasman** gaat het om een ontheffing voor een grote locatie van 28 hectare en zoveel woningen dat het feitelijk om een nieuw dorp gaat.
De heer **Bonekamp** (Volt) dacht dat het om driehonderdvijftig woningen ging, maar hoort nu over een mogelijke verdubbeling en vraagt om toelichting. De heer **Paasman** stelt dat de huidige ontwikkeling door de omvang van 28 hectare, ruimte biedt voor verdere uitbreiding van woningbouw in de toekomst.

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

Mevrouw **Koning** (CDA) noemt dit een geschikte locatie en pleit voor woningbouw buiten het bestaande bebouwde gebied om ruimte voor groen in de kernen te behouden. Het CDA steunt het verzoek van Alkmaar en het starten van het maatwerktraject. Spreekster vraagt GS hoe wordt geborgd dat de woningen haalbaar en betaalbaar zijn en welke eisen daarvoor worden meegegeven.
De heer **Nijkamp** (BBB) noemt het een langdurig traject dat nu tot besluitvorming komt, op basis van een duidelijk en logisch rapport. Hij wijst erop dat participatie met bewoners nog niet heeft plaatsgevonden en vraagt of dit later alsnog gebeurt. Ook hoort hij graag van GS de stand van zaken over de gestelde voorwaarden en vraagt of het klopt dat er geen aandacht is voor de molenbiotoop bij Stompetoren West.
De heer **Faassen** (50PLUS) staat open voor woningbouw in Stompetoren West, maar benadrukt dat een positieve houding van GS richting de gemeente niet automatisch mag leiden tot aanpassing van de begrenzing van het Beschermd Landschap. Hij pleit voor een kritische rol van de provincie, zeker gezien de 23 aanbevelingen in de brief. 50PLUS vraagt om heldere criteria voor leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen en ziet hierin een uitdaging voor GS om maatwerk te leveren.

De heer **Bilgin** (FvD) wijst op het grootschalige en ingrijpende karakter van het project. Hoewel de dorpsraad voorstander is, blijkt uit een peiling dat veel inwoners zich zorgen maken en voorstellen om het project gefaseerd uit te voeren. Hij vraagt of hun voorstel kan worden meegenomen in de gesprekken met de gemeente.

Statenlid **Korzelius** (GL) is kritisch op het voorstel, maar erkent dat het maatwerkverzoek tijdens de behandeling van de Omgevingsverordening meerdere keren is besproken en politiek draagvlak heeft. Hij wijst op de vele voorwaarden die aan Alkmaar zijn gesteld en vraagt wanneer dit dossier in deze commissie terugkomt, zodat getoetst kan worden of aan de voorwaarden is voldaan. Daarnaast vraagt hij of de woningbouw in Stompetoren West gevolgen heeft voor de mogelijkheid om in Schermerhorn en Zuidschermer nog vijfentwintig woningen per kern te realiseren. Tot slot vraagt hij of de voorwaarden juridisch bindend zijn en getoetst worden op naleving door de gemeente Alkmaar.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) steunt woningbouw in Stompetoren West en is blij met de positieve grondhouding van GS ten aanzien van het plan.
Mevrouw **Berkvens** (D66) is kritisch op bouwen in BPL, maar vindt Stompetoren een uitzondering vanwege de ligging en beperkte inbreidingsruimte. D66 staat daarom positief tegenover opname als maatwerklocatie, maar plaatst kanttekeningen bij de omvang. Ze wil voorkomen dat het een uitleglocatie van Alkmaar wordt en vraagt hoe de druk op voorzieningen, ov, wegen en netcapaciteit wordt meegenomen. Ze wijst op het belang van gefaseerde uitvoering en vraagt of er hoge ambities worden gesteld aan de voorwaarden voor de gemeente. Gezien de lage ligging van de locatie moet volgens haar ook het waterschap betrokken worden. Tot slot vraagt zij of de ARO advies uitbrengt en of D66 op de hoogte wordt gehouden vanwege de grote impact van het project.
De heer **Bonekamp** (Volt) valt het tegen dat uit het principebesluit van GS blijkt dat het eerste onderzoek van de gemeente Alkmaar mager is en er nog veel moet gebeuren. Volt vraagt zich af in hoeverre GS erop vertrouwt dat de gemeente dit voldoende oppakt en hoeveel provinciale inzet daarvoor nodig is. Ook vraagt Volt zich af of woningbouw in Stompetoren nog past binnen het beleid om in landelijk gebied niet meer dan vijfentwintig woningen te bouwen. Tot slot vraagt de heer **Bonekamp** aandacht voor de effecten op water in het plan en merkt op dat dit bij uitstek een kans is om provinciale expertise in te brengen en vraagt of GS dit ook zo ziet.
De heer **Kes** (SP) benadrukt dat bij de beoordeling moet worden gekeken naar inbreidingsmogelijkheden en zichtlijnen, maar ook naar het bredere belang. Hij spreekt zijn zorgen uit over hoe gemeenten omgaan met grond voor sociale woningbouw en vraagt zich af

of dit niet uitmondt in een villawijk in de polder. De heer **Kes** wil weten wat er concreet gebouwd wordt en of dit bijdraagt aan de gestelde doelen. Hij vraagt of gemeenten kunnen worden aangemoedigd om leefbaarheid mee te nemen via planologie en stedenbouw. De SP is voorzichtig positief.

De heer **Van den Berg** (JA21) is positief over woningbouw in Stompetoren West, maar heeft enkele punten van zorg. Hij vraagt wanneer de volgende mijlpaal wordt bereikt en of dat nog voor eind 2025 gebeurt. Ook wijst hij op de beperkte mobiliteit (slechts twee buslijnen) en vraagt wat GS doet om de bereikbaarheid te verbeteren. Hij uit kritiek op de eisen voor natuurinclusief bouwen omdat die volgens hem betaalbare woningbouw belemmeren. De heer **Van den Berg** roept GS op tot meer tempo, betere bereikbaarheid en minder regeldruk.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of JA21 bij het werkbezoek over natuurinclusief bouwen aanwezig was. De heer Van den Berg zegt van niet. De heer **Hollebeek** stelt dat het geen extra kosten oplevert, maar de heer **Van den Berg** is het daar niet mee eens en stelt dat het wel degelijk geld kost.

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij FvD op het punt van het belang van fasering, zodat de druk op voorzieningen beheersbaar blijft. Tijdens een werkbezoek zag de PvdD inspirerende plannen, maar die kwaliteit herkent hij niet in dit dossier. Hij ziet meerdere aandachtspunten voor GS. De PvdD is in principe geen voorstander van het bijbouwen van vijfentwintig woningen in landelijk gebied. De heer **Hollebeek** wil op de hoogte blijven en sluit zich aan bij de vragen van Volt en D66. De PvdD geeft dit plan het voordeel van de twijfel.

De heer Van **Gilse** (VVD) noemt het werkbezoek verhelderend en wijst op het brede draagvlak; de aanvraag dateert al uit 2010. De VVD onderschrijft de positieve grondhouding van GS en waardeert de hoge ambities bij het behoud van kernkwaliteiten, onder andere via een groene zoom. Wat de VVD betreft is dit ook deels mogelijk bij de omranding van Stompetoren Oost. De heer **Van Gilse** vraagt waarom de voorwaarde die GS stelt van twee derde betaalbaar is toegevoegd. Het lijkt de VVD logischer dat GS vraagt naar de onderbouwing van het woningbouwprogramma in relatie tot de woningvraag. Met de woningbouw bij Stompetoren rijst de vraag of andere kernen worden uitgesloten van verdere ontwikkeling of dat kleinschalige uitbreidingen mogelijk blijven. Tot slot vraagt hij om duidelijkheid over een eventuele tussentijdse toetsing van gemeentelijke plannen door GS.

De heer **Van den Berg** (JA21) sluit zich aan bij de vraag van de heer Van Gilse over de betaalbaarheid.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) sluit zich aan bij veel eerdere sprekers. Ze vindt het onduidelijk waarom dit plan nu precies voorligt, aangezien GS al een brief met een positieve grondhouding

aan de gemeente Alkmaar heeft gestuurd. Wel is ze blij dat er een lijst met aandachtspunten is meegezonden. De PvdA ziet dertig procent sociale woningbouw als een harde eis. Wat betreft inbreiding stelt ze dat het of-of is, dus of 25 woningen of bouwen in een groter gebied.
Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat deze eis is losgelaten door de coalitie, omdat gemeenten daar nu zelf over gaan. Mevrouw **De Boer** (PvdA) blijft erbij dat het of binnenstedelijk bouwen is, of uitbreiding en niet allebei. Ze zegt dit verder te gaan uitzoeken. De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt mevrouw **De Boer** waarom zij daar tegen zou zijn. Mevrouw **De Boer** antwoordt dat zij voorstander is van zoveel mogelijk binnenstedelijk bouwen.

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

Gedeputeerde **Rommel** licht toe dat de duiding van het stuk, met de uitgangspunten en de aandachtspunten, nu voorligt. De brief is niet naar de gemeente Alkmaar gezonden, hij is wel openbaar en daardoor is de inhoud bekend. Het gaat om een proces dat ongeveer een jaar duurt, waarbij Alkmaar van PS wil weten of er draagvlak is voor het plan. Participatie is, net als bij eerdere dossiers, een belangrijk aandachtspunt. Bij maatwerk moet de provincie niet alleen toestemming geven, maar ook eisen stellen. Daarom kan de gedeputeerde nog niet op alle vragen antwoord geven. Deze worden meegenomen in de verdere uitwerking. Betaalbaarheid, dertig procent sociaal en de molenbiotoop zijn aandachtspunten die meegenomen worden. Alles wordt daarna onderbouwd aan PS voorgelegd.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of PS wordt geïnformeerd over de mate waarin Alkmaar aan de gestelde voorwaarden voldoet. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dit en voegt toe dat daarbij ook wordt gekeken naar de plannen in de regio die worden meegenomen in het maatwerkplan.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of Alkmaar, gezien het grote aantal kernen, alles in een keer moet aanvragen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit gezamenlijk wordt bekeken, omdat het om maatwerk gaat.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de provincie het standpunt van Alkmaar deelt, dat alleen in Stompetoren gebouwd mag worden. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat, als het binnen de verordening past, ook elders vijfentwintig woningen mogelijk zijn. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt hoe dit goed geborgd kan worden want volgens haar mogen gemeenten zelf bepalen dat bij kernen gebouwd kan worden. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat dit binnen maatwerk op regionaal niveau wordt gedefinieerd en dit wordt meegenomen in de overleggen.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of er bij de gedeputeerde nog een go/no-go moment zit in de aanbevelingen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat de 'go' pas volgt als het plan compleet is en PS het een goed idee vindt. GS heeft op dit moment een positieve grondhouding.

Mevrouw **De Boer** (PvdD) vraagt of Alkmaar ook de plannen voor andere kernen moet meenemen in dit plan. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat mogelijk is als de bouw van vijfentwintig woningen volgens de verordening mogelijk is. Het is aan Alkmaar om te duiden voor welke regio dit maatwerk geldt. Binnenstedelijk bouwen blijft voor GS het uitgangspunt. Mevrouw **De Boer** (PvdA) benadrukt dat de PvdA dertig procent van de woningen sociaal moet zijn. De netcongestie gaat heel Noord-Holland Noord aan. Wat betreft maatwerk kan ontgrenzen plaatsvinden via een formele ontgrenzing of via een ontheffing.

De heer **Bilgin** (FvD) vraagt of er meer dan twee fasen kunnen worden toegevoegd, zoals een derde of vierde fase. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat het plan nu alleen uit twee fasen bestaat.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of ook de ontgrenzing of ontheffing in twee fasen plaatsvindt. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat dit momenteel nog niet duidelijk is en dat zij hier later op terugkomt. De gedeputeerde benadrukt dat de effecten van water worden meegenomen. Bij maatwerk geldt als uitgangspunt minimaal dertig procent sociale woningbouw. De provincie is nauw betrokken bij het traject en heeft extra capaciteit ingezet om onder meer te kijken naar voorzieningen, de vitaliteit en de sociale veiligheid in de regio.

De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt naar de relatie tussen de maatwerkopgave en de woondeal en hoe dit juridisch is geregeld. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat is afgesproken dat het woningbouwprogramma moet aansluiten bij de kwalitatieve opgave en dat de uitgangspunten van de woondeal daarin worden meegenomen.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of alle 28 hectare worden benut voor driehonderdvijftig woningen. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat dit nog niet bekend is en dat ook naar een landschappelijke overgang wordt gekeken in samenhang met andere opgaven.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het waterschap en de ARO worden betrokken. Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dit.

De heer **Van den Berg** (JA21) stelt een vraag over de extra buslijnen en de aansluiting op de A8/A9. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat mobiliteit een belangrijk aandachtspunt is, net als bij andere projecten.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt of, zodra aan de negen gestelde voorwaarden is voldaan, er gebouwd kan worden. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het om uitgangspunten gaat, niet

om voorwaarden. Als de commissie vindt dat er een goed plan ligt, dan kan de commissie het plan goedkeuren.

De **voorzitter** constateert een positieve grondhouding van de commissie op dit punt.

7.c.1 Vierde herziening Omgevingsverordening NH2022 (ontwerp) wordt gevoegd behandeld met agendapunt 7.c.2

De **voorzitter** vraagt of de commissie akkoord gaat met de gevoegde behandeling van agendapunt 7.c.1 en 7.c.2 en dat agendapunt 7.d en 7.e in de vergadering van 23 juni 2025 worden behandeld. De commissie gaat daarmee akkoord

Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen de vierde herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) in ontwerp vast, leggen deze ter inzage en geven deze vrij voor bespreking met Provinciale Staten. Met deze voorgestelde herziening worden verschillende onderwerpen in de OV NH2022 geactualiseerd, waaronder wonen in landelijk gebied, datacenters en peilbesluiten in veenpolderlandschappen.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze vierde herziening Omgevingsverordening bespreken in samenhang met agendapunt 7.c.2, Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied.

7.c.2 Transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied

Toelichting: Om meer ruimtelijke mogelijkheden te bieden bij bedrijfsbeëindigingen in het landelijk gebied moeten de huidige regels van de Omgevingsverordening worden aangepast. Met dit voorstel komen meer percelen in aanmerking voor de realisatie van enkele woningen in ruil voor de sloop van bedrijfsbebouwing. Hierdoor wordt de omgevingskwaliteit van het landelijk gebied verbeterd.

De commissie kan met elkaar en met de gedeputeerde de brief plus bijlagen over vrijkomende bedrijfsbebouwing in landelijk gebied bespreken in samenhang met het agendapunt 7.c.1, Vierde herziening Omgevingsverordening NH2022.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) steunt het idee om gesloopte schuren te transformeren naar woningen om verloedering te voorkomen. Bij sloop tot 1.000 m² zijn maximaal twee woningen toegestaan en bij meer dan 1.000 m² maximaal drie. Ze vraagt of het mogelijk is om meerdere kleine woningen of bijvoorbeeld een Knarrenhof te realiseren, zolang dit binnen het maximale oppervlak blijft en agrarische bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Ook vraagt ze of GS een specifieke benaming hanteert voor dit soort woningen en of een Rood-voor-Rood-regeling kan helpen om leegstaande agrarische bebouwing te saneren. Clustering nabij woonkernen heeft daarbij de voorkeur. Ze vraagt hoe GS hier naar kijkt.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of BBB vreest dat woningbouw, door ruimere regels, boeren straks belemmert in hun bedrijfsvoering. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat de BBB achter de huidige regels staat.
De BBB vraagt zich af of de vereveningsbijdrage blijft bestaan en of er geld in een fonds moet worden gestort. Bij kleine projecten is dit niet haalbaar en BBB ziet de vereisten graag geschrapt.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) steunt de ontwikkeling van duurzame datacenters volgens de datacenterstrategie en is positief dat er geen hyperscale datacenters meer in Noord-Holland komen. Tegelijk uit zij haar zorgen over de wijziging van de peilbesluiten, waarin waterschappen rekening moeten houden met broeikasgasuitstoot in veenweidegebieden. Volgens haar leidt peilaanpassing niet tot minder bodemdaling, maar tot het zogeheten badkuip-effect. Ze vraagt zich af of er straks nog genoeg koeien lopen om de bodemkwaliteit op peil te houden, want beweiding zorgt voor goed vilt. Tot slot vraagt ze of het klopt dat motie M26 (van 10 maart 2025), waarin werd gevraagd om de Omgevingsverordening aan te passen zodat de PBE meer ruimte krijgt voor een gedegen uitvoerings- en beheersplan, niet is meegenomen in de voorgestelde wijziging.
Mevrouw **Berkvens** (D66) steunt meer ruimte voor het ombouwen van bedrijfsgebouwen naar woningen in het landelijk gebied, maar maakt zich zorgen over de versoepeling van voorwaarden. Ze vindt het onduidelijk hoe projecten bijdragen aan omgevingskwaliteit, terwijl eisen voor te slopen bebouwing worden losgelaten. Dit kan volgens haar leiden tot verrommeling. Ze vraagt waarom er geen concreet percentage onbebouwd perceel is opgenomen. Ook uit ze zorgen over de gevolgen voor bedrijvigheid op het platteland: als kleine bedrijven eenvoudig worden omgezet naar woningen, kan dit de schaarse ruimte verder onder druk zetten. Ze vraagt of GS dit risico heeft meegewogen. D66 vindt het opvallend dat datacenters buiten clusters mogen als ze bijdragen aan brede welvaart en vraagt hoe dat wordt getoetst binnen de Omgevingsverordening, aangezien monitoring vooral trends volgt en geen

beoordeling geeft op projecten. D66 is positief over het meenemen van broeikasgassen in het bouwbesluit.

De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst op de wijziging van artikel 6.87 in de Omgevingsverordening, waarmee GS zelfstandig van beschermende regels kan afwijken zonder instemming van PS. Hij vraagt op basis van welk beleid dit gebeurt, welk toetsingskader geldt en onder welke voorwaarden dit in Noord-Holland wordt toegepast. Hij wil hier bij de kaderbrief op terugkomen. Hij spreekt zijn zorg uit over het opnemen van onderdelen uit het coalitieakkoord in de Omgevingsverordening, terwijl dit nog geen vastgesteld beleid is. Daarnaast onderschrijft hij de zorgen van D66 over agrarische bebouwing en pleit voor stimulering van Knarrenhofjes. Over Kudelstaart zegt hij dat het gebied rond het fort een integrale visie verdient, maar dat dit geen reden is om bouwen in inundatiegebieden uit te sluiten.

De heer **Van Gilse** (VVD) onderstreept het belang van de mogelijkheid tot transformatie van bedrijfsbebouwing naar wonen in het landelijk gebied. Hij wijst op onduidelijkheid rond de bepaling dat 'een substantieel deel van het perceel vrij blijft van bebouwing' en vraagt om verduidelijking. Ook vraagt hij of herbouw van een karakteristiek, vervallen gebouw is toegestaan onder artikel 6.18b. Verder noemt hij de provinciale instructie over peilbesluiten in veenpolderlandschappen betuttelend, aangezien waterschappen al actief werken aan veenweideprogramma's en bodemmaatregelen. Volgens de VVD zijn zij het best in staat om hierin afwegingen te maken en vraagt hij waarom een eenzijdige instructie vanuit de provincie nodig is.

Statenlid **Korzelius** (GL) steunt het voorstel om de sloopeis van 1.000 m² bij transformatie van bedrijfsbebouwing in het landelijk gebied los te laten, zodat meer percelen in aanmerking komen en de omgevingskwaliteit kan verbeteren. Wel vraagt hij hoe wordt voorkomen dat dit leidt tot een wildgroei aan villa-achtige bebouwing. Ook wil hij weten of het klopt dat nieuwbouw qua oppervlakte niet groter mag zijn dan wat gesloopt wordt. Met de datacenterstrategie stemt GL in. Wat betreft de peilbesluiten in veenweidegebieden vindt hij het 'stand still'-beginsel, waarbij broeikasgasuitstoot niet mag toenemen, onvoldoende om de klimaatdoelen te halen. Hij pleit ervoor dat waterschappen bij toetsing juist moeten aantonen dat broeikasgassen worden verminderd.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) staat positief tegenover het voorstel om de gemeente Aalsmeer tegemoet te komen door sloop van glas buiten glastuinbouwconcentratiegebieden mogelijk te maken ten behoeve van andere functies. Ten aanzien van de transformatie van bedrijfsgebouwen naar woningen in het landelijk gebied stelt zij de vraag in hoeverre hier

daadwerkelijk sprake is van een probleem of dat deze maatregel alleen de verkoopwaarde van het perceel verhoogt.

Mevrouw **Den Boer** (PvdA) sluit zich aan bij de opmerkingen van statenlid Korzelius van GL.

De heer **Bonekamp** (Volt) sluit zich aan bij D66 over het belang van brede welvaart. Wat betreft de transformatie van bedrijfsgebouwen is Volt positief en pleit voor meer ruimte voor maatwerk. Volt zet in op een eerlijk, sociaal en houdbaar woonbeleid. Als GS de risico's onderkent en bereid is om bindende voorwaarden op te nemen. Tenslotte vraagt hij aandacht voor circulair bouwen en of GS een inspanningsverplichting kan meegeven.

De heer **Faassen** (50PLUS) steunt de herziening van de Omgevingsverordening. Hij is het eens met het laten vallen van de sloopeis van 1.000m^2 bij transformatie van bedrijven naar woningen en pleit ervoor om Knarrenhofjes in de plannen mee te nemen. Hij vraagt of gemeenten elkaar scherp houden of dat de provincie toezicht moet houden en of zij daarbij gelijke welstandscriteria hanteren. Tot slot stelt hij een technische vraag: als maximaal drie woningen worden toegestaan, leidt dit dan tot waardestijging van de grond? Hoe wordt omgegaan met vererving, kunnen woningen daarbij separaat verkocht worden?

Mevrouw **Koning** (CDA) benadrukt de noodzaak van goed verstedelijkings- en huisvestingsbeleid. Ze vraagt hoe GS borgt dat woningbouw in het buitengebied de agrarische bedrijfsvoering niet belemmert. Mensen die verhuizen naar het landelijk gebied verwachten rust en spannen soms rechtszaken aan tegen agrariërs. Hoe wordt voorkomen dat dit soort conflicten ontstaat? Daarnaast vraagt ze of gemeenten via hun omgevingsplan inderdaad de sleutelrol krijgen in de toetsing van initiatieven op geschiktheid en effecten op omliggende bedrijven en hoe GS dat in de Omgevingsverordening gaat begeleiden. De omgevingskwaliteit in het landelijk gebied moet volgens het CDA leidend zijn; ze vraagt om toelichting daarop. Verder vraagt ze waarom er een maximum van drie woningen geldt, ook bij zeer grote percelen waar meer woonruimte beschikbaar is, zoals knarrenhofjes. Tot slot aarzelt het CDA over de peilbesluiten in veenpolderlandschappen: peilverhoging helpt niet altijd en kan gebruiksbeperkingen opleveren voor grasland. Ze vraagt om effectieve emissiemaatregelen en flankerend beleid voor landeigenaren.

De heer **Hollebeek** wijst het CDA erop dat het landbouwgrondareaal in totaliteit niet is afgenomen en dat het CDA mede verantwoordelijk is voor de schaalvergroting. Mevrouw **Koning** (CDA) wijst erop dat zij aangaf dat het VHB-beleid belangrijk is.

Gedeputeerde **Rommel** stelt voor om de vragen die het CDA heeft gesteld, zoveel mogelijk af te handelen en de resterende vragen schriftelijk te beantwoorden net als de vragen van D66,

waarop mevrouw **Berkvens** (D66) een motie aankondigt. De vragen die bestemd zijn voor gedeputeerde Kocken over het waterpeil worden ook schriftelijk beantwoord. De **voorzitter** stelt voor om de tweede termijn op 23 juni 2025 te houden.

De vragen van BBB en VVD over de zakkingsclausule beantwoordt de gedeputeerde met de toelichting dat deze uitgaat van het in stand houden van de huidige situatie. Er zijn daardoor geen gevolgen voor agrariërs, aangezien de zakkingsclausule al is opgenomen in het bestaande peilbesluit. De instructieregel in het peilbesluit is een eerste stap, in de toekomst wordt bekeken welke maatregelen nog meer nodig zijn. Dit is maatwerk.
Volgens de Omgevingsverordening hangt het risico dat woningbouw concurreert met bedrijven in het landelijk gebied af van de vraag in hoeverre vrijkomende bedrijfsbebouwing nog geschikt is voor nieuwe bedrijfsactiviteiten. In de praktijk blijkt dat de verkoop van verouderde en leegstaande bedrijfsbebouwing als een of twee reguliere woningen vaak financieel aantrekkelijker is dan behoud als bedrijfsfunctie. Hierdoor ontstaat de neiging om bedrijfspercelen om te zetten naar een woonbestemming in plaats van ze opnieuw voor bedrijvigheid te benutten. Met de bijdrage van datacenters aan de brede welvaart wordt bedoeld dat hun ontwikkeling maatschappelijke doelen ondersteunt, zoals het verminderen van netcongestie en het leveren van restwarmte aan warmtenetten. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitkoppeling van restwarmte. Deze bijdrage wordt gemeten aan de hand van indicatoren uit de Brede Basismonitor. Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dit een vage instructie. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat het datacenter moet aantonen op welke manier het een maatschappelijke bijdrage levert. Op de vraag van de PvdD over artikel 6.87, licht de gedeputeerde toe dat bij ruimtelijke besluiten moet worden voldaan aan de instructieregels uit de Omgevingsverordening. Gemeenten en waterschappen kunnen hiervan afwijken door ontheffing aan te vragen bij GS. Artikel 6.87 biedt GS de mogelijkheid om in uitzonderingssituaties projectbesluiten te nemen, mits wordt voldaan aan de instructieregels. Deze bepaling bestond al voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet en wordt toegepast bij projecten van provinciaal publiek belang. Zonder deze bepaling zouden dergelijke projecten een vertraging van zes tot negen maanden kunnen oplopen. De gedeputeerde zegt toe dat deze besluiten zullen worden voorgelegd aan de commissie.
Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat dat knarrenhofjes als pilot onderdeel zijn van de transformatie van bedrijfsbebouwing naar woningen. Kleinere percelen dan 1.000m^2 komen in de huidige regeling niet in aanmerking voor transformatie naar wonen. Aan de bepaling dat ‘een substantieel deel van het perceel vrij blijft van bebouwing’ wordt nog nadere invulling gegeven

door GS. In de jurisprudentie wordt met deze term ‘substantieel’ tussen de 25 en 65 procent bedoeld. De verplichting om bedrijfsbebouwing te slopen geldt niet voor karakteristieke bebouwing en daarbij is de gemeente aan zet. Bij nieuwbouw moet het passen binnen de regels voor nieuwe bebouwing. Waterschappen hebben nu nog geen rol in het beoordelen van broeikasgasuitstoot, maar met de invoering van artikel 6.91a krijgen zij die wel in het veenweidegebied. Gedeputeerde **Rommel** vraagt Volt om de vraag over de inspanningsverplichting naar circulair en natuurinclusief bouwen toe te sturen. De gedeputeerde vraagt 50PLUS om de vraag over de verbeterde omgevingskwaliteit en de samenhang der dingen ook toe te sturen. De heer **Faassen** (50PLUS) verduidelijkt dat zijn vraag ging over de verrommeling doordat gemeenten eigen kwaliteitscriteria hanteren. Gedeputeerde **Rommel** stelt dat de provinciale eisen juist zijn opgesteld om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Gedeputeerde **Rommel** verzoekt het CDA om de gestelde vragen schriftelijk toe te sturen. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er nog een kwantificering komt van de bepaling dat een substantieel deel van het perceel vrij moet blijven van bebouwing. Ze wil weten of hier nog onderliggende regelgeving voor komt of dat GS dit aan de rechter overlaat. Gedeputeerde **Rommel** zegt dat er nog een pilot komt en dat er ambtelijk al veel ervaring is met ruimte voor ruimte. GS zal hiervoor regels opstellen. Bij de transformatie van vrijkomende bedrijfsbebouwing naar plattelandswoningen geldt dat er minder bescherming is tegen milieueffecten die voortkomen vanuit het bedrijf waar de woning is gelegen. De landelijke wetgeving is hier niet van toepassing, omdat sprake moet zijn van volledige bedrijfsbeëindiging om van de voorgestelde regels gebruik te kunnen maken. De mogelijkheid om knarrenhofjes of meerdere reguliere woningen te bouwen wordt nog verkend. Er zijn wel mogelijkheden om meer dan drie woningen te realiseren bijvoorbeeld bij kleinschalige vormen van bijzondere huisvesting. Het Vereveningsfonds is een bestaande regeling en die is integraal overgenomen. Volgens de gedeputeerde klopt het dat niet meer mag worden teruggebouwd dan is gesloopt. Het is gedeputeerde **Rommel** niet bekend dat er een andere titel bestaat dan plattelandswoningen.

De **voorzitter** vraagt of de commissie akkoord gaat met de schorsing aan het einde van de eerste termijn en dat de tweede termijn op 23 juni 2025 wordt behandeld. De commissie gaat hiermee akkoord.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) en de heer **Van Gilse** (VVD) sturen hun vragen toe aan gedeputeerde Rommel.

9 Schorsing van de vergadering met vervolg op 23 juni 2025, 18:15 uur

De **voorzitter** schorst de vergadering om 23.40 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken GS
M85-2025	Onderzoek Vlotbrug Herijken	VVD, BBB, PvdA, CDA, 50PLUS, PVV, FvD, JA21, PvdD	07-07-2025	Olthof, J.	Provinciale Staten verzoeken Gedeputeerde Staten: • Een herijking van het onderzoeksrapport over een mogelijke nut en noodzaak nieuwe oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal én maatregelen om de verkeersveiligheid voor o.a. fietsers en voetgangers te verbeteren bij het Platform Mobiliteit NHN in te brengen; • De uitkomst van die bespreking te delen met de provinciale staten en ter bespreking aan te bieden bij de commissie Ruimte.	
M27-2025	Actieplan Geluid 2025-2029. Effectief en Realistisch	VVD, BBB, JA21	10-03-2025	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten • bij het uitwerken van het Actieplan Geluid meer inzicht te geven in de financiële gevolgen van scenario 3 en daarmee rekening wordt gehouden met de beperkte financiële middelen van de provincie. • bij het uitwerken van het Actieplan Geluid er eerlijke verwachtingen worden gewekt richting de inwoners van Noord-	29-08- 2025: Uitvoering van de motie wordt meegenomen in de wijziging omgevingsverordening 2025 II. Na het reces wordt u meegenomen in het proces en wordt een voorstel geagendeerd om de motie als afgedaan te beschouwen. 25-04-2025: De motie wordt

					Holland gezien de eerder genoemde beperkte financiële middelen en lange doorlooptijd van de te nemenmaatregelen. • als het verlagen van de snelheid overwogen wordt, er rekening wordt gehouden met de effecten op doorstroming, reistijd en noodzakelijke herinrichting.	verwerkt in het Actieplan Geluid 2025-2029. Dit plan wordt in ontwerp voor de zomervakantie van 2025 vastgesteld door GS. Daarna gaat dit plan naar PS.
M153-2024	Waar mogelijk kernkwaliteiten compenseren	D66, PvdD, ChristenUnie	16-12-2024	Rommel, E.	PS verzoeken het college •Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.	29-08-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in de tweede helft van 2025 gereed te hebben 28-04-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024) 07-02-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024)
M152-2024	Motivatie meer ruimte voor wonen, onder	GroenLinks, D66	16-12-2024	Beemsterboer, J.	PS verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: •Een handreiking op te stellen waarmee gemeenten geïnformeerd worden over de	29-08-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in de tweede helft van 2025 gereed

	voorwaarden.				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 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.	te hebben. 28-04-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben. 07-02-2025 Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben.
M151-2024	Goede ruimtelijke kwaliteit opstellingen zonne-energie	VVD, BBB	16-12-2024	Kocken, R.	PS verzoeken het College van Gedeputeerde Staten • Om ook bij een eventuele afwijking in de RES-zoekgebieden van de onder het delegatiebesluit vallende regels voor omvang en locatie, de goede ruimtelijke kwaliteit (zoals behoud van karakteristieke landschappelijke openheid, verkavelingspatronen, agrarische structuur, etc.) steeds af te wegen	29-08-2025: Geen wijzigingen. 28-04-2025: Geen wijzigingen. 07-02-2025 De gemeente is veelal bevoegd gezag voor zonprojecten. Van deze motie zal een instructie gemaakt worden richting de gemeenten.
M93-2024	Onderzoek waterberging	D66 GroenLinks	30-09-2024	Rommel, E.	PS verzoekt het college: - Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en	28-04-2025: Geen wijzigingen. 07-02-2025: Geen wijzigingen

					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 voorde 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.	19-11-2024: We nemen de in de motie genoemde onderzoeken op als acties in de Uitvoeringsagenda Noordzeekanaalgebied die we samen met onze partners in het Noordzeekanaalgebied opstellen. De onderzoeken gaan vanaf 2025 lopen.
M92-2024	Woonwensen van jonge Noord-Hollanders	Volt D66 CDA ChristenUnie	30-09-2024	Beemsterboer, J.	PS vraagt GS om: -een onderzoek naar de woonwensen van jonge Noord-Hollanders in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid te starten; -bevindingen mee te nemen in de (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's NHN en NHZ.	29-08-2025: geen wijzigingen 28-04-2025: Onderzoeksbureau RIGO heeft in opdracht van Noord-Holland een woningbehoefteraming uitgevoerd. Hierin staat de woningbehoefte van starters. De

						woonwensen van starters worden daarnaast uitgebreid onderzocht via het Woningbouw in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) onderzoek. De resultaten van dit onderzoek zijn begin volgend jaar bekend. 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 het geagendeerd voor PS.
M90-2024	Verduurzaming bestaande woningvoorraad in volkshuisvestingsprogramma's.	GroenLinks D66 PvdA PvdD	30-09-2024	Beemsterboer, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - om bij de regionale en lokale volkshuisvestingsprogramma'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.	29-08-2025: Wij zijn nog steeds in afwachting van de Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting. 28-04-2025: De wet versterking regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van volkshuisvestingsprogramma's

						door gemeenten. Het Ministerie heeft in juni implementatiesessies gepland, die dienen als aftrap voor dit proces. 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 volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten
M69-2024	Provinciaal bouwbreekijzer.	Volt, GroenLinks, CDA, VVD, PvdA, BBB, ChristenUnie	08-07-2024	Beemsterboer, J.	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.	29-08-2025: Het onderzoek is besproken in GS en er wordt een kwartiermaker aangesteld. 17-07-2025: Uit besluitenlijst GS d.d. 15-07-2025: Uitkomsten verkenning Projectmanagementbureau versnellen woningbouw Haskoning (voorheen Royal Haskoning-DHV) heeft een

						verkenning uitgevoerd naar wat de provincie kan doen als oplossing voor capaciteitsproblemen bij gemeenten voor de realisatie van de woningbouwprojecten. De uitkomst is een groeimodel bestaande uit een aantal stappen. Op korte termijn wordt een raamovereenkomst ter beschikking gesteld waar gemeenten gebruik van kunnen maken. Daarnaast wordt een kwartiermaker aangesteld om met budget uit het innovatiedeel van het Investeringskader te komen tot structurele oplossingen om gemeenten te ondersteunen bij het verkrijgen van meer capaciteit. De provincie pakt hier een aanjagende en trekkende rol in. Besluit: 1. Kennis te nemen van de uitkomsten van de Verkenning

						naar een provinciaal en/of regionaal projectmanagementbureau Versnelling Woningbouw; 2. Akkoord te gaan met het aanstellen van een kwartiermaker om de aanbevelingen uit het rapport op te pakken en samen met gemeenten toe te werken naar gemeenschappelijke uitvoeringsorganisatie(s); 3. Hiervoor € 250.000,- beschikbaar te stellen vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw & Duurzame Bereikbaarheid (innovatiebudget); 4. Provinciale Staten te informeren middels bijgevoegde brief en hen voor te stellen om motie M69-2024 als afgehandeld te beschouwen. 28-04-2025: het onderzoek

						naar een projectbureau is eind april gereed en zal in mei in GS worden besproken 07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: Het onderzoek loopt nu, in december worden de eerste resultaten verwacht over wensen/behoeften van NHse gemeenten
M167-2023	Steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, ChristenUnie, CDA	06-11-2023	Beemsterboer, J.	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 dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.	29-08-2025: geen wijzigingen. 28-04-2025: Deze motie wordt in april 2025 besproken in GS. 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 vanuit 15-05-2024: Deze thema's moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek. 08-02-2024: geen wijzigingen.
M53-2022	Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	Rommel, E.	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	28-08-2025: geen wijzigingen 01-05-2025: Op dit moment zijn kleinschalige vormen van 'bijzondere huisvesting' mogelijk op percelen met vrijkomende agrarische bebouwing, waarbij dit binnen de bestaande bebouwing moet worden gerealiseerd. GS zijn, cf. de motie, voornemens met een pilot ervaring op te doen voor huisvesting van bijzondere doelgroepen. Hierover worden PS nog geïnformeerd. 10-02-2025: geen wijzigingen.

Provincie Noord-Holland

						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 standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane 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 kostenoverschrijdingen te verminderen.	28-08-2025: geen wijzigingen 4-4-2025 Na het zomerreces zal PS per brief worden geïnformeerd met een voorstel tot afdoening van de motie. 10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-03-2024: geen wijzigingen. 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 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

Provincie Noord-Holland

						Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.
M7-2022	Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	Olthof, J.	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 geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken; • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	28-08-2025: geen wijzigingen. 1-05-2025: geen wijzigingen. 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. 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

Provincie Noord-Holland

						(idem als volgende actualisatie)
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLinks, CU, PvdA	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie; - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen 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.	28-08-2025: Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar het belang van veerponten in het Noord-Hollandse (fiets)netwerk en de rollen/verantwoordelijkheden die de provincie heeft of kan invullen op dit gebied. De veerpontenaanpak zal ook antwoord geven op de vragen die gesteld zijn in de motie. De veerpontenaanpak zal op z'n vroegst eind 2025 afgerond zijn, waarna wij een voorstel tot afdoening zullen doen. 01-05-2025: geen wijzigingen. 10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 15-05-2024: geen wijzigingen.

Provincie Noord-Holland

						08-02-2024: geen wijzigingen. 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 Fietsersbond, 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

Provincie Noord-Holland

						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 pontveerverbindingen

						opgenomen kunnen worden in concessieregelingen 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 concessieregelingen 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-	PvdA, D66,	22-10-2020	Kocken, R.	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op:	28-08-2025: De analyses lopen uit in de planning en zullen op

	en Hazepolder	CU, GroenLinks			1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse; 2.PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK;	z'n vroegst eind 2025 afgerond zijn. Daarna kunnen we een voorstel voor afdoening opstellen. 1-05-2025: Wij zijn momenteel bezig met de analyses van de weidevogelgebieden, waarin deze moties worden meegenomen. Dit zal op z'n vroegst in het voorjaar van 2025 afgerond zijn, waarna wij een voorstel tot afdoening zullen doen. 10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 15-05-2024: geen wijzigingen. 08-02-2024: 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

Provincie Noord-Holland

						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 verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. 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 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 verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject 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. 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	Kocken, R.	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder 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	28-08-25: Wij zijn momenteel bezig met de analyses van de weidevogelgebieden, waarin deze moties worden meegenomen. Dit zal op z'n vroegst eind 2025 afgerond zijn, waarna wij een voorstel tot afdoening zullen doen.

					en regionale natuurorganisaties te betrekken.	1-05-2025: geen wijzigingen. 10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: 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 verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings-

						en investeringsstrategie. 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 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 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 verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject 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.

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
Schriftelijke beantwoording aanbesteding Bikkergelden	Commissie Ruimte	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.	**Update 01-08-2025:** **Ad 1. Bikkergelden:** **Voorstel**: In de brief van 15 mei 2025 (kenmerk 2404163/2404170) is PS geïnformeerd over hoe de Bikkergelden worden ingezet in de drie deelgebieden. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.** **Ad 2. Poort van Hoorn** Voor de Poort van Hoorn wordt door de gemeente een aanvraag voor de WOKT-subsidie voorbereid. Deze dient uiterlijk 31 augustus 2025 te worden ingediend. Medio november wordt dan duidelijk of het Rijk het aanvullende tekort wil gaan dekken. Indien dat het geval is, komt onze aanvullende bijdrage van 3 miljoen euro

					ook beschikbaar voor de gemeente. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.** **Ad 3. Haarlem Nieuw Zuid** Inmiddels is door het Rijk een aanvullende bijdrage toegezegd voor Haarlem Nieuw Zuid en heeft de gemeente Haarlem de aanbesteding voorlopig gegund. Toekenning van de subsidie door Noord-Holland is in voorbereiding. Op 20 september wordt bekend wie de aanbesteding gewonnen heeft en wat de uiteindelijke naam wordt van de OV-Hub. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.**
Brief overzicht naar PS bij	Commissie Ruimte	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	**Update 01-08-2025:** In de brief van 13 maart 2025, genaamd: Afdoening

Provincie Noord-Holland

actualisatie iMPI.				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.	motie 99-2024 "*De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)* (kenmerk 2380954/2380957)" bent u hierover geinformeerd. Deze brief is besproken in de commissie ruimte van 23 juni 2025. Wij informeren u vanaf heden regulier met een overzichtsbrief bij het iMPI en de actualisatie van het iMPI op deze manier. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.**
Onderzoeken snelheidsverlaging N203	Ruimte	14-10-2024	Olthof, J.	Voor de snelheidsverlaging op de N203 betekent dit dat 265 de weginrichting moet worden aangepast, waarbij ook de uitstraling van de weg moet worden aangepast. De gedeputeerde zegt toe de onderzoeken die hiernaar zijn gedaan, toe te sturen.	**Update 01-08-2025:** In de brief van 5 juni 2025, genaamd: Resultaten Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen (kenmerk

					2398915/2399110)" bent u hierover geïnformeerd. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.** Update 04-02-2025: Snelheidsverlaging op de N203 is één 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	Ruimte	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 01-08-2025:** In de brief van 3 april 2025, genaamd: Stand van zaken verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer (kenmerk 2385560/2385911)" bent u hierover geinformeerd.

					Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd. Update 04-02-2025: Binnenkort volgt een brief over de stand van zaken rondom de toegankelijkheid van het openbaar vervoer
Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord	PS	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt er op terug na ambtelijk overleg zodat gereflecteerd kan worden hoe we uitvoering kunnen geven aan deze motie op zo'n efficiënt mogelijke manier. Vanuit een positieve invalshoek natuurlijk, afhangende of uw Staten besluiten om hem aan te nemen, want ik laat het aan de Staten. Maar dat wij even nagaan hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven en daar even op terugkomen bij u. Ik denk bij uw Statencommissie in een volgende keer. Niet de eerstvolgende, maar die keer daarna waarschijnlijk.	
Regenwater in evaluatie actieagenda	PS	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Toekomstbestendig bouwen is onderdeel van de evaluatie. En omdat opvang van regenwater onderdeel is van toekomstbestendig bouwen, is	Evaluatie / monitoring komt Q2.Q3 2025

				dat ook onderdeel van de evaluatie. Het zal een klein onderdeel zijn, denk ik, maar het is wel een onderdeel.	
Informeren meting versnellen woningbouw	PS	30-09-2024	Beemsterboer, J.	Informeren verantwoording over hoe we het geld hebben uitgegeven en wat het effect is van die uitgaven bij versnelling van de woningbouw	Monitoring Q2/Q3 2025
Participatieplan Ruimtelijk Voorstel	PS	30-09-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe om de optie burgerberaad, maar ook andere innovatieve mogelijkheden om te kijken van of dat ergens bij past, bij een traject en wat dat dan inhoudt, wordt meegenomen in de overwegingen in het participatieplan.	
Informatie en keuzes ruimtelijk arrangement	PS	30-09-2024	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt toe als bekend is hoe Ruimtelijk arrangement eruit ziet en wat het inhoud dat met de commissie gedeeld.	
Geitenhouderij en delegatie mandaat VGO-onderzoek	PS	15-07-2024	Beemsterboer, J.	Hoe zit het nou met die delegatie over het mandaat op het moment dat uit het VGO-onderzoek uitstel bijvoorbeeld of dat er pas later een besluit wordt genomen, geldt er een einddatum? Gedeputeerde Beemsterboer doet toezegging willen doen. En dat is namelijk dat bij de eerstvolgende herziening, volgend jaar dus, van de Omgevingsverordening het mandaat	

				in principe terugkomt naar de Staten, tenzij we reden hebben om hem in stand te laten en dan zullen we dat motiveren. In de basis geeft u ons het mandaat. Daar zijn wel termijnen aan gekoppeld natuurlijk en dat is ook duidelijk gekoppeld aan het RIVM-rapport. Gedeputeerde Beemsterboer gaat na of dat ook eindigt als daar niet aan voldaan wordt. In het voorstel staat een verwijzing naar dat VGO-onderzoek. Wij waren net even aan het overleggen met elkaar en wij kwamen tot de conclusie dat het VGO-onderzoek zich niet beperkt tot- Dit is volgens mij dan het tweede VGO-onderzoek. Er zou in theorie nog een derde of een vierde kunnen komen als dat uitgesteld zou zijn. Dus daarom hebben we geprobeerd aan te geven: die delegatie blijft in de basis in stand tot de herziening van de Omgevingsverordening van volgend jaar.	
Geitenhouderijen	PS	15-07-2024	Beemsterboer, J.	Er zijn eigenlijk drie scenario's naar aanleiding van het RIVM-onderzoek straks, ervan uitgaande dat dat inderdaad aan het eind van het jaar komt. Ofwel die longontstekingen zijn duidelijk herleidbaar naar de geitenhouderij, ofwel die zijn duidelijk niet herleidbaar naar de	

				geitenhouderij, ofwel het is onduidelijk of er is vervolgonderzoek nodig. Wij willen de toezegging doen dat, als het niet duidelijk herleidbaar of duidelijk niet-herleidbaar is, dat we het dan, naast wat we sowieso zullen doen, het voorleggen aan de commissie, ook voor zullen leggen voor wensen en bedenkingen aan Provinciale Staten; en dat we geen besluit nemen dan nadat het besproken is in ofwel de commissie ofwel in dat derde scenario, Provinciale Staten. Als het RIVM-rapport duidelijk is - en dat kan twee kanten op gaan: of herleidbaar of niet-herleidbaar - dan kunnen we zo snel mogelijk een besluit nemen. Dan zullen we het in die beide gevallen, dus duidelijk of niet duidelijk, wel voorleggen aan de commissie, niet aan PS, voor wensen en bedenkingen. Als het onduidelijk is of als er twijfel over is of als er vervolgonderzoek zal zijn, dan leggen we het ook voor aan PS voor wensen en bedenkingen. Dat is de toezegging die we willen doen.	
Informatie schadelijke stoffen meting A8/A9	Ruimte	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 01-08-2025:** In de brief van 13 november 2024 (kenmerk 2329931/2329935) bent u

					geïnformeerd over het meetstation en de aanpak van TNO. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.** Update 16-09-2024: Zodra de locatie van het meetstation bekend is wordt PS geïnformeerd over de metingen.
Onderbestedingen en overschotten bij het OV	Ruimte	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 01-08-2025:** Onder- en overbestedingen in de exploitatiekosten OV worden door middel van de P&C cyclus besproken in de commissie en PS. Ook een vrijval vanuit de OV reserve wordt altijd voorgelegd worden aan PS. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.**

					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	Ruimte	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	Ruimte	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	Ruimte	17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe PS op de hoogte te stellen van alle aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning.	

Provincie Noord-Holland

Evaluatie Wonen boven winkels	Ruimte	17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie	
Ambtelijke capaciteit projecten Versnellen Woningbouw	Ruimte	17-06-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden.	
Visie publieke mobiliteit	PS	10-06-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof doet de toezegging om elementen nadrukkelijk worden meegenomen in het vervolg om het overstappen een onderdeel is van je totale ketenreis, dan moet je zorgen dat het overstappen in ieder geval in een prettige omgeving gebeurt. En dat het er comfortabel is en dat het makkelijk toegankelijk is en dat je er andere voorzieningen hebt. In de Nota van Uitgangspunten zit die nog niet. Het is nog een concept. PS kan deze inbreng hierop leveren. Gedeputeerde kijkt of gaat over hubstrategie, of het gaat over het ov of andere vormen, dat we die beleving extra aandacht zullen geven.	**Update 01-08-2025:** In verschillende dossiers speelt dit onderwerp (denk aan Hubstrategie, Handelingsperspectief Deelmobiliteit en Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit). Laatstgenoemde processen lopen nog en we verwachten Q4 '25 / Q1 '26 deze voor te leggen aan de Commissie.
Pilot provinciaal vervoer Texel	PS	08-04-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof heeft toegezegd dat hij met een notitie en brief komt met in ieder geval een update t.a.v. coalitieakkoord en robuuste	**Update 01-08-2025:** De invulling van het de Texelhopper en het resultaat

				oplossingen. Gedeputeerde zegt toe om daar een terugkoppeling op te geven van, wat is nu het algemene beeld, waar staan we nu en wat mogen hiervan verwachten? Ik doe u wel de toezegging om u terugkoppeling te geven van het gesprek wat ik binnenkort heb.	van de herijking van het lijnennet op Texel is terug te vinden in de eisen in het ontwerp PvE van de ov-concessie NWNH. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.** Update 17-06: Op dit moment zijn we bezig met een herijking van het lijnennet op Texel en de invulling van de Texelhopper. Connexxion komt met een voorstel wat als input wordt meegenomen voor de komende aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland.
Bouw Stompetoren West	Ruimte	15-01-2024	Beemsterboer, 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.	
haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West	Ruimte	11-09-2023	Beemsterboer, J.	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	Ruimte		Olthof, J.	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).	**Update 01-08-2025:** De technische briefing staat op 8 september voor de commissie Ruimte (& Bestuur) gepland. **Hiermee kan deze toezegging als afgedaan worden beschouwd.**
Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord	PS		Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer komt er op terug na ambtelijk overleg zodat gereflecteerd kan worden hoe we uitvoering kunnen geven aan deze motie op zo'n efficiënt mogelijke manier. Vanuit een positieve invalshoek natuurlijk,	

Provincie Noord-Holland

				afhangende of uw Staten besluiten om hem aan te nemen, want ik laat het aan de Staten. Maar dat wij even nagaan hoe we hier zo goed mogelijk invulling aan kunnen geven en daar even op terugkomen bij u. Ik denk bij uw Statencommissie in een volgende keer. Niet de eerstvolgende, maar die keer daarna waarschijnlijk.	

Financiële keuzen op hoofdlijnen

Q3 2025:	
Q4 2025:	- 6 en 13 oktober: Oordeelsvorming: Behandeling begroting alle commissies
	- 3 november: Besluitvorming: Begroting 2026 PS
Q1 2026:	- Jan/feb: Oordeelsvorming: Startnotitie toekomstbestendige financiële kaders

PLG

Q1 2025:	- 24 februari: Beeldvorming: Technische briefing - 7 april: Besluitvorming: Korte Termijn-Agenda (KTA) bespreking op de A-agenda
Q2 2025:	- Technische briefing Uitgangspunten PLG - Oordeelsvorming: Uitgangspunten PLG (inclusief verwerken uitkomsten kaderbrief) bespreking op de B-agenda
Q3 2025:	- Oktober: Beeldvorming: Technische briefing en bespreking op de B-agenda (afhankelijk ontwikkelingen bij het Rijk) - November: Oordeelsvorming: Geactualiseerde beleidsuitwerking/concept PLG
Q4 2025:	- -
Q1 2026:	- Beeldvorming: Technische briefing Definitief PLG (onder voorbehoud) - Besluitvorming: Definitief PLG met doorkijk maatregelen en projecten PLG (onder voorbehoud)
Q2 2026	-
Q3 2026	-
Q4 2026	-

Regie op de Ruimte

Q1 2025:	-	13 januari: Technische briefing informatie en methodes
	-	10 maart: Vaststellen Participatieplan
	-	20 maart: interactieve sessie werkboek en kaartenatlas & Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord
	-	juni workshop Regie op de Ruimte "Stel dat"
Q2 2025:		
	-	September: Keuzes bespreken in commissie en vaststellen in PS
Q3 2025:		
	-	
Q4 2025:		
Q1 2026:	-	Sessie over keuzerichting
	-	Bespreken keuzerichting aanbieding plan MER
Q2 2026:	-	Vrijgeven ontwerp omgevingsvisie voor ter inzagelegging
Q3 2026:	-	Verwerking zienswijzen in omgevingsvisie opstellen Nota van beantwoording
Q4 2026:	-	Bespreken omgevingsvisie en vaststellen omgevingsvisie

Gezonde Leefomgeving

Q3 2025:

Q4 2025:

- ***6 oktober: Oordeelsvorming: Concept Actieplan Geluid en Doelmatigheidscriterium voor geluidsmaatregelen (commissie Ruimte, B-stuk, commissie leefomgeving wordt hiervoor uitgenodigd).***

- 16 oktober: Beeldvorming: Excursie Gezonde Leefomgeving op uitnodiging van GS en in samenwerking met werkgroep Gezonde Leefomgeving uit de commissie

- 17 november: Beeldvorming: Symposium Gezonde Leefomgeving op uitnodiging van GS en in samenwerking met werkgroep Gezonde Leefomgeving uit de commissie

- **Beeldvorming: Bespreking gewasbeschermingsmiddelen in de commissie *(optie om Commissie Landelijk Gebied uit te nodigen).***

- **Q4 2025 / Q1 2026 Beeldvorming: Expertmeeting Gezondheidsverschillen**

Q12026:

- ***12 januari: Besluitvorming: Definitief Actieplan Geluid en Doelmatigheids-criterium voor geluidsmaatregelen (commissie Ruimte, A-stuk, commissie leefomgeving wordt hiervoor uitgenodigd).***
- ***12 januari: Besluitvorming: Strategie Geluidproductieplafonds (commissie Ruimte, A-stuk, commissie leefomgeving wordt hiervoor uitgenodigd).***
- Besluitvorming: Voordracht Beleidskader Gezonde Leefomgeving
- **Beeldvorming: Bespreking samenwerking Omgevingsdiensten Noord-Holland.**

- Vaststellen Beleidsprogramma door GS

Q2 2026:

Planning & Controlcyclus

Q1 2025:	- 16 januari: Aanlevering 1e begrotingswijziging - 10 maart: Besluitvorming
Q2 2025:	- 15 mei: Aanlevering Kaderbrief - 22 mei: Aanlevering Jaarstukken 2024 - 30 juni: Besluitvorming Kaderbrief + Jaarstukken 2024
Q3 2025:	- 17 juli: Aanlevering 2e begrotingswijziging - 28 augustus: Aanlevering conceptbegroting 2026 - 29 september: Besluitvorming 2e begrotingswijziging - 30 oktober: Aanlevering 3e begrotingswijziging - 3 november: Besluitvorming conceptbegroting 2026 - 8 december: Besluitvorming 3e begrotingswijziging
Q4 2025:	
Q1 2026:	
Q2 2026:	
Q3 2026:	
Q4 2026:	

Klimaat/Energietransitie

Q3 2025	
Q4 2025:	- **30 september 2024: vaststelling NH Klimaataanpak (1 x per 4 jaar)** - **29 september: Besluitvorming: RRK-rapport Een vol stroomnet** - **3 november: Besluitvorming: Klimaatbegroting (bijlage bij Begroting 2026)** **(Aug 2025 – maart 2026: Doorontwikkeling pKEV i.h.k.v. moties M54 en M55)**

Q1 2026:	- **Mei 2026: Beeldvorming: Voortgangsrapportage + evt. technische briefing**
Q2 2026:	- **Juni 2026: Besluitvorming: Kaderbrief 2027**
Q3 2026:	- **Oktober 2026: Besluitvorming: Klimaatbegroting (bijlage bij Begroting 2027)** - **24 november: Oordeelsvorming: Regioadvies voor pVAWOZ & Netuitbreiding NHN**
Q4 2026:	
2027:	- **Oordeelsvormging: Actualisatie Energievisie op hoofdlijnen; vervolgens actualisatie provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie & Klimaat (pMIEK)**

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Algemeen															
1e Begrotingswijziging														allen	
2e Begrotingswijziging														allen	
Laatste begrotingswijziging														allen	
Jaarstukken en Kaderbrief														allen	
Begroting														allen	
Portefeuille Mobiliteit															
Actualisering iMPI 2025-2032														Olthof	13-01-2025 Technische Briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) 10-03-2025 PS-vergadering
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033														Olthof	08-09-2025 Technische Briefing, onderwerpen: - Samen Slimmer Renoveren (SSRV) - Ovondes N247 - Projecten op verzoek van Cie 06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk) 03-11-2025 PS-vergadering 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.
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027														Olthof	09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen Q1 2026 komt er een brief voor PS 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.
Technische briefing: reserves onderhoud en vaarwegen															Op verzoek van de Staten komt richting de kaderbrief 2027 een toelichting op het proces om tot bezuinigingen te komen. De Staten worden meegenomen in de systematiek rond de reserves (groot) onderhoud en vaarwegen.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															Ook voor commissie Bestuur. Q4 2025 - Q1 2026
Perspectief in beweging (Mobiliteit)						Q1								Olthof	Q1 2026 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.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> OV-Ontwikkelperspectief doorontwikkeling concessie Zuid Kennemerland-IJmond														Olthof	Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Dit ov-ontwikkelperspectief (vergelijkbaar met de aanpak van Noord-Holland Noord) is een onderzoek voor een doorontwikkeling van de huidige ov-concessie Haarlem-IJmond. Potentiële nieuwe verbindingen worden geïnventariseerd. Rekening wordt gehouden met de knoop Nieuw Zuid. Uitkomst van het onderzoek is input voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NWNH.
<u>Aanbesteding Noordwest Noord-Holland</u> Concept programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE) Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord west NH														Olthof	Q2 2025 - Cie ruimte (B-stuk) d.d. 16 juni 2025 Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Op uitloopavond 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 Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE) 17 november 2025 (B-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Veerpontenaanpak														Olthof	17-11-2025 of 12 -01-2026 Cie ruimte (B-stuk) Inclusief afdoeningsvoorstel M185-2020 varende fietspaden
Definitief Actieplan Geluid														Olthof	25-11-2024 Technische briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari) 17-11-2025 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid
Actieplan Geluid Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's)														Olthof	17-11-2025 Cie ruimte (A-stuk)
Actieplan Geluid Strategie sanering (maatregelen)														Olthof	17-11--2025 Cie ruimte (A-stuk)
Beleidskader openbare verlichting														Olthof	Q1 2026 Cie ruimte (A-stuk)
Pilot Bereikbaarheid kust-Zeeweg (voorkeursvariant)															12-05-2025 Cie ruimte (B-agenda) Q4 2025 Cie ruimte (A-stuk) – Financiën
Technische Briefing ontwikkelingen in Texel en Den Helder in het kader van het programma 'ontwikkeling van het maritieme cluster'															06-10-2025 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' (commissie Bestuur en/of Ruimte)
Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord															08-09-2025 Cie Ruimte (B-stuk)
Uitvoeringsagenda publieke mobiliteit						Q1									Q1 2026 Cie Ruimte (B-stuk)
Gunning concessie Noord west NH					Q2	Q1									Q4 2025 of Q1 2026 Cie Ruimte (B-stuk of C-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Smart Mobility terugblik en vervolg															Voortgangsrapportage afgelopen 2 jaar en vormgeving komende 4 jaar. Daarvoor technische briefing met commissie.
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*
Maatwerk locaties woningbouw (in het kader van meer ruimte voor wonen)															Besproken op 13 januari (B-agenda) in commissie – 2 minutendebat in PS
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)															Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar. Evaluatie VAB als B-stuk in Q1 van 2025. Aanpassing van de regels volgt via de vierde wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (loopt mee in die cyclus)
Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam															B-agenda 12 mei 2025
Ontheffingsverzoek Schagen Oost															B-agenda 17 maart 2025
Ontheffingsverzoek Wormerland															De gemeente Wormerland heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermd Landschap (BL) en het Landelijk Gebied. Het ontheffingsverzoek wordt aan de commissie voorgelegd als uit de beoordeling volgt dat GS voornemens zijn hierop positief te besluiten. Naar verwachting in de commissie van 12 mei.
Omgevingsverordening														Rommel	De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen ‘groots meeslepend’/’klein ingrijpend’) in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Ronde twee komt nu in januari 2025 aan de orde.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van de derde herziening is in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															
Uitvoeringsagenda Investeringskader woningbouwontwikkeling														Beemsterboer	Volgt voortgang, wordt meegenomen in actieagenda wonen
Actieagenda 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 Actie agenda Wonen Q3 2025 – 17 november voortgangsrapportage Actie agenda Wonen B-agenda
Plan van Aanpak versnellen Woningbouw					Q3										Q3 – wordt het Plan van aanpak versnellen woningbouw besproken op de B-agenda.
Rapportage Bouwambassadeur						Q1									TB of B-agenda Q1-2026

Planningsoverzicht commissie Ruimte
September 2025 – versie 2 september 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)

	2025					**2026**								**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**12-01**	**09-02**	**09-03**	**Q2**	**Q3**	**Q4**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*

Provincie Noord-Holland

Aan
Gedeputeerde Staten
Kopie aan

Uw contactpersoon
R. van der Laan
Statengriffier

Betreft: Tijdig informeren over vertraging in toezending stukken en toezeggingen

26 augustus 2025

Geacht College,

De Agendacommissie van Provinciale Staten heeft op 25 augustus jl. zich uitgesproken dat het van groot belang is dat Provinciale Staten tijdig worden geïnformeerd wanneer de toezending van stukken vertraging oploopt. Dit geldt zowel voor reguliere stukken die op de agenda van Provinciale Staten of commissies voorzien zijn, als voor toezeggingen die door GS zijn gedaan en zijn opgenomen in het planningsoverzicht voor de commissies of op de Strategische Agenda PS.

De agendacommissie verzoekt uw College daarom om:

- Staten en agendacommissie uiterlijk in de voorgaande commissieronde informeren wanneer de toezending van stukken uit het planningsoverzicht of de Strategische Agenda PS vertraging oploopt, en daarbij een nieuwe indicatie van de opleverdatum geven.

Door dit structureel te borgen wordt de informatiepositie van Provinciale Staten versterkt en kan de agendacommissie haar rol in de voorbereiding van de vergaderingen adequaat vervullen.

De agendacommissie gaat ervan uit dat dit verzoek vanaf heden wordt opgevolgd en dat dit zichtbaar wordt verwerkt in het planningsoverzicht.

Met vriendelijke groet,

Namens de agendacommissie van Provinciale Staten Noord-Holland,
Jaap Hollebeek
Voorzitter agendacommissie Provinciale Staten Noord-Holland

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.P. Oostdam
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143122
martijn.oostdam@noord-holland.nl

Verzenddatum
05 JUNI 2025

Kenmerk
2407996 / 2408000

Uw kenmerk

Betreft: Reactie concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u onze "reactie concept Bereikbaarheidvisie Noord-Holland Noord" (zie bijlagen) ter bespreking op de B--agenda van de commissie Ruimte van 8 september 2025 te plaatsen.

Wat is de reden?

Het Platform Mobiliteit NHN heeft ons gevraagd te reageren op haar concept Bereikbaarheidsvisie. Dat stuk schetst de opgaven en de ontwikkelrichtingen voor de Bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Wij willen onze reactie op deze concept Bereikbaarheidsvisie graag met u bespreken.

Wij herkennen ons grotendeels in deze visie en vragen daarbij specifiek aandacht voor enkele onderwerpen, zoals onze Visie Publieke Mobiliteit, het beter benutten van de huidige mobiliteitsnetwerken en de verbinding & samenwerking met de Metropool Regio Amsterdam (MRA).

Wat vragen wij aan de commissie?

Wij vragen u kennis nemen van de stukken en de reactie vanuit Gedeputeerde Staten te bespreken. De gedeputeerde Mobiliteit kan dan zowel de reactie van ons college als uw opmerkingen daarover meenemen in de bespreking van de concept Bereikbaarheidsvisie in het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord.

Om welk GS-besluit gaat het?

Wij hebben 3 juni jl. onze reactie op de concept Bereikbaarheidvisie vastgesteld en daarbij tevens besloten u te verzoeken deze reactie op de B-Agenda van uw commissie Ruimte te plaatsen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Wij baseren ons Mobiliteitsbeleid altijd op het door uw Staten

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

vastgestelde Perspectief Mobiliteit, dat geldt dus ook voor onze reactie op de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Met onze reactie en de reactie vanuit de drie deelregio's binnen Noord-Holland Noord zal de concept Bereikbaarheidsvisie verder worden aangescherpt.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Aan (de bespreking van) onze reactie op de concept Bereikbaarheidsvisie NHN kleven geen financiële risico's. Het betreft een beleidsvisie.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Bestuurders uit de drie regio's van Noord-Holland Noord hebben gezamenlijk met de Gedeputeerde Mobiliteit dit afgestemd binnen het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Nee. Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Er vindt geen actieve communicatie plaats over dit besluit.

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.

Toelichting: Samenwerking Mobiliteit Noord-Holland Noord

Sinds medio 2023 werken wij met de regionale partners uit NHN samen binnen het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord (17 gemeenten en de Provincie Noord-Holland). Het Platform geeft invulling aan de wens en de noodzaak om nauwer samen te werken om strategische mobiliteitsvraagstukken integraal en regionaal te kunnen prioriteren en agenderen. Als provincie zijn wij blij met de intensivering van deze samenwerking en ondersteunen deze dan ook van harte. De eerste resultaten hiervan zijn in afgelopen BO-MIRT 2024 naar voren gekomen met enkele afspraken over de Poort van Hoorn en de Multi-Modale Ring Alkmaar.

Om deze samenwerking meer richting te geven, hebben de Bestuurders in het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord (waaronder de

gedeputeerde Mobiliteit) om een actualisatie van de bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord uit 2021 gevraagd. In het afgelopen jaar is deze concept-visie samen met partijen als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail en Rijkswaterstaat opgesteld. Middels bijgaande brief hebben wij, net als de colleges en raden uit Noord-Holland Noord, gereageerd op het concept stuk.

Wat is de vervolgprocedure?

De concept Bereikbaarheidsvisie is aangemeld voor de regioraadsbijeenkomsten van regio Westfriesland (25 juni), regio Alkmaar (2 juli), Kop van Noord-Holland (2 juli). U heeft als Statenleden de mogelijkheid daarbij aanwezig te zijn. U ontvangt t.z.t. via de Statengriffie een uitnodiging voor deze regionale bijeenkomsten.

Het definitieve stuk wordt na de zomer aan de 17 colleges binnen NHN en aan ons college voorgelegd ter besluitvorming. U wordt over ons besluit t.z.t. uiteraard wederom geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Brief GS aan Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord
2. Oplegger bij concept Bereikbaarheidsvisie
3. Concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord
Voorzitter de heer Langedijk

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.P. Oostdam
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143122
martijn.oostdam@noord-holland.nl

Verzenddatum

05 JUNI 2025

Kenmerk
2407996/2408001

Uw kenmerk

Betreft: Reactie Gedeputeerde staten op concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Geachte heer Langedijk,

Bedankt voor het voorleggen van de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord. Allereerst de complimenten voor het opstellen van het nu voorliggende stuk, een mooi gezamenlijk product van de drie regio's uit Noord-Holland Noord en de provincie. Deze visie geeft een goed beeld van hoe het mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord eruit moet zien in het licht van de grote opgaven zoals woningbouw en economische ontwikkelingen.

Als provincie zijn wij blij met de intensivering van de samenwerking binnen het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord en ondersteunen die dan ook van harte. De eerste resultaten hiervan zijn in afgelopen BO-MIRT 2024 ook al naar voren gekomen met de afspraken over de Poort van Hoorn en de Multi-Modale Ring Alkmaar.

In algemeenheid herkennen wij, als medeopsteller, ons in de uitgangspunten, analyse en geïdentificeerde opgaven. Wij hebben de visie nogmaals doorgenomen en constateren het volgende:

- In ons mobiliteitsbeleid, samengevat in het "Perspectief Mobiliteit Noord-Holland" benadrukken wij de mobiliteitstransitie in de vorm van "verminderen, veranderen en verbeteren". De visie benoemt de noodzaak voor alle modaliteiten (veranderen) om de bereikbaarheid op peil te houden. Het toepassen van verminderen en verbeteren verdient wat ons betreft ook een plek in deze visie;
- Het is van belang om eenduidig te zijn over het jaartal waar deze visie zich op richt, het lijkt ons goed het jaartal 2040 te gebruiken;
- Wij vragen aandacht voor de duidelijke formulering van de opgaven en de nog te leggen verbinding met de maatregelen in de bereikbaarheidsagenda die als vervolgstap op deze visie wordt opgesteld;
- Wij herkennen de opgave van vervoersongelijkheid en schaarste van openbaar vervoer in landelijkere gebieden. Met onze Visie Publieke Mobiliteit en ons recente onderzoek naar Vervoersrechtvaardigheid proberen we hierop in te spelen. We werken hier graag verder op samen met de regio;

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- Wij steunen uw voorstel (te lezen in de oplegger) een aparte paragraaf toe te voegen over de robuustheid van mobiliteitsnetwerken in het kader van toenemende onveiligheid in de wereld en hierdoor toenemende aandacht voor defensie. Dit ondersteunt bijvoorbeeld ook de ontwikkeling van het Maritiem Cluster (OMC) een samenwerkingsverband van gemeente Den Helder, het Ministerie van Defensie en de Provincie Noord-Holland;
- Deze visie is een belangrijk onderdeel in de onderbouwing van de opgaven in Noord-Holland Noord. Dit versterkt ons verhaal met het oog op – wat ons betreft – steeds steviger samenwerking met het Rijk. Als provincie spelen wij in dit kader ook een rol in de verbinding tussen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Die verbinding mag wat ons betreft in de visie sterker naar voren komen; de relaties tussen de beide regio's kunnen daarbij nader worden benoemd. Een goed bereikbaar Noord-Holland Noord is mede afhankelijk van een bereikbare Metropoolregio Amsterdam en verbindingen over het spoor (Programma Hoogfrequent Spoor) en over de weg (A7/A8, A9) zijn dan ook van groot belang.

Wij hebben aan onze Staten gevraagd onze reactie op de concept Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord te bespreken in hun Commissie Ruimte van 8 september 2025. Mocht dit aanleiding geven onze reactie aan te scherpen dan zal onze gedeputeerde u hierover informeren tijdens het Platform Mobiliteit van 24 september 2025

We hopen dat u onze opmerkingen ter harte kunt nemen bij de verdere totstandkoming van de Bereikbaarheidsvisie en zijn uiteraard gaarne bereid hierover het gesprek te voeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman



hla voorzitter

J. Olthof

Memo

Aan	Colleges uit NHN en Gedeputeerde Staten	Datum	08-05-2025
Van	Nils Langedijk, Voorzitter Platform Mobiliteit NHN		
Onderwerp	Reactie gevraagd op concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (NHN)		

Beste collegeleden,

Sinds medio 2023 vindt het BO Bereikbaarheid binnen de regionale samenwerking Noord-Holland Noord plaats onder de naam Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord (17 gemeenten en de Provincie Noord-Holland). Het Platform geeft invulling aan de wens en de noodzaak om nauwer samen te werken om strategische mobiliteitsvraagstukken integraal en regionaal te kunnen prioriteren en agenderen. De gemeenten in deze regio hebben grote ambities op het gebied van wonen, bedrijvigheid en energie. Dit vraagt om een robuust mobiliteitssysteem voor een duurzame toekomst.

Om hier gezamenlijk invulling aan te geven, hebben we om een actualisatie van de bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord uit 2021 gevraagd. In het afgelopen jaar is deze visie samen met partijen als IenW, NS, Prorail en RWS opgesteld. Vanaf nu tot aan de zomer vragen we aan colleges, raden en stakeholders om een reactie op het stuk. Het definitieve stuk wordt na de zomer aan de 17 colleges en Gedeputeerde Staten voorgelegd ter besluitvorming.

Aanleiding
De regio Noord-Holland Noord wil zich verder ontwikkelen voor onze inwoners en ondernemers, én tevens een grote bijdrage leveren aan het Rijk en de MRA. Wij streven ernaar om 40.000 woningen gerealiseerd te hebben in 2030. Ook zijn er tal van projecten en ambities op het gebied van werkgelegenheid en internationale bedrijvigheid zoals Agriport A7, Greenport, Seedvalley, Energy & Health Campus en Maritiem cluster (inclusief de voor de nationale veiligheid belangrijke militaire haven). Daarnaast bieden de energietransitie, Aanlanding Wind op Zee, het waterstofnetwerk en de aanleg 380 KV hoogspanningsnet kansen én uitdagingen.

Deze opgaven kunnen enkel gerealiseerd worden als de bereikbaarheid meegroeit met het aantal nieuwe reizigers en de verwachte groei aan vervoersbewegingen. Bovendien zijn er duurzame keuzes nodig om de leefbaarheid ook voor onze komende generaties in brede welvaart te kunnen garanderen. Dit vraagt om een multimodaal systeem van OV, fiets, treincorridors en autowegen. Gemeenten, regio's en de provincie werken voor de subregionale bereikbaarheid al samen in de Regionale Agenda's Mobiliteit (RAM's) en Regionale Investerings Agenda's (RIA's).

Bovengenoemde stukken zijn een onderdeel van de voorliggende concept bereikbaarheidsvisie NHN. Deze en vele andere stukken zijn geanalyseerd, vervolgens langs de lat van 5 thema's Brede-Welvaart gelegd en van daaruit de opgaven bepaald en de vertaling gemaakt naar maatregelen. Hiermee kan de regio NHN mee aan de slag en de boer op richting Rijk en Europa.
Er zal een addendum op volgen waarin te agenderen projecten gecategoriseerd zijn. Dit proces wordt binnenkort gestart en deze bereikbaarheidsagenda bevat projecten uit de RAM/ RIA's die steun vanuit het Rijk behoeven.

Reactie

Van u college wordt gevraagd om te reageren op het stuk. Aandachtspunten, verbeteringen die u wilt voorstellen etc. Hetzelfde doen we bij uw raden (11 juni in Westfriesland, 2 juli in de Kop van Noord-Holland en Regio Alkmaar). Waar mogelijk worden de reacties verwerkt in de definitieve versie.

Vanuit het Economisch Forum is in een eerdere fase al een reactie ontvangen op het concept document. Deze reactie zal in de definitieve versie worden verwerkt. Hetzelfde geldt voor de ontwikkelingen die we zien bij Defensie en mogelijke andere geo-politieke ontwikkelingen. Deze zullen ook in de definitieve versie een plek krijgen.

We wensen u veel leesplezier en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

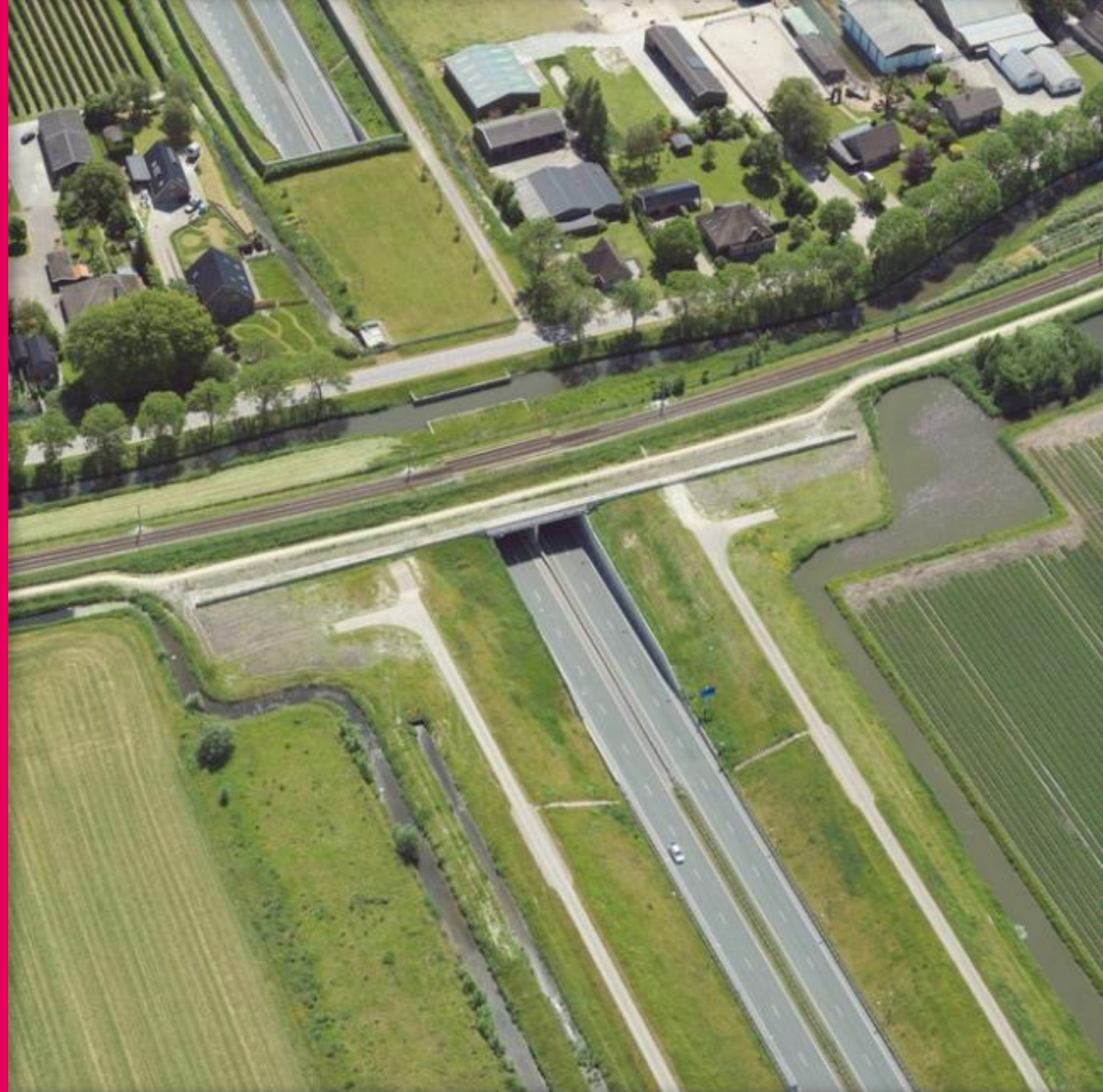
Namens het Platform Mobiliteit NHN
Nils Langedijk
Voorzitter

Bijlage: Concept bereikbaarheidsvisie NHN

Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Concept

April 2025



Inhoud

Colofon

Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Kenmerk: 018351.20250409.R2.04
Status: Concept
Datum: 9 april 2025

Projectteam: Johannes Beuckens, Max Nagtegaal, Gerald Kikkert, Davide Xausa

Werkgroep: Anna Molenaar, Annet Hoornsman, Elize Bon, Martijn Oostdam, Ronald de Haas

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.

Inhoudsopgave

1. Een bloeiende regio
2. Beleid onder de loep
3. Brede Welvaart als leidraad
4. Opgaven in kaart
5. Van opgaven naar maatregelen

Hoofdstukken-menu

Inhoud

Colofon
Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Kenmerk: 018351.20250409.R2.04
Status: Concept
Datum: 9 april 2025

Projectteam: Johannes Beuckens, Max Nagtegaal, Gerald Kikkert, Davide Xausa

Werkgroep: Anna Molenaar, Annet Hoornsman, Elize Bon, Martijn Oostdam, Ronald de Haas

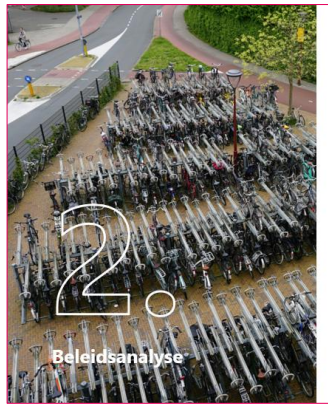
Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.

Inhoudsopgave

1. Een bloeiende regio
2. Beleid onder de loep
3. Brede Welvaart als leidraad
4. Opgaven in kaart
5. Van opgaven naar maatregelen

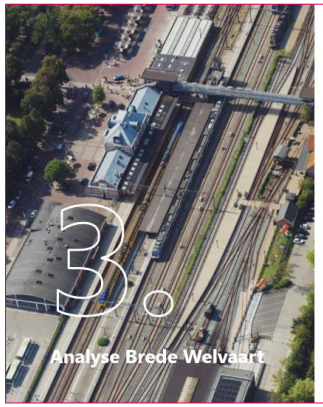
Samenvatting

De samenvatting wordt bij het eindproduct ingevoegd.



Beleid onder de loep

Om de opgaven van de regio in kaart te brengen zijn ruim 60 landelijke, provinciale en regionale beleidsdocumenten gebruikt die zijn aangeleverd door de regio. Hieruit worden de belangrijkste opgaven per schaalniveau gedestilleerd en geclassificeerd. In de regel geldt dat naar mate de schaalniveaus kleiner worden, de opgaven ook concreter worden.



Brede Welvaart als leidraad

Dit hoofdstuk biedt een aanvullende analyse van de mobiliteitsopgaven, uitgevoerd met behulp van Brede Welvaart-indicatoren. Door deze indicatoren te gebruiken ontstaat er een breed beeld van de bereikbaarheidssituatie en waar de kwaliteiten en pijnpunten liggen in Noord-Holland Noord. Dit vormt, samen met de beleidsinventarisatie, de basis voor het formuleren van de opgaven.



Opgaven in kaart

Nu er een beeld is ontstaan van de knelpunten in de regio op basis van de analyses voor Brede Welvaart en de Beleidsinventarisatie kunnen de opgaven in kaart worden gebracht. Het visueel maken van deze opgaven biedt inzicht in de geografische spreiding en de onderlinge relaties tussen verschillende mobiliteitsvraagstukken.

De opgaven worden tevens ingedeeld in de brede welvaart-thema's, zodat duidelijk is aan welk thema de opgave raakt. Bij de indeling is gekeken naar het thema waar de opgave het meest aan raakt, het is echter niet uitgesloten dat de opgave tegelijkertijd ook aan andere thema's raakt.



Van opgaven naar maatregelen

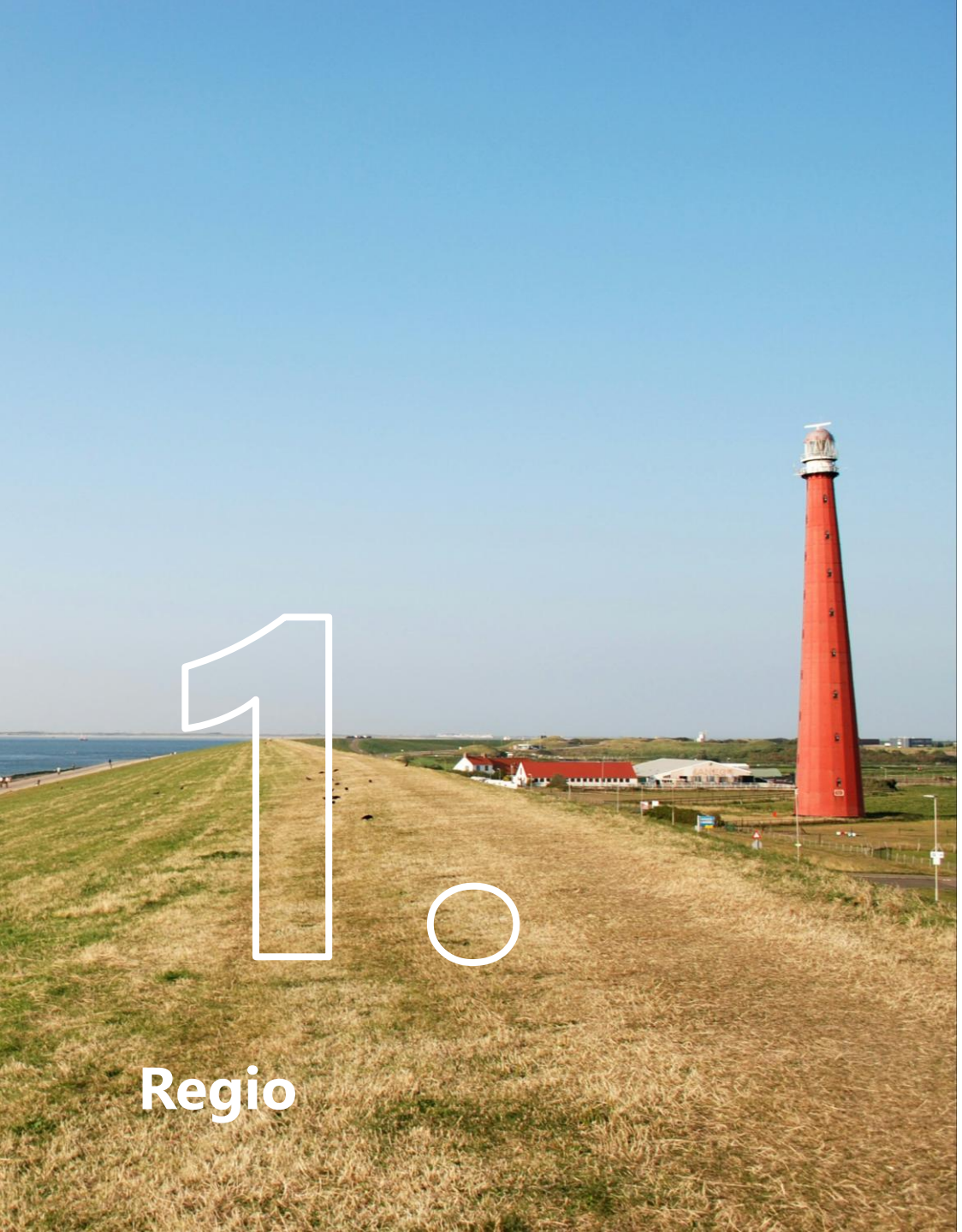
Nu de opgaven in kaart zijn gebracht kunnen deze vertaald worden naar maatregelen. Dit is opnieuw visueel gemaakt in de vorm van een kaart. De opgaven zijn genummerd en zijn per nummer terug te vinden op de kaart.

Om tot deze vertaling van opgaven naar maatregelen te komen is de vraag gesteld hoe elke opgave aangepakt kan worden, rekening houdend met de lokale situatie en de maatregelen die tot op heden al zijn uitgevoerd.

Net als bij het identificeren van de opgaven ligt hierbij de focus op het formuleren van maatregelen die niet alleen lokaal effect hebben, maar ook op bovenregionaal schaalniveau voordelen hebben.

Samenvatting

De samenvatting wordt bij het eindproduct ingevoegd.



1 Regio

Een bloeiende regio

Noord-Holland Noord heeft een uniek en gemengd karakter: aan drie kanten omringd door water, met werelderfgoed en een Waddeneiland. Het is een aantrekkelijke regio waar natuur, landbouw, innovatie en toerisme samenkomen. De regio Noord-Holland Noord (NHN) met nu al bijna 700.000 inwoners in 17 gemeenten, groeit hard met de stevige belofte uit de Woondeal 2.0 voor de bouw van minimaal 42.500 woningen tot 2030 en potentieel 68.000 woningen tot 2040.

De regio heeft een bloeiende en groeiende economie met innovatieve bedrijven van (inter)nationaal belang zoals de Energy & Health Campus, een sterke agrarische sector (o.a. Greenport Noord-Holland Noord, Agriport A7 en de zaadveredeling in Seed Valley), is een topspeler in de recreatieve sector en de thuishaven voor onze Koninklijke Marine binnen het Maritiem Cluster. Het Maritiem Cluster, met een sterke verwevenheid tussen Defensie en civiele offshore-activiteiten, is sterk in opkomst als nationale hub voor veiligheid en energietransitie.



De gezamenlijke overheden in NHN staan voor het kunnen leven in brede welvaart van de inwoners, zowel in de stad als op het platteland. Met de grote ambities in woningbouw en werkgelegenheid staat de brede welvaart onder druk.

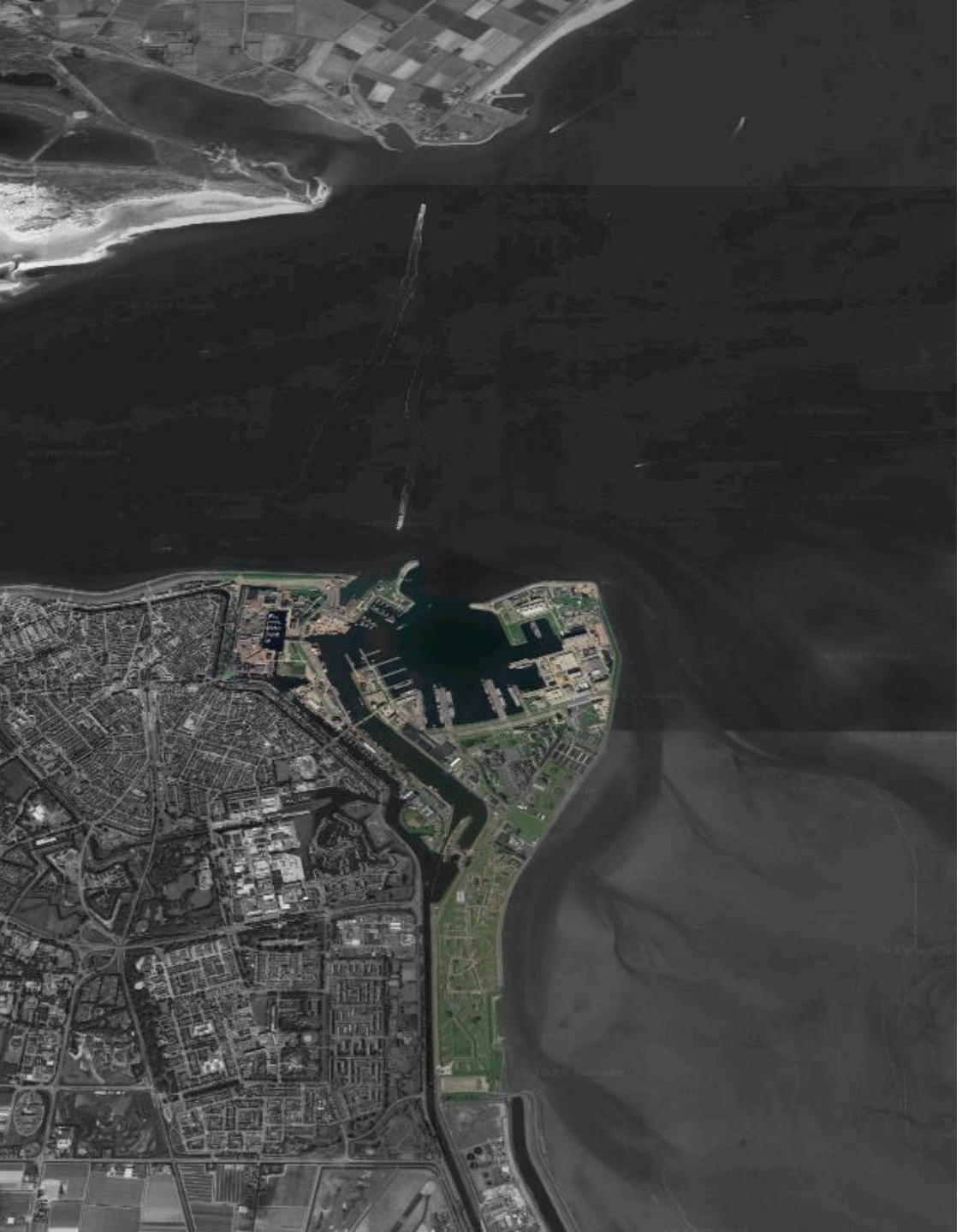
Deze ontwikkelingen, nationale belangen en een snel veranderende wereld vragen om een robuust mobiliteitssysteem. Op dit moment lopen sommige mobiliteitssytemen, zoals weg en spoor, al tegen de grens van hun capaciteit. Met de voorziene groei van het aantal vervoerbewegingen en reizigers maakt dat de regio nu moet reageren om problemen later te voorkomen. Dit is de aanleiding voor deze bereikbaarheidsvisie. Ook biedt deze bereikbaarheidsvisie input voor het opstellen van een integrale ruimtelijke visie, het ontwikkelperspectief NHN.

Een toekomstbestendig robuust mobiliteitssysteem voor NHN kent de volgende uitgangspunten:

- Wonen, werken en voorzieningen moeten in elkaars nabijheid worden gerealiseerd. Woningbouw doen we bij voorkeur langs de OV-Knooppunten. Dit zorgt voor korte bewegingen die idealiter met de fiets of lopend kunnen worden uitgevoerd. Hiermee beperken we de extra druk op de huidige mobiliteitsnetwerken. We zetten hierbij in op de mobiliteitstransitie en stimuleren actieve en collectieve vormen van vervoer (lopen, fiets en openbaar vervoer). Bij de uitwerking hebben we oog voor de mate van stedelijkheid in het gebied.

- Alle modaliteiten zijn nodig om het mobilteitssysteem in NHN op peil te houden. Iedere inwoner moet in staat zijn zich te verplaatsen naar elke bestemming. We zien dat voorzieningen wegtrekken uit dorpen en steden. Daarnaast hebben sommige mensen niet de mogelijkheid of toegang tot alle vormen van mobiliteit. Hierbij hebben we speciaal oog voor mensen die mobilteitsarmoede ervaren of mogelijk gaan ervaren.

- Door vanuit Brede Welvaart naar de bereikbaarheidsopgaven te kijken ontstaat een beeld dat verder rijkt dan enkel economische belangen. Ook welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit staan centraal. Hierdoor is het analysewerk en de uiteindelijke besluitvorming volledieger en rechtvaardiger.



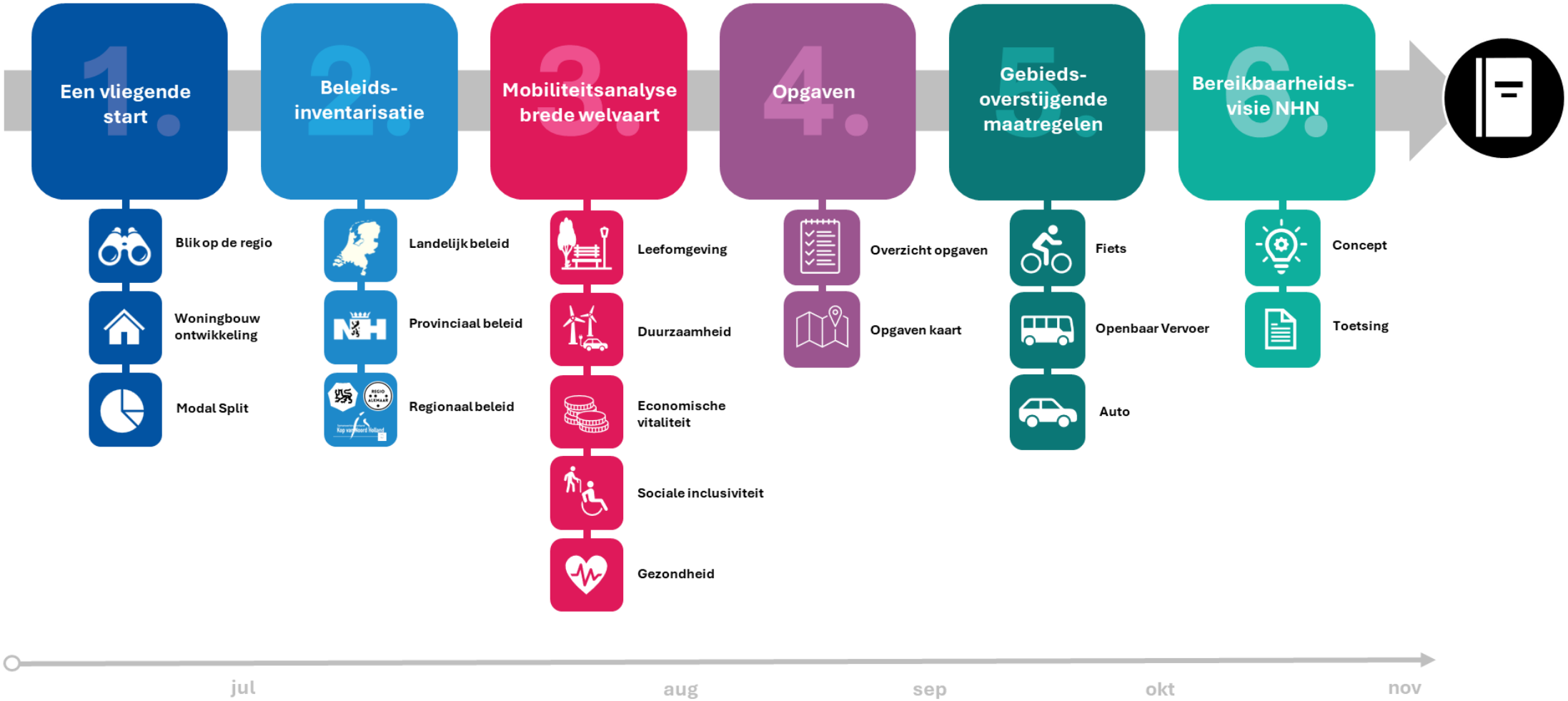
- Militaire bereikbaarheid is ook essentieel in dit mobiliteitssysteem gegeven de uitvalsbasis van defensie in Den Helder en de beoogde groei hiervan. In onrustige tijden is een snelle multimodale verbinding landinwaarts en Europees noodzakelijk.

- Veiligheid voor alle deelnemers in het verkeer is cruciaal en staat hoog in het vaandel waarbij we streven naar het reduceren van het aantal verkeersongevallen. Hierbij is ook aandacht voor sociale veiligheid.

- We streven naar een systeem met uitstootvrije mobiliteit dat goed is voor de leefbaarheid van de regio en de gezondheid van iedere inwoner.

De regio is zich bewust dat niet alles mogelijk is en dat het maken van keuzes en prioriteren nodig is. Op dit moment is er nu eenmaal schaarste in bijvoorbeeld middelen (geld), ruimte, stikstof en uitvoeringscapaciteit. Effectief omgaan met deze schaarste en prioriteren is dan ook cruciaal en toont ook het realisme van de regio.

Aanpak en proces



Een overzichtelijk proces

Om deze Bereikbaarheidsvisie op te stellen is gestart met het **analyseren van de regio**: hier is gekeken naar het huidige mobiliteitsbeeld (modal split, vervoersrelaties) en de woningbouwontwikkeling. Ook is er een **beleidsanalyse** gemaakt van regionaal, provinciaal en landelijk beleid. Bij de belangrijkste opgaven uit deze beleidsstukken is gekeken onder welke brede welvaart-thema's ze vallen.

Vervolgens is het mobiliteitsbeeld verder onderzocht middels de **Brede Welvaart-thema's**. Hier is met analysetools een beeld gevormd met twee relevante indicatoren per thema. De Brede Welvaart-thema's zijn *leefomgeving, duurzaamheid, economische vitaliteit, sociale inclusiviteit en gezondheid*.

Het centrale punt in het proces was de **interactieve workshop**, die plaatsvond op 1 oktober 2024. Tijdens deze workshop hadden stakeholders (Ministerie, ProRail, NS, RWS, de Provincie en vertegenwoordigers namens de 17 gemeenten) de mogelijkheid input te geven op de opgaven en de mogelijke maatregelen hiervoor.

Op basis van deze workshop en de analyses is een beeld gevormd van de **opgaven** waar de regio voor staat op het gebied van bereikbaarheid. Bij deze opgaven was het van belang dat ze gebiedsoverstijgend zijn, en dus invloed hebben op meer dan alleen de plek waar de opgave ligt. De opgaven zijn vervolgens in een opgavenkaart verwerkt.

De gebiedsoverstijgende opgaven zijn tot slot vertaald in **maatregelen**. Deze maatregelen zijn een aanzet en geven de regio aanknopingspunten om voortvarend met de opgaven aan de slag te gaan.



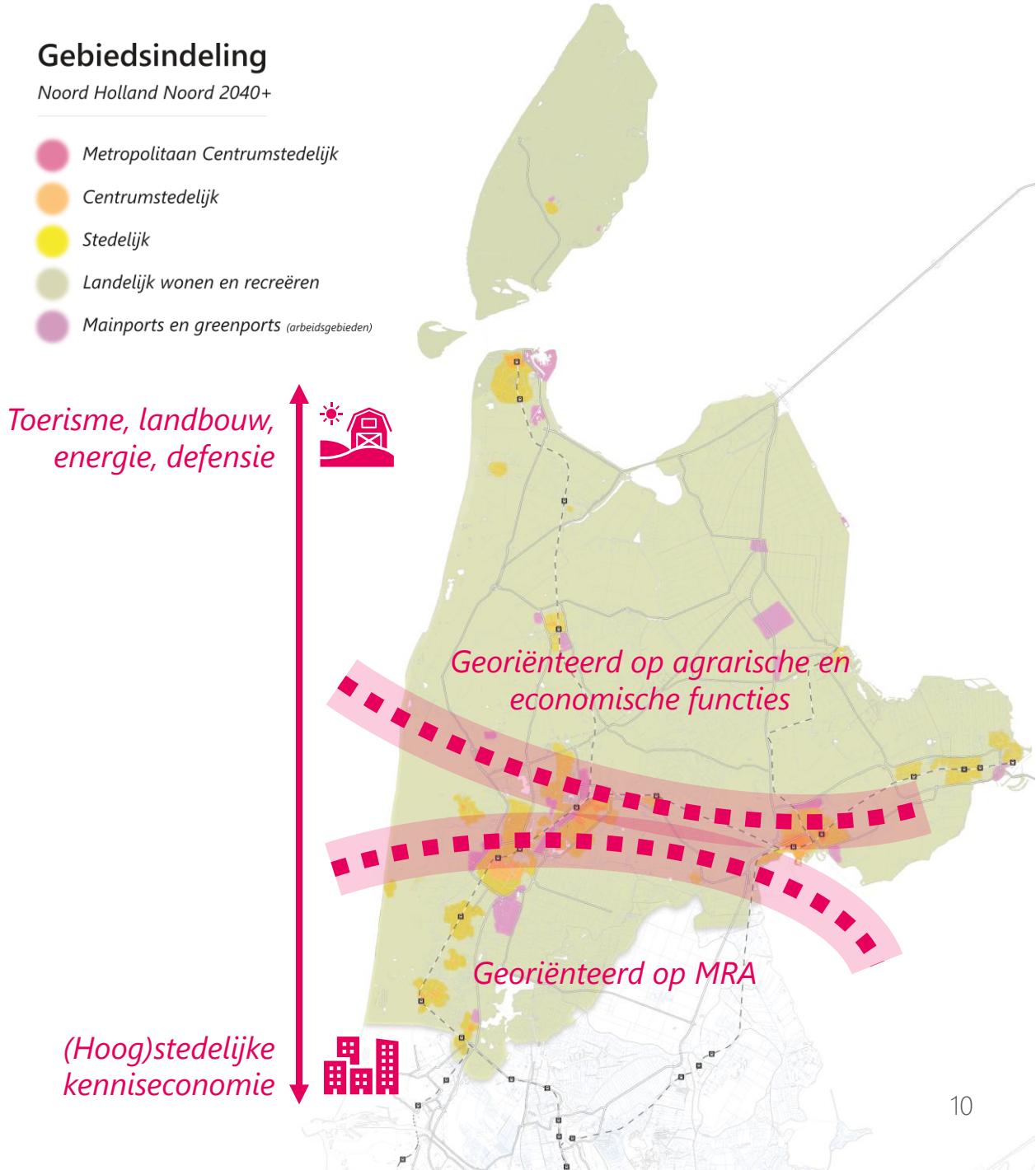
Overgang van stedelijke dynamiek naar landelijk gebied

Om de regio goed in kaart te brengen is een gebiedsindeling gemaakt voor 2040+, waarbij onderscheid is gemaakt tussen verschillende stedelijke milieus.

Door de oogharen is een scheidslijn te zien tussen de invloedssfeer van de MRA en het meer landelijke noorden, het zogenaamde “scharnierpunt”. Deze ligt grofweg op de lijn Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. Deze regio’s en de kernen ten zuiden ervan zijn meer verstedelijkt en sterk op Amsterdam georiënteerd, terwijl het noordelijke gebied een meer landelijk karakter heeft.

Dit is terug te zien op de kaart: er zijn in het noordelijke deel minder centrumstedelijke milieus en de kernen zijn kleiner in omvang. Dit staat echter in contrast met de economische activiteiten in dit gebied, die veelal een (inter)nationaal belang dienen: o.a. het Defensie-cluster in Den Helder, Energy & Health Campus Petten, een uitgebreide agrarische- en glastuinbouwsector, bollenteelt, toerisme en meer recentelijk ook de bouw van datacenters en energie-infrastructuur.

Om de doorkijk naar 2040+ in de gebiedsindeling te kunnen verwerken is voor de regio Alkmaar (tijdens de RIA-studie) gebruik gemaakt van de sociaal-economische gegevens het verkeersmodel Noord-Kennemerland, en is voor de rest van de regio gebruik gemaakt van de Omgevingsadressendichtheid (OAD) en de toekomstige (harde en zachte) plancapaciteit.



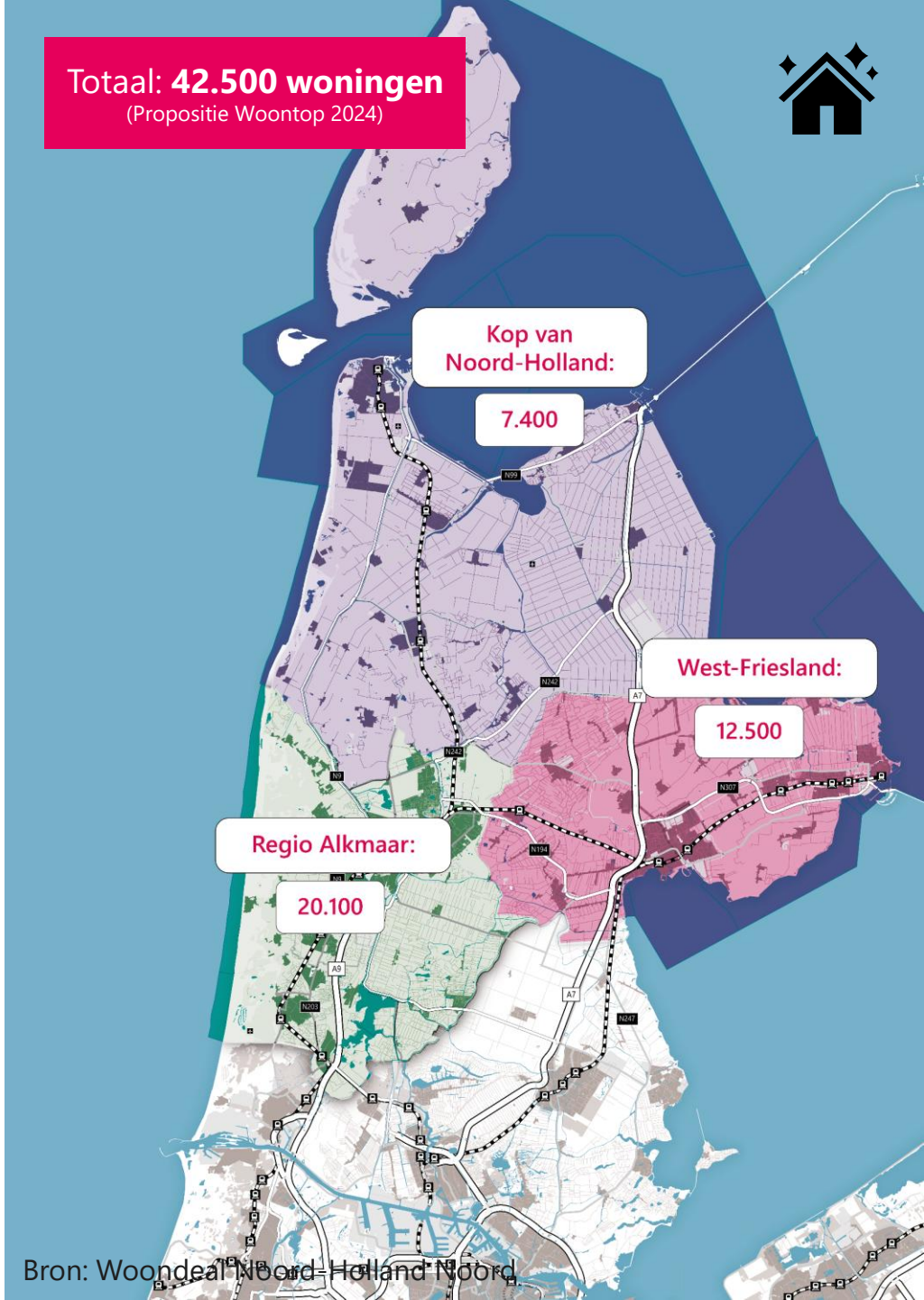
Forse woningbouw-ambitie

De regio kent de komende decennia een sterke groei, met in totaal de ambitie om 68.000 woningen toe te voegen. Het grootste deel van deze woningen worden tot 2030 gebouwd: namelijk 42.500 woningen. De afgelopen drie jaar zijn van deze 42.500 al ruim 10.000 woningen gerealiseerd. Hierbij is het belangrijk om gemengde woonwijken te ontwikkelen met wonen, werken en voorzieningen om afstanden naar voorzieningen en werk te verkorten en bij te dragen aan het verminderen van e scheve woon-werk pendel.

Het zwaartepunt van de groei in het aantal woningen zit in de regio Alkmaar (20.100), gevolgd door Westfriesland (12.500) en de Kop van Noord-Holland (7.400)*. De regio heeft de ambitie om het merendeel van deze woningen rond OV-knooppunten te bouwen.

De woningbouwgroei is in lijn met de bevolkingsontwikkeling; de regio krijgt er volgens de prognoses van CBS/PBL circa 44.000 inwoners erbij, waarvan tevens het zwaartepunt in de regio Alkmaar ligt (+28.000), gevolgd door West-Friesland (+8.200) en de Kop van Noord-Holland (+7.800).

**Het betreft cijfers uit de Woondeal. De ambitie is om 68.000 woningen toe te voegen in Noord Holland Noord*



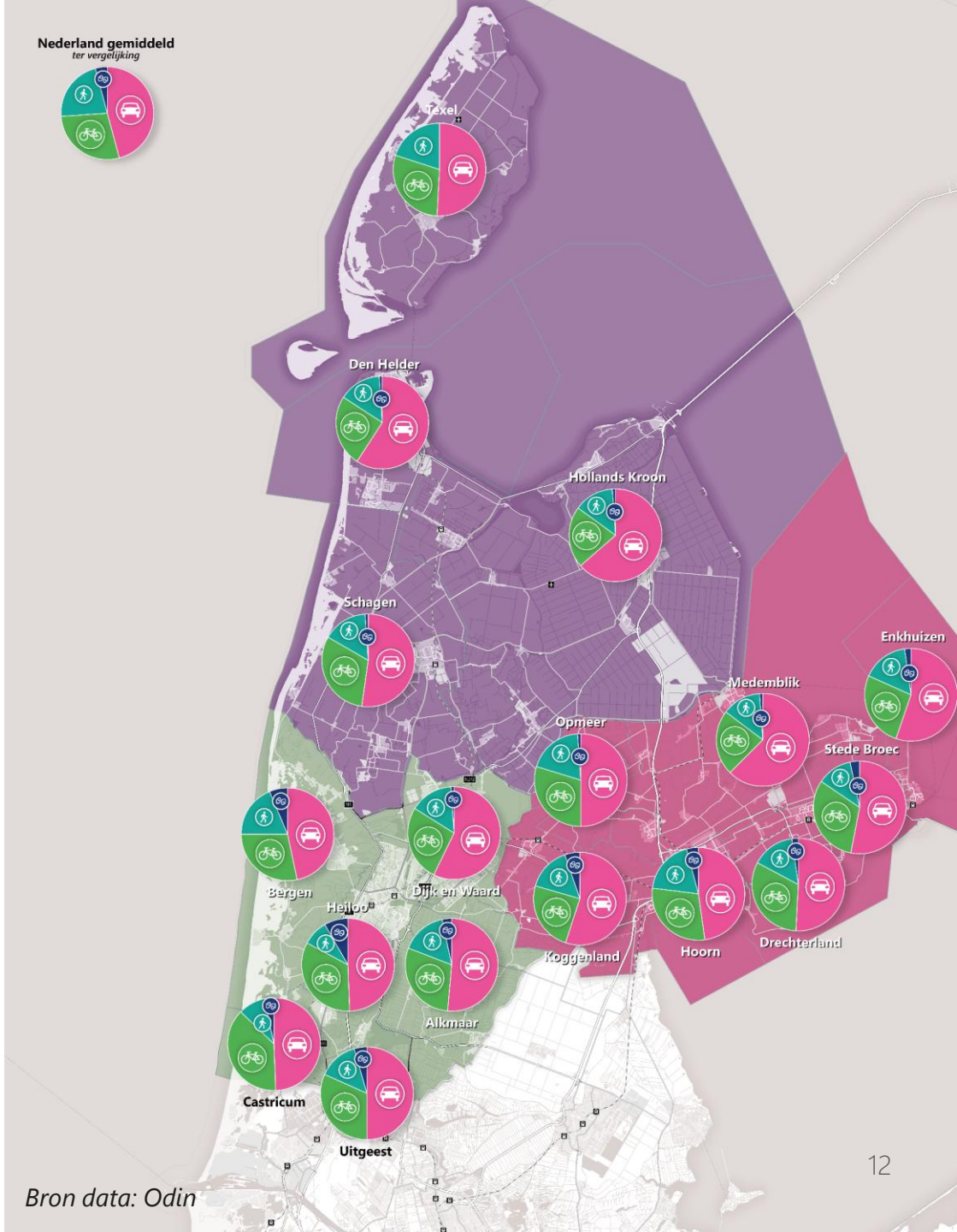
Bron: Woondeal Noord-Holland Noord

Veel fietsers in steden en kustgemeenten, landelijk gebied georiënteerd op de auto

Om het mobiliteitsbeeld van de regio en de verschillen hiertussen beter inzichtelijk te maken is het interessant om de modal split per gemeente te bekijken. De modal split is de verdeling van vervoerwijzen die mensen gebruiken voor hun verplaatsingen. Hiervoor is gekeken naar het totaal aan verplaatsingen, dus van korte tripjes naar de supermarkt tot een stedentrip naar de andere kant van het land. Ook woon-werkverkeer is hierin meegenomen.

Wat direct duidelijk wordt is dat heel Noord-Holland Noord erg op de auto is georiënteerd, dit is vooral het geval in West-Friesland en de Kop van Noord-Holland. Opvallend is dat ook in de meer verstedelijkte regio's zoals Dijk en Waard, Alkmaar en Schagen de auto een relatief grote rol heeft. Hier is doorgaans een hoger aandeel wandelen/fietsen en OV te verwachten.

De gemeenten met het hoogste aandeel auto in de modal split zijn Hollands Kroon en Medemblik. Voorbeelden van gemeenten waar juist wandelen/fietsen uitblinken zijn Hoorn, Castricum en Bergen. De laatstgenoemde is zeer vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde.



Bron data: Odin

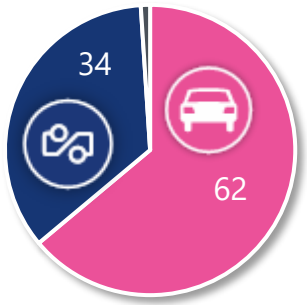
OV blinkt uit op de langere afstanden tussen stedelijke gebieden

Het aandeel OV in de modal split lijkt op het eerste gezicht verwaarloosbaar. Dit geeft echter een vertekend beeld omdat de modal split het totaal aantal verplaatsingen bevat, en er veel meer verplaatsingen op korte afstanden worden gemaakt dan op langere afstanden. Juist op deze langere afstanden speelt het OV een rol. Op deze langere afstanden vindt ook veel woon-werkverkeer plaats.

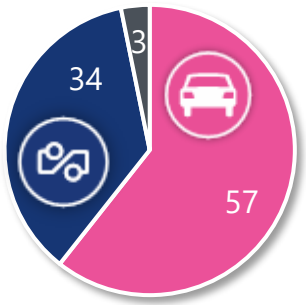
Wanneer naar de onderlinge relatie tussen gemeenten wordt gekeken ontstaat een duidelijker beeld: tussen Alkmaar en Amsterdam heeft de trein een aandeel van 34%. Tussen Den Helder en Amsterdam is dit zelfs 40% (echter gaat het hier wel om minder reizigers in absolute zin). Voor het samenstellen van de modal splits is gebruik gemaakt van het gemiddelde tussen 2018 en 2023*.

Het OV heeft dus wel degelijk een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem, alleen is dit veelal op de langere afstanden en tussen stedelijke gebieden. Voor de kortere afstanden (<7,5km) kiest men er veelal voor om te lopen of te fietsen, maar ook vaak om de auto te gebruiken.

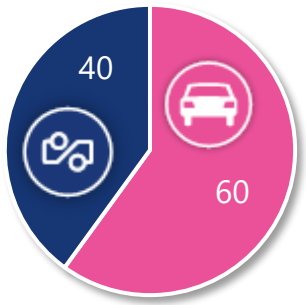
Alkmaar - Amsterdam



Hoorn - Amsterdam



Den Helder - Amsterdam



**Let op: ook de Coronajaren zijn hierin meegenomen. Bron data: Odin*





2.0 Beleidsanalyse

Beleid onder de loep

Om de opgaven van de regio in kaart te brengen zijn ruim 60 landelijke, provinciale en regionale beleidsdocumenten gebruikt die zijn aangeleverd door de regio. Hieruit worden de belangrijkste opgaven per schaalniveau gedestilleerd en geclassificeerd. In de regel geldt dat naar mate de schaalniveaus kleiner worden, de opgaven ook concreter worden.

Een regio met ambitie

Er is een verscheidenheid aan documenten gebruikt om een eerste set opgaven uit te destilleren.
Dit varieert in schaalniveau van stedelijke mobiliteitsvisies tot nationaal beleid.







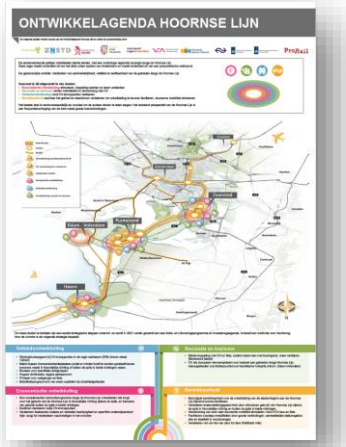


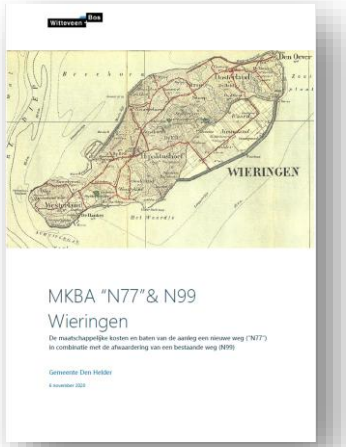
















Analyse van beleidsstukken

De opgaven uit de beleidsstukken zijn onderverdeeld op de vijf thema's van Brede Welvaart. In de afbeelding hiernaast zijn de landelijke brede welvaartsopgaven weergegeven met de toelichting per thema.

Op de volgende pagina's zijn de mobiliteitsopgaven weergegeven in diverse tabellen. De tabellen zijn ingedeeld op basis van de volgende schaalniveaus:

- Nationaal
- Provinciaal en regionaal
- Kop van Noord-Holland
- Westfriesland
- Regio Alkmaar

Om de opgaven te beoordelen op de relevantie is per thema beschreven wat de invloed is op het betreffende thema. Ook is met kleur (groen of rood) aangegeven of de opgave in positieve of negatieve zin bijdraagt aan het thema. Een enkele keer is een effect zowel positief als negatief, in deze gevallen blijft de kleur grijs.

Uit deze analyse ontstaat een eerste inzicht in de opgaven die landelijk, provinciaal en in de regio spelen en hoe deze zich verhouden tot de brede welvaart. Dit vormt de eerste bouwsteen om tot de opgaven en maatregelen te komen.



De thema's binnen Brede Welvaart:

Economische vitaliteit - Het versterken en bereikbaar houden van de economische kerngebieden in een regio

Sociale inclusiviteit – Ervoor zorgen dat werk en voorzieningen in met name de landelijke gebieden voor een ieder bereikbaar zijn

Gezondheid – Inzetten op de kwaliteit van leven, waaronder ook minder ongelukken, meer bewegen en betere luchtkwaliteit

Kwaliteit leefomgeving – Een aantrekkelijke openbare ruimte met meer ruimte voor ontmoeten en groen

Duurzaamheid – Een emissievrije manier van reizen en duurzaam gebruik van materialen

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Bereikbaarheid sociale en economische voorzieningen op pijl met behulp van duurzame mobiliteitssystemen		Meer inzetten op duurzame en actieve vervoerwijzen	Nabijheid economische voorzieningen	Nabijheid sociale voorzieningen	
Verminderen verkeerslachtoffers en verbeteren verkeersveiligheid (SPV 2030)	Vergrijzing en dus toename kwetsbare verkeersdeelnemers				Minder schade aan de gezondheid door afname aantal ongelukken
Duurzame en emissieloze manier van reizen om milieuhinder te verminderen	Meer ruimte voor groene leefomgeving en ontmoeten/verblijven	CO_2 neutraal, emissieloos reizen			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Verminderen, veranderen, verbeteren mobiliteit/verkeer	Minder intensiteit op vervoersnetwerken	Minder CO_2-uitstoot			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Sterke regionale verschillen			Grote verschillen werkgelegenheid tussen gebieden → pendel	Mobiliteit voor iedereen (ouderen, gehandicapten, mensen met lagere inkomens, studenten)	
Faciliteren meer treinverkeer (PHS)	Spoorwegovergangen worden verwijderd of verbeterd	Meer treingebruik faciliteren, modal shift van auto naar OV	Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbetert		Geluid- en trillingsmaatregelen, minder hinder voor omgeving

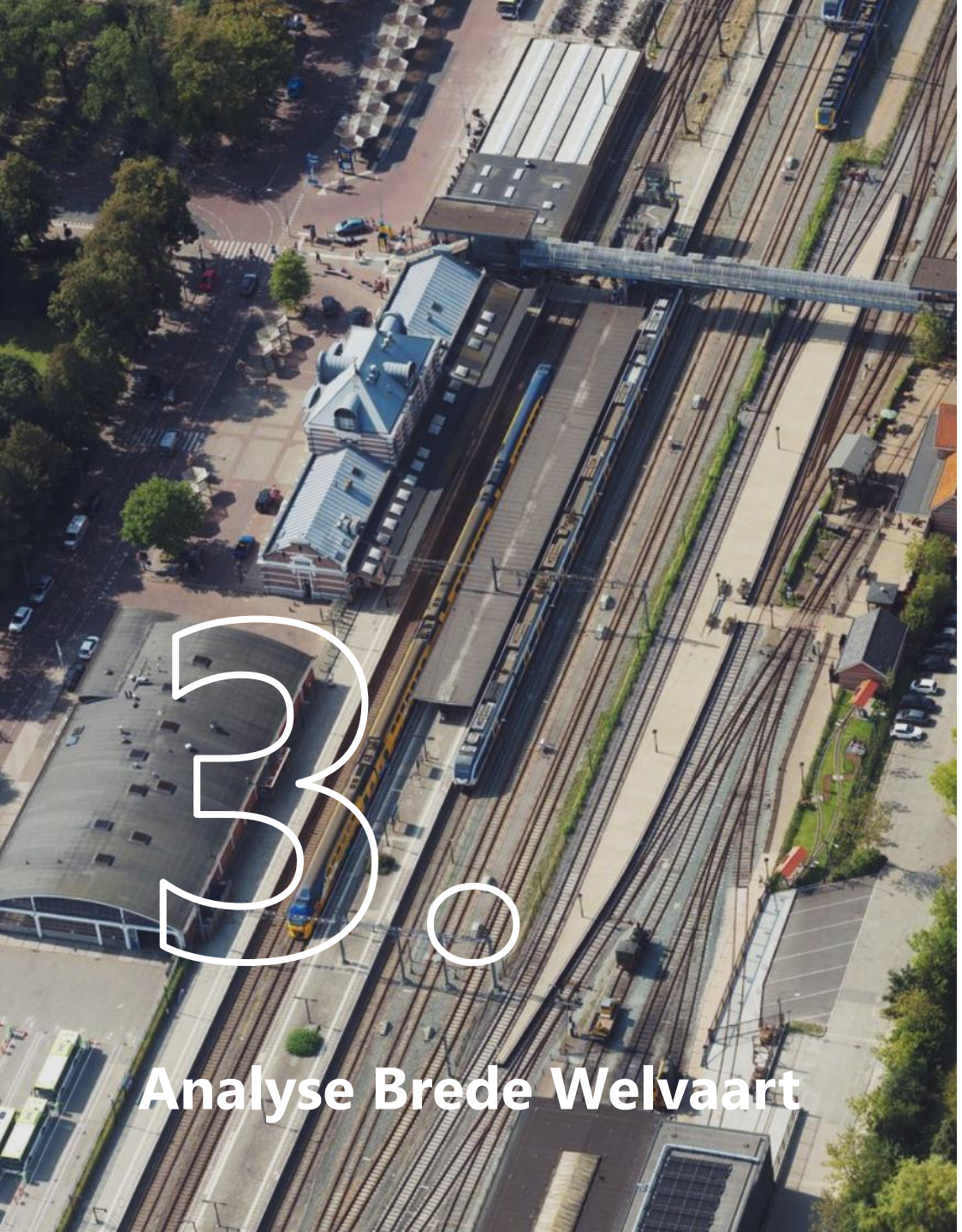
Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Duurzame mobiliteitstransitie		Meer gebruik van fiets/openbaar vervoer, neutraal	Verbetering doorstroming wegennetwerk		Minder uitstoot
Ruimtegebrek op mobiliteitsnetwerk			Negatieve economische gevolgen, afname bereikbaarheid		Negatieve effecten verkeersveiligheid
Gezonde leefomgeving behouden	Mobiliteit neemt passende ruimte in openbare ruimte (Balans met groen & verblijven)	CO2-neutraal, emissieloos reizen			Gezonde leefomgeving zonder luchtverontreiniging
Vervoerarmoede neemt toe			Afname landelijke voorzieningen, noodzaak auto neemt toe voor bereikbaarheid banen	Afname landelijke voorzieningen voor mensen met smalle beurs en/of geen auto in bezit	
Vergroten aandeel actieve vervoerwijzen	Minder ruimtegebruik t.o.v. autogebruik	Duurzame modaliteiten stimuleren	Robuustere bereikbaarheid (o.a. bedrijventerreinen)	Fietsen en lopen toegankelijk voor grote groepen inwoners	Actieve mobiliteit draagt bij aan gezondheid
Woningbouwopgave vooral rond OV-knopen realiseren	Mogelijkheid voor lagere parkeernormen en betere kwaliteit omgeving	Modal shift auto → OV		Minder autoafhankelijkheid	

ANALYSE PROVINCIAAL BELEID

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
HOV-Sternet Alkmaar	Mogelijkheid om te ontwikkelen in cohesie met woningbouw	Minder CO_2-uitstoot door afvangen autoverkeer	Betere bereikbaarheid arbeidslocaties	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	Minder uitstoot
BOL-brug (complexe knoop)	Beter ingepaste brug met meer ruimte voor langzaam verkeer er onderdoor		Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbetert		
Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming N-wegen (o.a. N242, N9)	Betere inpassing wegen in bebouwde kom		Betere doorstroming en bereikbaarheid omgeving		Minder verkeersongevallen
Multimodale Ring Alkmaar	Kansen voor betere inpassing Ring Alkmaar in omgeving	Stimuleren autogebruik (aanzuigend effect meer auto-infra)	Zonder maatregelen nemen VVU's toe		
Verbeteren fietsnetwerk	Verbeterde veiligheid fietspaden	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	Gezondheidsvoordelen fietsen
Werkgelegenheid laten meegroeien met inwonersgroei (o.a. groei bedrijventerreinen)	Kansen om bedrijventerreinen van een kwaliteitsimpuls te voorzien, waar mogelijk functiemenging	Werk op loop- of fietsafstand, minder autoverkeer	Meer bedrijvigheid in de regio		Gezondheidsvoordelen van meer lopen / fietsen
Aantrekkelijker maken van OV-knooppunten (stationswaardering)	Een betere en meer uitnodigende stationsomgeving	Meer treingebruik stimuleren, modal shift van auto naar OV			
Betere aansluiting op Rijkswegennet bij Heiloo	Verkeersafname op het onderliggende wegennet	Stimuleert autogebruik	Betere bereikbaarheid Heiloo, Castricum en omgeving, faciliteren woningbouw		Geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit bij aansluiting en aanvoerwegen. Minder overlast waar verkeer nu rijdt.
Knelpunt spoorwegovergang Castricum (realisatie PHS-dienstregeling)	Oplossen verkeersknelpunt spoorwegovergang, veiligere verkeerssituatie	Meer treingebruik faciliteren, modal shift van auto naar OV	Hogere frequenties trein, kortere reistijden, bereikbaarheid verbetert	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs	
Woningbouwopgave (o.a. rond station HHW)	Autoluwe en autovrije wijken	Minder CO_2-uitstoot door afvangen autoverkeer	Meer inwoners leidt tot meer bedrijvigheid en afzetmarkt		

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
HOV-buscorridor langs A7		Minder CO_2-uitstoot door afvangen autoverkeer	Economische impuls voor regio, o.a. door bediening Agriport A7	Alternatief voor auto bieden, ook voor mensen met kleine beurs en zonder auto	Minder uitstoot
Ontwikkeling mobiliteitshubs	Minder auto's die de (binnen)stad inrijden, afvangen aan de rand, kans voor integratie lokale voorzieningen	Modal shift auto → OV/deelvervoer	Kans voor commerciële ruimtes en meer ruimte voor woningbouw door minder parkeren op kavels en straat, betere bereikbaarheid omgeving	Ontmoetingsplek bewoners wijk. Meer mobiliteitsopties, ook voor mensen zonder auto.	
Ontwikkeling woon-werkmilieus langs Westfriese lijn (Obdam – Enkhuizen) **(o.a. Obdam, Hoogkarspel Zuid, Poort van Hoorn)**	Levendige wijken creëren door middel van functiemenging	Werk op loop/fietsafstand zorgt voor minder druk op het wegennet	Kansen voor bedrijvigheid, Westfriese lijn beter te exploiteren door meer tegenspits	Houdt voorzieningen op peil en bereikbaar (ook regionaal)	Meer beweging want werk op fietsafstand
Overige woningbouwlocaties, o.a. Wognum en Opmeer	Kwaliteitsimpuls kleinere kernen	Geen HOV die gebied bedient, meer autoverkeer	Meer inwoners leidt tot meer bedrijvigheid en grotere afzetmarkt	Voorzieningenniveau op peil houden door groei inwonertal	
Verbeteren (door)fietsnetwerk	Verbeterde veiligheid fietspaden, minder autoverkeer	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden	Gezondheidsvoordelen fietsen
Ontwikkeling OV-knopen (bv. Obdam)	Kans voor integratie lokale voorzieningen, minder autoverkeer door Obdam	Modal shift auto → ov	Betere bereikbaarheid		
Groei (logistieke) bedrijventerreinen (o.a. WFO-terrein)	"Verdozing" landschap		Meer werkgelegenheid voor de omliggende steden en dorpen		Mogelijk meer CO_2-uitstoot in directe omgeving
Doorstroming en verkeersveiligheid N-wegen	Betere inpassing N-wegen in bebouwde kom	Stimuleren autoverkeer	Betere bereikbaarheid, o.a. woningbouw Wognum-Opmeer		Verkeersveiligheid verbeteren (ook voor fietsers en voetgangers die weg kruisen)
Verkenning Westfrisiaweg Stede Broec – Enkhuizen, aansluiting Houtribdijk		Stimuleren autoverkeer	Verbeteren van de capaciteit en doorstroming		
Versterking corridor A7 – A8 (MIRT Amsterdam – Hoorn)		Stimuleren autoverkeer	Verbeteren van de capaciteit en doorstroming		Mogelijk meer CO_2-uitstoot in directe omgeving
Voorzieningenniveau op peil houden	Leefomgeving in goede staat houden	OV-voorzieningen behouden en autoafhankelijkheid voorkomen	Lokale economie behouden	Ontmoeting faciliteren, OV-voorzieningen behouden en autoafhankelijkheid voorkomen	Gezondheidszorg in de buurt behouden

Opgave	Kwaliteit leefomgeving	Duurzaamheid	Economische vitaliteit	Sociale inclusiviteit	Gezondheid
Sociale inclusiviteit			Afname landelijke voorzieningen, noodzaak auto neemt toe voor bereikbaarheid banen	Grote auto-afhankelijkheid. Kansen voor doelgroepgerichte benadering	
Netwerk kwetsbaar bij verstoringen			Het gebied is kwetsbaar bij stremmingen of ongevallen omdat er naar andere regio's niet zo veel reisopties zijn	Ook voor sociaal bezoek is netwerk kwetsbaar	
Verkeersveiligheid onder druk op N9 en in bebouwde kommen	Omlegging N9 Burgervlotbrug en St Maartensvlotbrug	GOW30 draagt in lichte mate bij aan modal shift	Verkeerdruk op de N9/N99		Minder verkeersongevallen
Bereikbaarheid economische clusters onder druk			Economische clusters (Maritiem Cluster, Energy Health Campus, Agriport A7)		
Regionaal fietsnetwerk versterken	Verbeterde veiligheid fietspaden, minder autoverkeer	Modal shift auto → fiets	Woon- en werkgebieden worden beter verbonden	Alternatief voor auto bieden	Gezondheidsvoordelen fietsen
Oost-westverbindingen ondermaats	Beperken sluipverkeer door bebouwde kommen		Veel sluipverkeer door dorpskernen		Beperken sluipverkeer door bebouwde kommen
Versterken Helderse Lijn		Versterken schonere vervoerwijzen	Ruimtelijk programma van belang voor versterken Helderse lijn en tegenpsits		
Ontlasten verkeersdruk binnenstad Den Helder	Maatregelen Maritiem cluster zorgen voor ontlasting binnenstad Den Helder				



3.0 Analyse Brede Welvaart

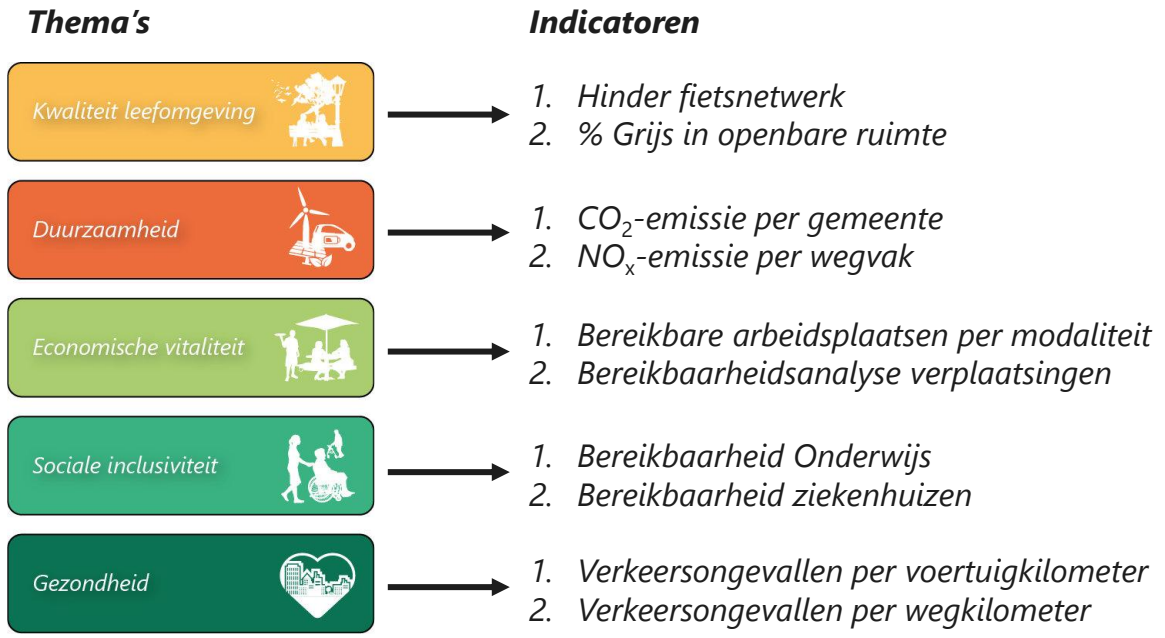
Brede Welvaart als leidraad

Dit hoofdstuk biedt een aanvullende analyse van de mobiliteitsopgaven, uitgevoerd met behulp van Brede Welvaart-indicatoren. Door deze indicatoren te gebruiken ontstaat er een breed beeld van de bereikbaarheidssituatie en waar de kwaliteiten en pijnpunten liggen in Noord-Holland Noord. Dit vormt, samen met de beleidsinventarisatie, de basis voor het formuleren van de opgaven.

Van thema's naar indicatoren

In het vorige hoofdstuk zijn de verschillende mobiliteitsopgaven in Noord-Holland Noord middels de beleidsinventarisatie in kaart gebracht. Aanvullend is een analyse gedaan op basis van twee Brede Welvaart-indicatoren per thema om te toetsen of de opgaven volledig zijn en of er nog aanvullende bereikbaarheidsopgaven zijn. Deze analyses zijn o.a. uitgevoerd met de Brede Welvaart-tool van Goudappel.

We hebben gekozen voor de tien indicatoren weergegeven hiernaast, omdat deze aansluiten bij de al geïdentificeerde opgaven zoals het stimuleren van schoon reizen en duurzame vormen van mobiliteit. Met het in kaart brengen van het huidige fietsnetwerk en de CO_2- en NO_x-emissie signaleren we waar de kwaliteit van de leefomgeving onvoldoende is en waar duurzame mobiliteitsvormen het meest effect hebben om de uitstoot te verminderen. Voor de sociale inclusiviteit analyseren we de bereikbaarheid van voorzieningen en voor de economische vitaliteit de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen.



Kwaliteit leefomgeving

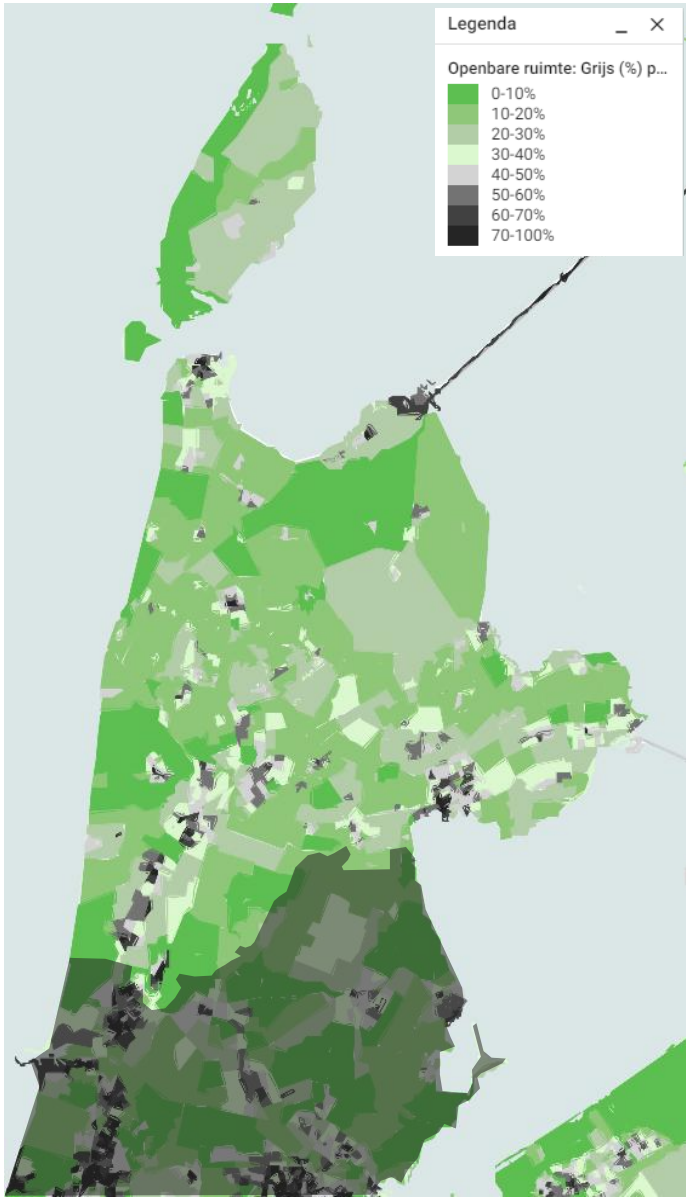
Oost/west fietsrelatie ondermaats en grijze verstedelijkte strook

Een kwalitatieve leefomgeving kent een goede balans tussen het groen en grijs in de openbare ruimte. Daarnaast moet de omgeving uitnodigen tot gezond (mobiliteits)gedrag. Voor de analyse is er gekeken naar de verhouding grijs en groen in de openbare ruimte en de hinder op het fietsnetwerk.

Op kaart 1 is er een duidelijke zone zichtbaar vanaf Castricum tot aan Noord-Scharwoude en rondom Hoorn, Den Helder en Den Oever waar grijs de boventoon voert. Het grote aandeel grijs oppervlak (zoals asfalt en beton) in deze stedelijke zones vermindert de biodiversiteit, kan bijdragen aan hitte-eilandeffecten, en verhoogt het risico op wateroverlast door verminderde infiltratiecapaciteit bij regen. De overige delen van de NHN regio kunnen als groener worden beschouwd. Inzetten op vergroening van de stedelijke kan dit beter in balans brengen.

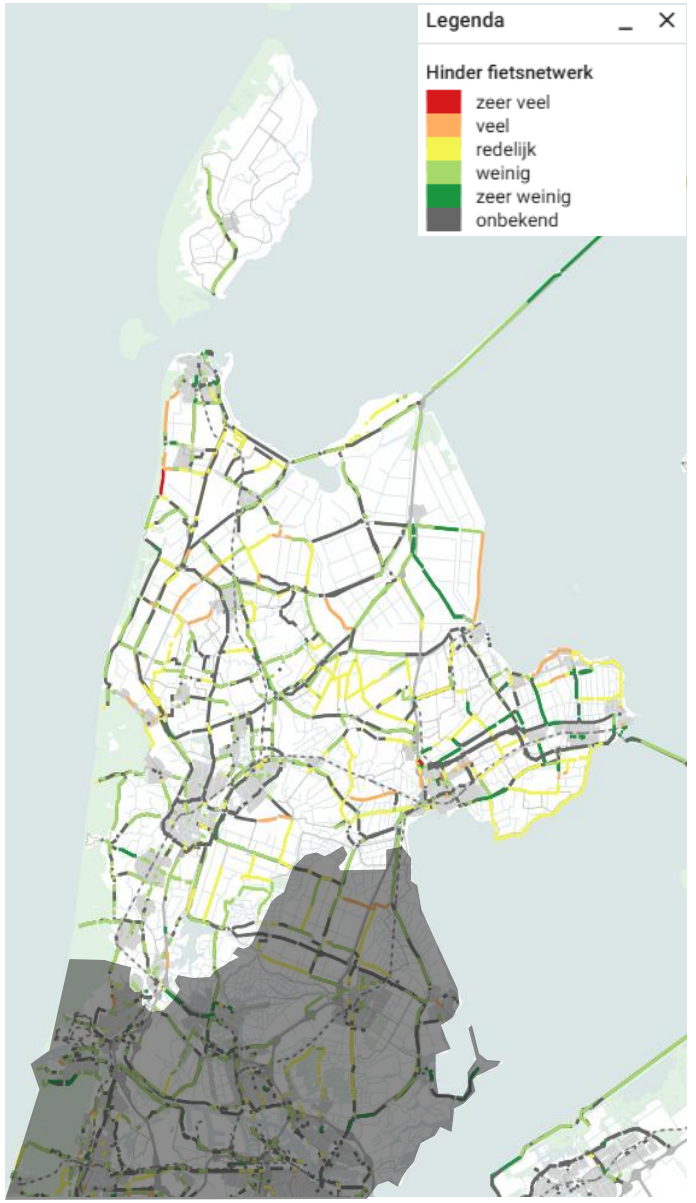
Op kaart 2 is te zien dat het fietsnetwerk binnen de NHN-regio redelijke hinder kent op basis van de data van het Fietsersbondnetwerk. Onder hinder vallen obstakels, drukte en andere onderdelen die de doorfietskwaliteit negatief beïnvloeden. Wat opvalt is dat de regio Alkmaar en Westfriesland tot aan de MRA-regio goed verbonden zijn, maar er geen netwerk is of veel hinder op de oost-west relatie tussen bijvoorbeeld Hoorn-Obdam, Hoorn-Winkel, Alkmaar-Opmeer en Hoorn-Alkmaar. Daarnaast valt op dat veel van deze verbindingen worden gedeeld met auto's, wat leidt tot hinder voor fietsers en ten koste gaat van de verkeersveiligheid.

Openbare ruimte, percentage grijs per buurt



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op 2023 BGT data, geometrieën uit CBS Buurt en gemeente data (2022)

Fietsnetwerk, mate van hinder



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, kenmerken overgenomen uit het Fietsersbond netwerk (o.a. meldingen van grote drukte, obstakels)

Duurzaamheid

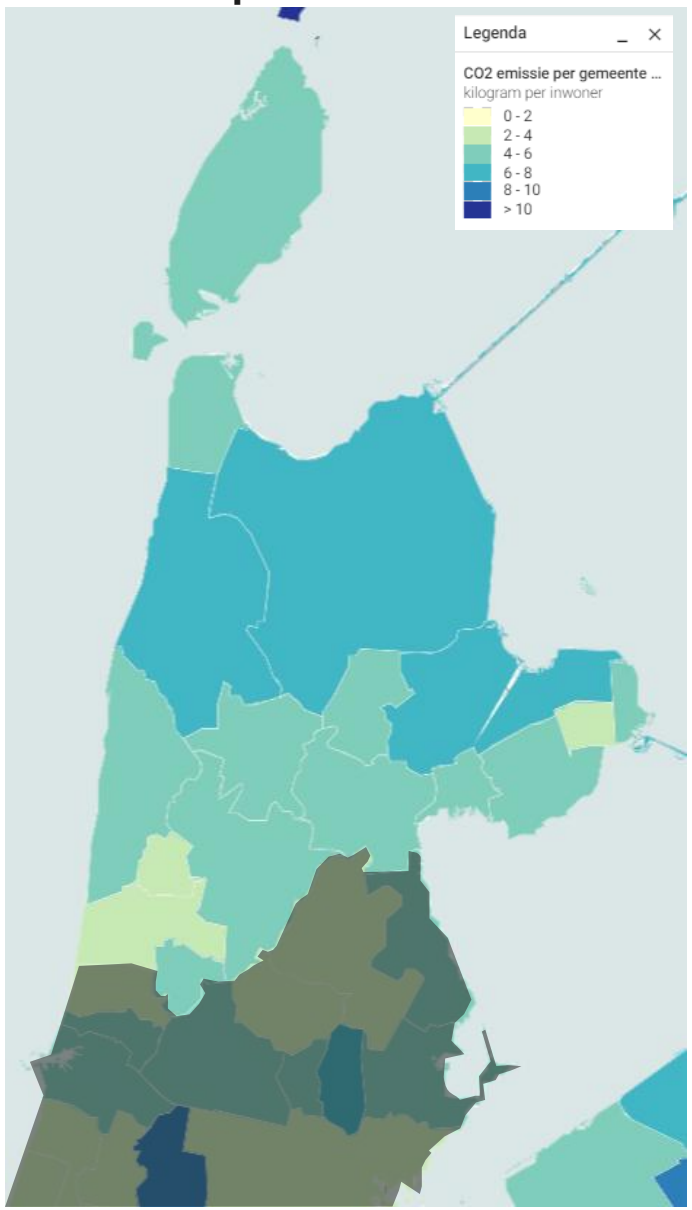
CO_2 per inwoner hoger in de Kop, NO_x per wegvak juist hoger richting MRA

Om de duurzaamheid van de mobiliteit binnen de NHN-regio in kaart te brengen is gekeken naar zowel de CO_2- als de NO_x-emissie.

Wat opvalt is dat binnen de regio de CO_2-emissie per inwoner het grootste is in de minst stedelijke gebieden, waarbij met name de Kop van Noord-Holland opvalt (m. u. v. Den Helder) en het noorden van Westfriesland. Dit is te verklaren door het grotere aantal autokilometers wat nodig is om voorzieningen en werk te bereiken in de landelijke gebieden, zoals ook benoemd in het rapport "Elke Regio Telt". Om de CO_2-emissie per inwoner te verkleinen is het belangrijk de duurzame(re) mobiliteitsvormen zoals (elektrisch) fietsen, OV en deelmobiliteit in deze gebieden te stimuleren. Vanwege de kwetsbaarheid van het openbaar vervoer in landelijk gebied, lijkt de fiets hiervoor de beste kansen te bieden.

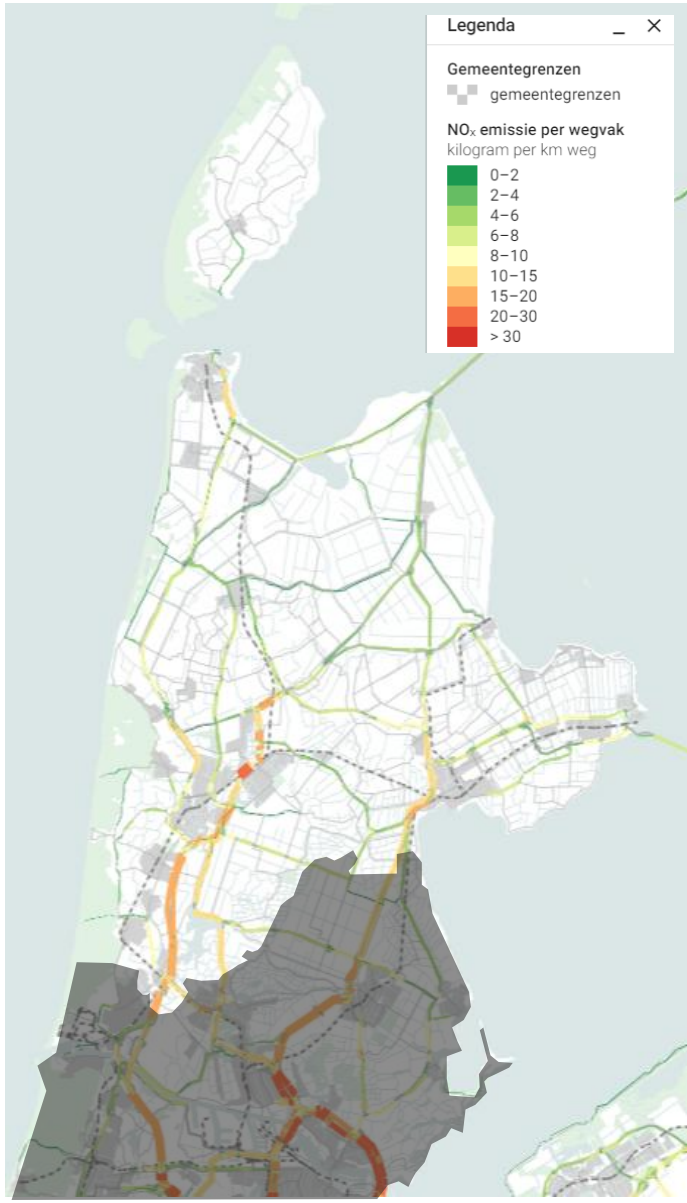
Kaart 2 laat de NO_x-emissie per wegvak zien. Hierbij valt op dat de meeste emissie in de regio NHN zichtbaar is op de wegvakken vanuit de MRA tot aan Alkmaar en Hoorn. Dit is te verklaren door de hoge intensiteiten en minder soepele doorstroming. De Kop van Noord-Holland en het grootste deel van West-Friesland blijven onder de 10 kg per wegvak.

CO_2-emissie per gemeente per inwoner



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op 2023 BGT data, geometrieën uit CBS Buurt en gemeente data (2022)

NO_x-emissie per wegvak

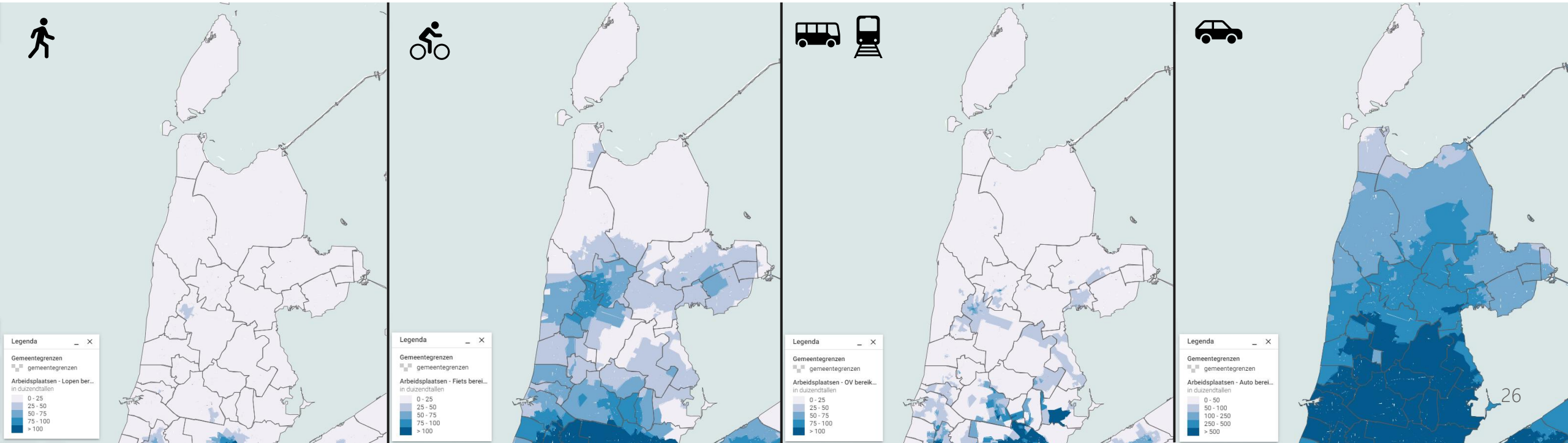


Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, gebaseerd op afgelegde ritten

Meeste banen te bereiken in regio Alkmaar, autoafhankelijkheid in de Kop

Een economisch vitale regio betekent een goede bereikbaarheid van banen voor de inwoners. Om een beeld te krijgen van de economische vitaliteit in de regio is o.a. gekeken naar de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen per modaliteit binnen 30 minuten.

Duidelijk is dat binnen Noord-Holland Noord de regio Alkmaar het sterkst naar voren komt, dit is enerzijds vanwege de relatief goede bereikbaarheid en anderzijds vanwege het relatief hogere aantal arbeidsplaatsen. Ook Hoorn en Den Helder komen naar boven als belangrijke arbeidslocaties in de regio. Duidelijk is dat per auto veruit het grootste aantal arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden. Ook de fiets heeft een sterke positie, met name in de meer verstedelijkte gebieden in en rond Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn. Het openbaar vervoer blijft duidelijk achter ten opzichte van de fiets en de auto. Daarnaast zien we dat in de landelijke gebieden het aantal bereikbare banen afneemt en er veel auto-afhankelijkheid is. Los van de bereikbaarheid lijkt de concentratie van werkgelegenheid ook duidelijk in het zuidelijk deel van de regio te liggen, ondanks de grootschalige economische functies in het noorden.
Het versterken van de positie van de fiets lijkt kansrijk; door de opmars van de elektrische fiets kunnen langere afstanden per fiets afgelegd worden, en worden ook plekken bereikbaar die per OV lastiger te ontsluiten zijn.



Economische vitaliteit

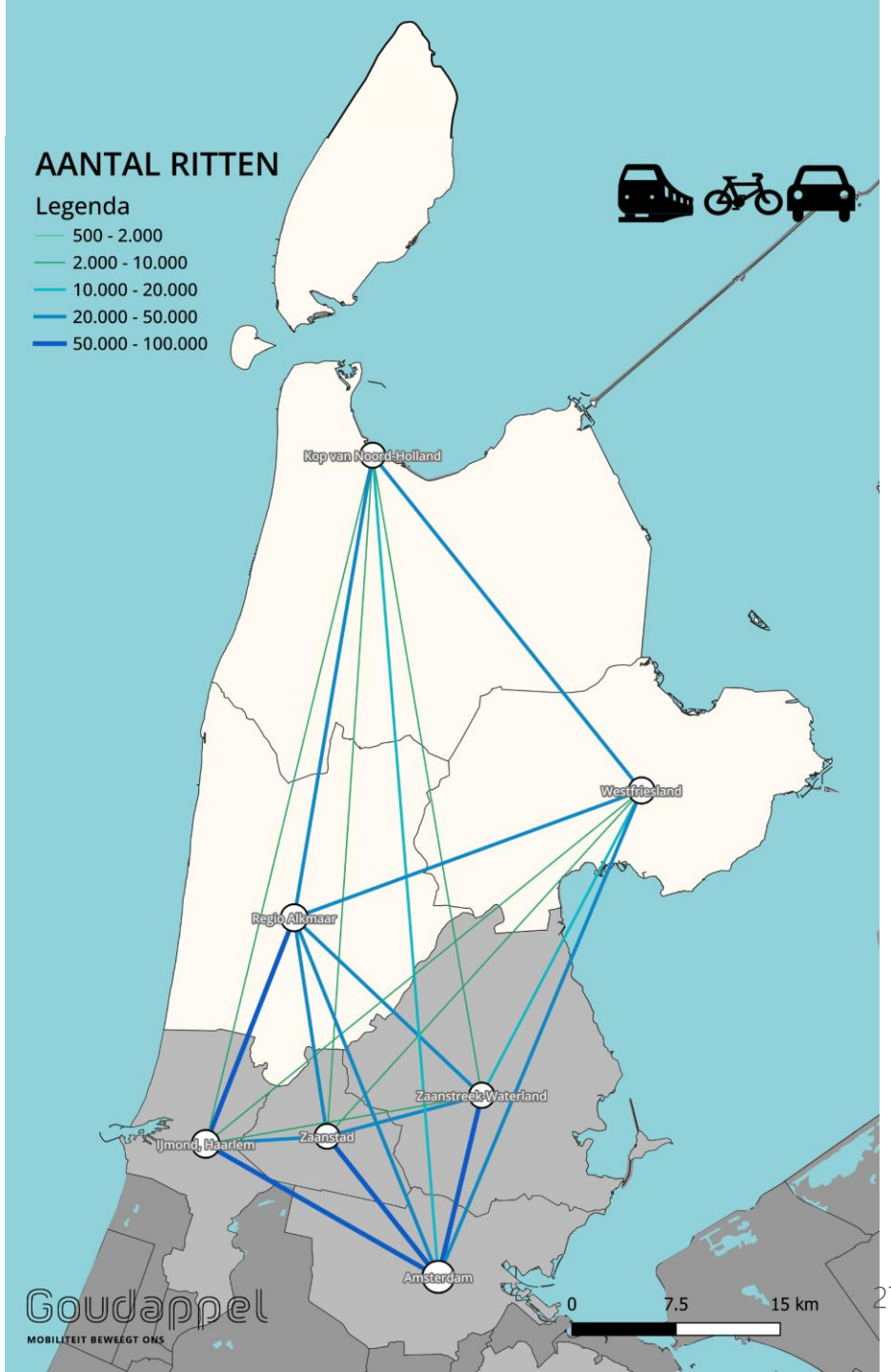
Stedelijke regio's hebben sterke relatie met MRA, onderling sterke oost-westrelatie

De analyse van de ritten tussen de verschillende regio's en de verschillende gemeenten bevestigt grotendeels het beeld dat de regio Alkmaar en (in mindere mate) Westfriesland een sterke relatie hebben met de MRA (niet enkel Amsterdam, maar bv. ook met Purmerend en Zaanstad), waar de Kop van Noord-Holland meer op zichzelf en de aangrenzende gemeenten is gericht.

Wat verder opvalt is dat de oost-west-relaties binnen Noord-Holland Noord relatief sterk zijn, bijvoorbeeld op de relatie Schagen – Hollands Kroon en op de relaties Heerhugowaard – Koggenland – Hoorn – Stede Broec – Enkhuizen. Bij de laatstgenoemde relatie draagt de Westfrisiaweg hier vermoedelijk sterk aan bij. De auto blijft hier belangrijk. Tegelijkertijd liggen er op de oost-west-relaties op afstanden tot zo'n 15 km kansen voor het verbeteren van met name (door)fietsroutes. In de Kop geldt dat het ook voor de auto wenselijk is om de oost-westrelatie te versterken.

Aanvullend is er een analyse gedaan op de verbindingen vanuit de regio richting het oosten (Flevoland en verder). Hieruit is gebleken dat de bestaande verbinding over de Houtribdijk qua capaciteit volstaat om de vraag op te vangen (circa 12.000 mvt/etm). Ook heeft de Kop een relatief sterke relatie met Friesland, via de Afsluitdijk.

Bijlage: bereikbaarheidskaarten per modaliteit en per gemeente



Inzoomen op goederenverkeer: belangrijke logistieke clusters in een dynamische regio

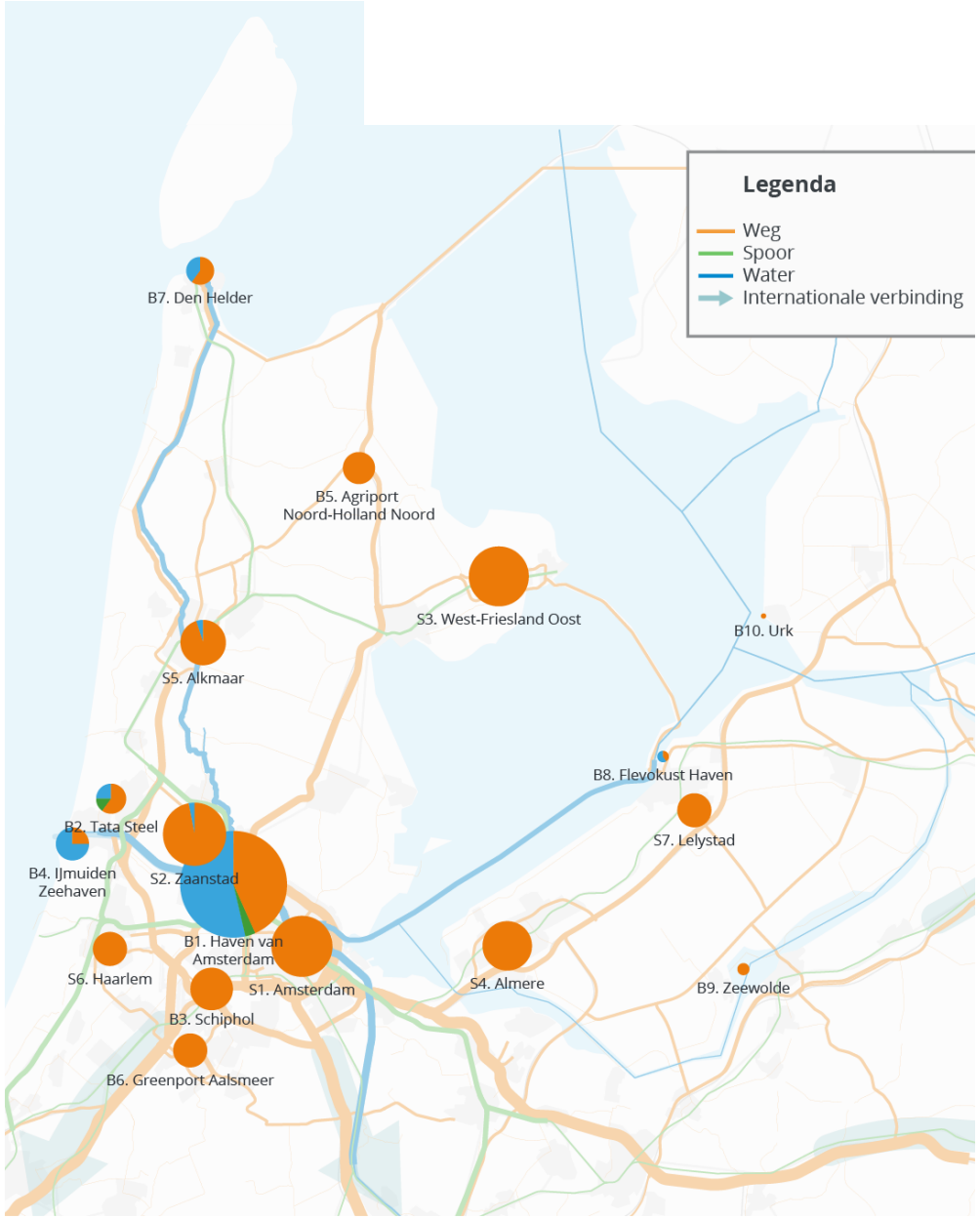
Voor een economisch vitale regio is niet alleen een vlot verloop van het personenvervoer van belang, maar ook van het goederenvervoer. In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer (MNG) zijn hiervoor opgaven en maatregelen geformuleerd voor de provincies Noord-Holland en Flevoland.

Voor de provincie Noord-Holland is met name het gebied rond het Noordzeekanaal een grote logistieke cluster. Voor Noord-Holland Noord geldt dat er relatief veel goederenverkeer van en naar een viertal bedrijventerreinen gaat met een bovenregionale functie. Dit zijn de bedrijventerreinen bij Alkmaar, Westfriesland Oost, Agriport en Den Helder. Op de kaart aan de rechterzijde zijn deze weergegeven. De grootte van de cirkels correspondeert met het jaarlijks vervoerde gewicht van en naar de clusters. Hieruit wordt duidelijk dat Westfriesland Oost de grootste logistieke cluster van de regio is.

Vanaf de Agriport en Westfriesland Oost worden de goederen volledig over de weg vervoerd, terwijl bij Alkmaar en voor een groter deel in Den Helder het vervoer ook over water plaatsvindt. Bovendien zijn er bedrijven in de regio gevestigd die gespecialiseerd zijn in transport over water, deze zitten met name langs het Noordhollandsch kanaal. Er zijn bovendien havens waar goederen kunnen worden overgeslagen voor transport naar buiten de provincie (bv. Den Helder en Oude Zeug). Goederenvervoer over het spoor vindt in Noord-Holland Noord niet plaats.

TEN-T

Een belangrijke ontwikkeling in het logistieke netwerk is het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) van de Europese Unie. Hierin worden de belangrijkste corridors en hubs voor het personen- en goederenvervoer vastgesteld. Hoewel Noord-Holland Noord niet direct op de kerncorridors van het TEN-T netwerk ligt, is de stad Alkmaar wel opgenomen als “urban node” en is de route richting Den Helder opgenomen in het “comprehensive network”. Ook kan de regio baat hebben bij een verbeterde bereikbaarheid van het kernnetwerk van en een betere aansluiting op het Europese achterland.



Knelpunten in doorstroming kunnen weerslag hebben op economische vitaliteit

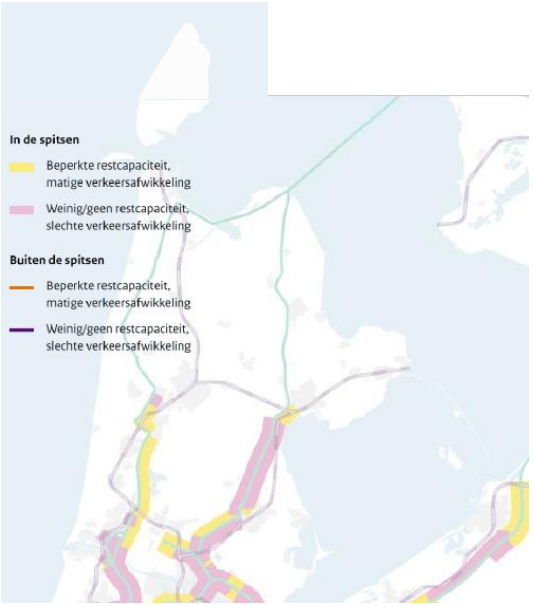
In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer zijn opgaven geformuleerd voor het goederenvervoer, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen. Deze opgaven zijn uitgesplitst per modaliteit.

Binnenvaart
De binnenvaart krijgt te maken met langere wachttijden bij sluizen en klimaatinvloeden door de groei van het vervoer en een toenemende renovatieopgave.
Spoor
Op het spoor neemt het goederen- en personenvervoer toe. Dit kan mogelijk tot knelpunten leiden bij het verdelen van goederenpaden.
Weg
Op het wegennet is er sprake van verder toenemende congestieproblematiek door de groei van vervoer en een toenemende renovatieopgave.

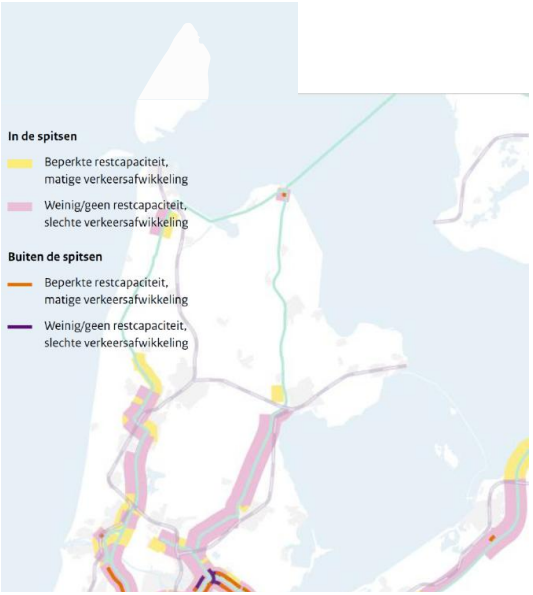
Specifiek voor Noord-Holland Noord wordt beschreven dat met name de Kop kwetsbaar is voor logistieke stromen. Het vervoer is daar te afhankelijk van één enkele route en modaliteit (vervoer over de weg). Verder komt in 2040 het (Rijks)wegennet richting Noord-Holland Noord naar verwachting onder druk te staan. Bij een lage groei gaat het hierbij om de A7 richting Hoorn en de A9 tot aan de ring Alkmaar. Indien de groei hoger uitvalt ontstaan er ook knelpunten op de N9 en bij Den Oever. Dit is echter wel enkel tijdens de spitsen. Hierbuiten is er ook in 2040 in beide scenario's nog voldoende restcapaciteit beschikbaar. Den Helder ontwikkelt zich tot een belangrijke maritieme logistieke hub in het Europese netwerk. De haven vervult een strategische rol in het vervoer van zwaar materieel voor zowel Defensie als de offshore sector. Betere ontsluiting per spoor en weg zijn cruciaal om deze rol te blijven vervullen.

Het MNG stelt ook een aantal mogelijke maatregelen voor die bijdragen aan de opgaven. Voor Noord-Holland Noord worden de volgende maatregelen voorgesteld:

1. *Verken of de Houtribdijk een goed alternatief kan zijn om de groei van truckvervoer op te vangen*
2. *Creëer extra (multimodale) terminalcapaciteit en stimuleer het gebruik hiervan in de Kop van Noord-Holland en zorg voor goede ontsluiting op het netwerk*
3. *Uitvoeren maatregelpakket Corridor Amsterdam-Hoorn, eventueel met een doelgroepenstrook*



2040 WLO Laag



2040 WLO Hoog

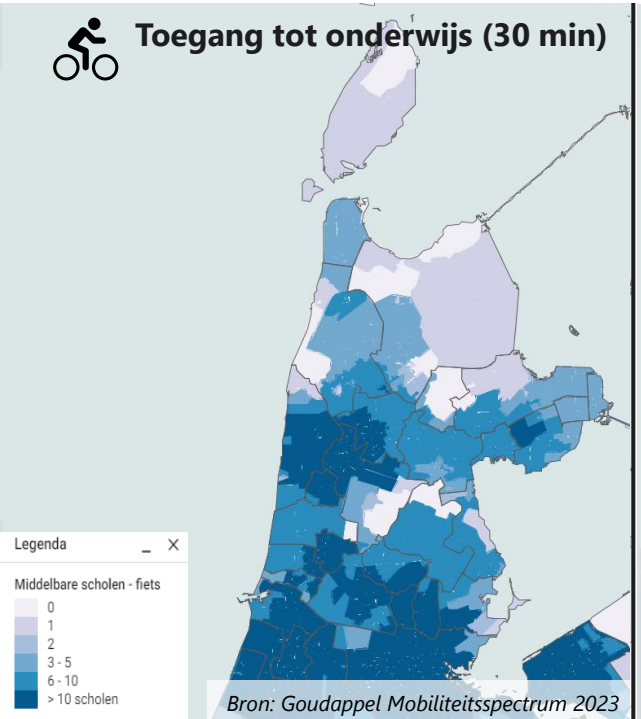
Sterke regionale verschillen en autoafhankelijkheid

Een belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is de beschikking tot voorzieningen voor alle groepen binnen de samenleving. Hiervoor is gekeken naar de bereikbaarheid van middelbare scholen op de fiets en het ov en de bereikbaarheid van ziekenhuizen met het openbaar vervoer en de auto.

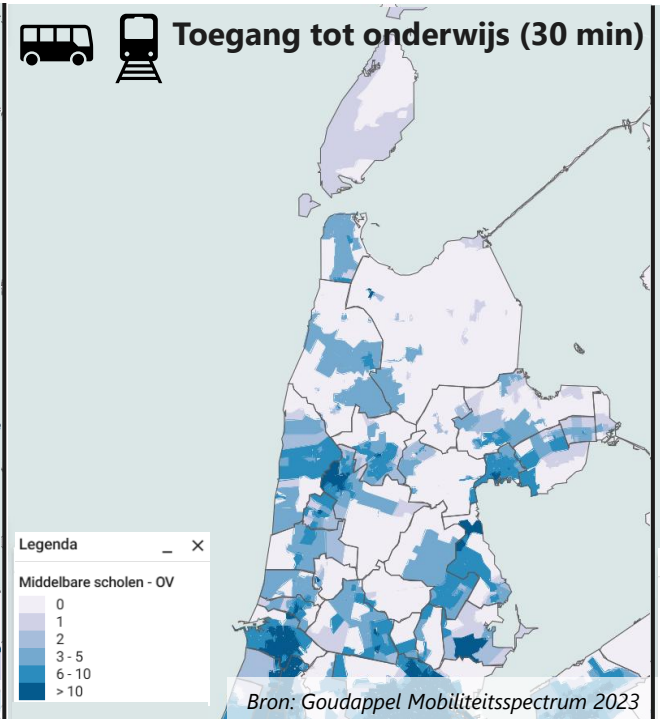
Te zien is dat de bereikbaarheid van onderwijs, in dit geval middelbare scholen, sterk verschilt binnen de regio. Voornamelijk in de Kop van Noord-Holland en in het noorden van Westfriesland is er binnen 30 minuten fietsen niet altijd een middelbare school bereikbaar. Met het openbaar vervoer geldt dit voor nog grotere (landelijke) delen van de regio.

Een andere belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is toegang tot medische zorg. Op de kaart wordt de reistijd naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis getoond per OV en per auto. De grootste “blackspot” in de regio is Texel, waar men afhankelijk is van de veerboot. Het ziekenhuis in Den Helder heeft bovendien een kleiner zorgaanbod, voor veel ingrepen moet men doorreizen naar Alkmaar. Ook Hollands Kroon en Schagen zijn kwetsbaar, vooral wanneer de bereikbaarheid per ov wordt bekeken.

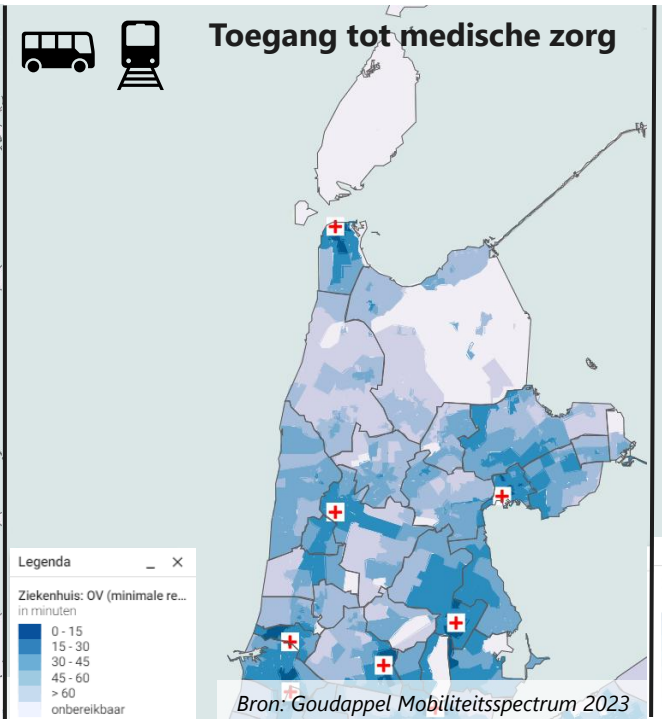
De auto-afhankelijkheid voor het bereiken van voorzieningen betekent dat de toegang voor deze voorzieningen voor verschillende groepen zonder auto beperkter is, denk aan scholieren, ouderen en groepen die minder te besteden hebben. Door voorzieningen bereikbaarder te maken met het OV en de fiets vergroot je de sociale inclusiviteit omdat deze vervoermiddelen vaker beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen. Dit komt ook sterk naar voren in het rapport “Elke Regio Telt”.



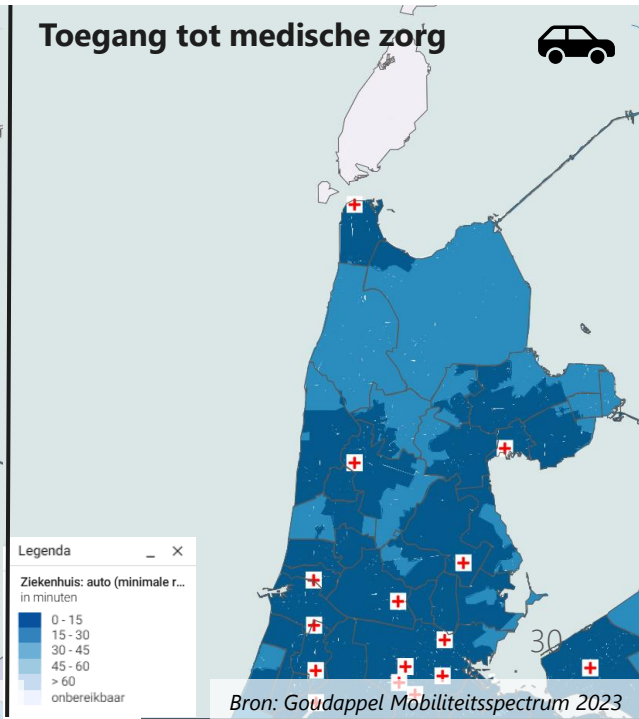
Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023

Inzoomen op sociaal-recreatief verkeer

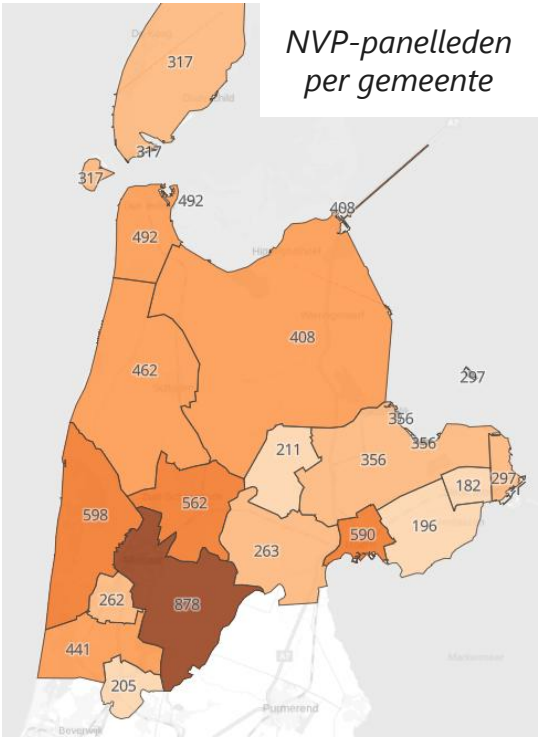
Naast de beschikbaarheid van voorzieningen is ook sociaal recreatief verkeer van belang om een goed beeld te krijgen van Sociale Inclusiviteit. Voor het sociaal recreatieve verkeer is dan ook een aanvullende analyse uitgevoerd met het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP).

Dit is een panel met respondenten die hun verplaatsingen bijhouden. Hierdoor ontstaat inzicht in verplaatsingsgedrag per doelgroep, locatie en reismotief. Voor Noord-Holland Noord telt het panel ruim 2.200 personen, wat ruim voldoende is om betrouwbare analyses uit te kunnen voeren.

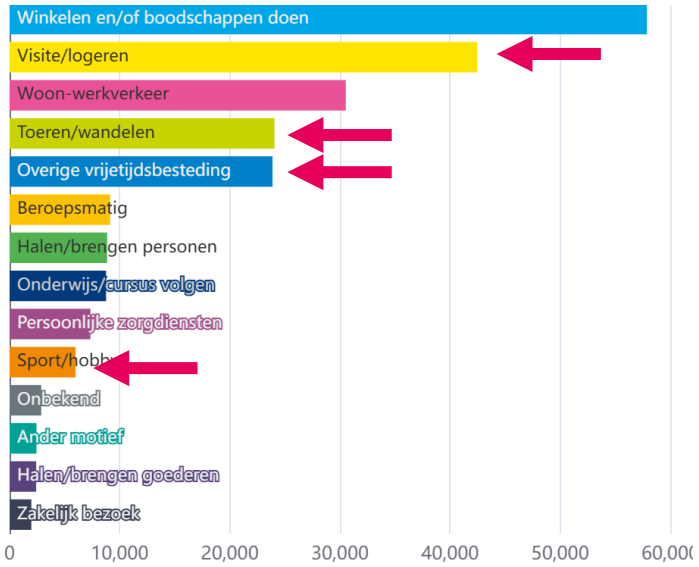
Verplaatsingsmotieven
In de grafiek hiernaast zijn de motieven weergegeven van verplaatsingen in Noord-Holland Noord. Sociaal-recreatieve verplaatsingen kunnen onderverdeeld worden in: visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby.

Na winkelen wordt voor visite/logeren de meeste verplaatsingen gemaakt. Toeren/wandelen en overige vrije tijdsbesteding behoren beide ook tot de 5 meest voorkomende redenen om een verplaatsing te maken. Dit onderstreept het belang van het sociaal recreatieve motief.

NVP-panelleden per gemeente



Volgorde reismotieven Noord-Holland Noord



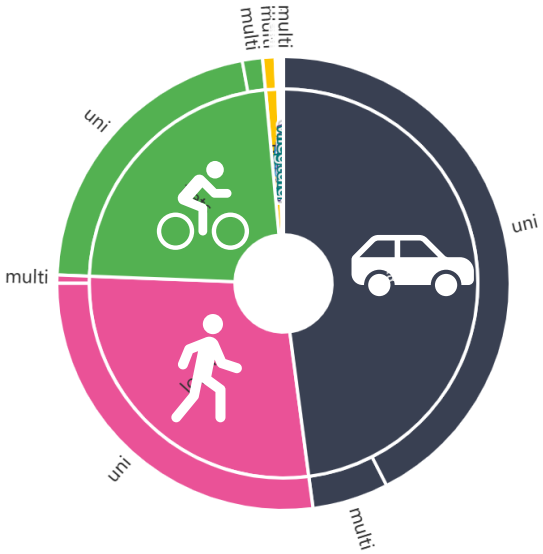
Sociale inclusiviteit

Autogebruik voor sociaal-recreatieve reismotieven lager dan gemiddeld, maar blijft hoog

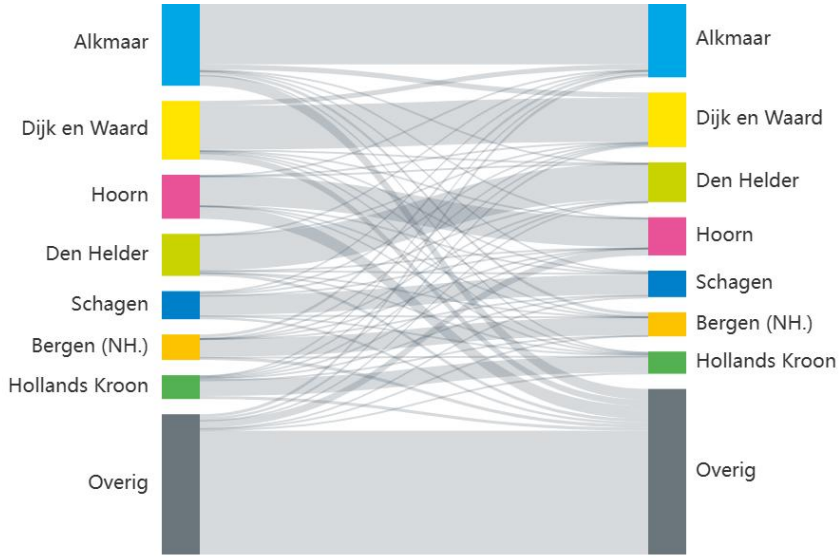
Binnen de reismotieven is ingezoomd op de motieven visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby. Oftewel: de sociaal-recreatieve reismotieven. Hierbij valt op dat voor deze recreatieve doeleinden minder vaak de auto wordt gebruikt dan gemiddeld. Vergeleken met woon-werkverkeer is dit autogebruik bijvoorbeeld ook lager (48% versus 59%). Dit is echter nog altijd een fors percentage. Vergeleken met het gemiddelde over alle motieven wordt er voor sociaal-recreatieve doeleinden vooral meer gelopen en gefietst. Ook verdeelt het verkeer zich meer over het netwerk dan bij woon-werkverkeer. Hierbij wordt ook zichtbaar dat met name de westkust rond Den Helder, Callantsoog, Castricum en Bergen aan Zee populair zijn voor recreatie, net als de westkust van Texel.

De gemiddelde reisafstand voor deze sociaal-recreatieve doeleinden hoger dan bij veel andere doeleinden. Mensen in Noord-Holland Noord reizen hiervoor dus langer dan voor bv. onderwijs en winkelen. Hetzelfde geldt voor de gemiddelde reistijd van 26 minuten. Tot slot is er onderling veel uitwisseling te zien tussen de gemeenten in deze regio.

Modal split



Herkomst en bestemmingen



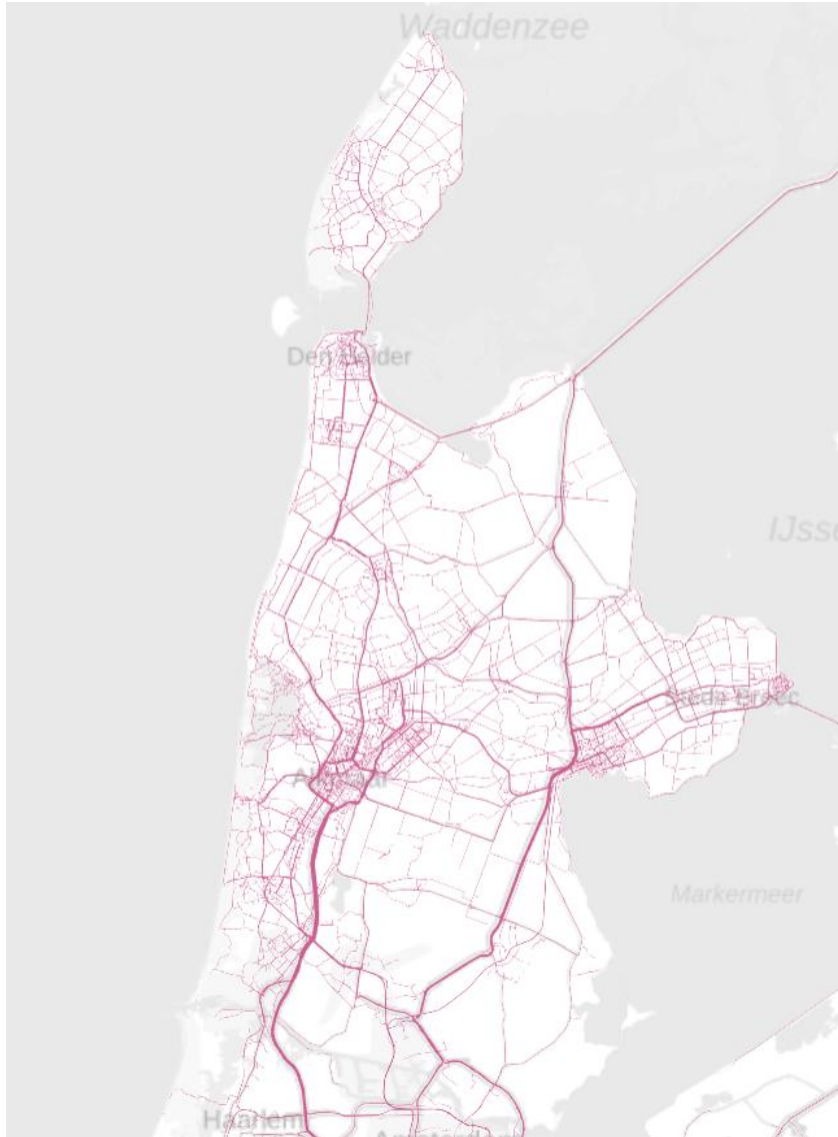
gemiddelde reistijd 26 min

gemiddelde snelheid 23,6 km/u

gemiddelde afstand 12,7 km

multimodaal 9 %

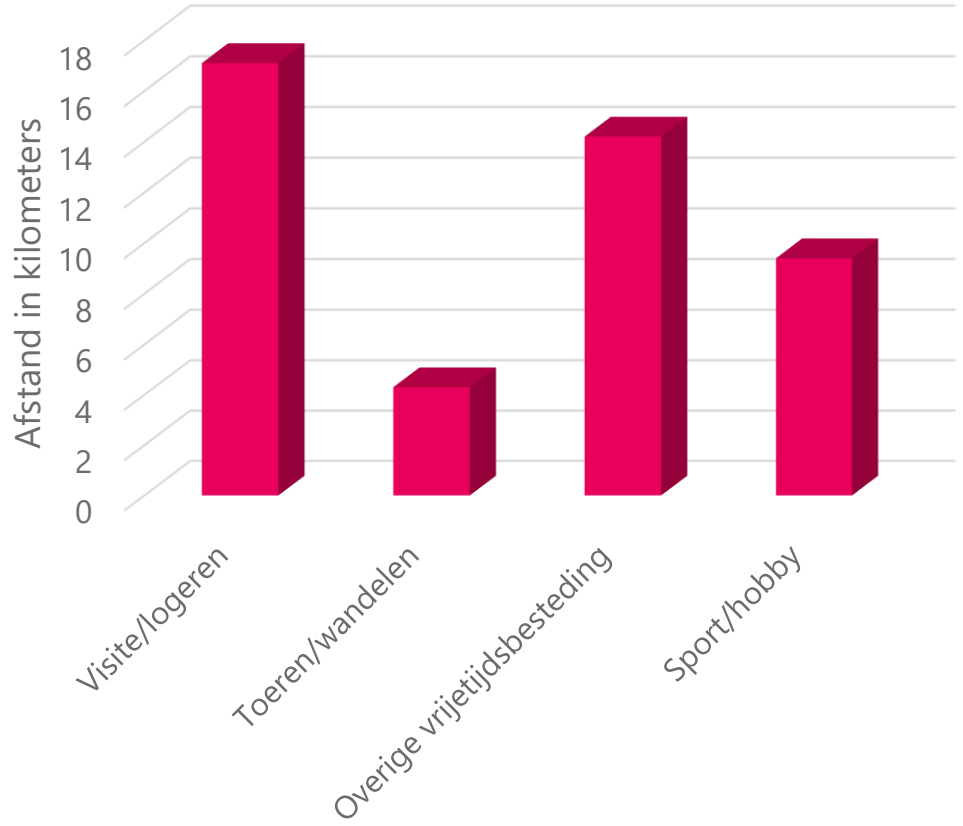
Verdeling sociaal-recreatieve reizen over het netwerk

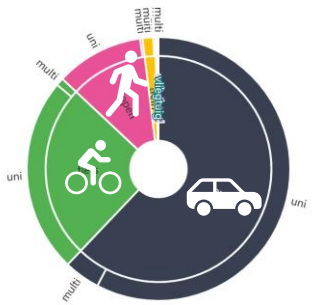


Langste afstanden worden afgelegd voor visite/logeren

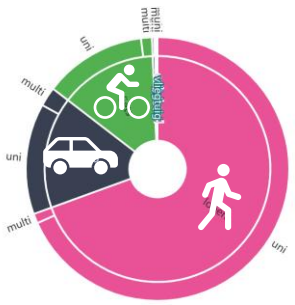
Om de hogere gemiddelde afstanden voor sociaal-recreatieve doeleinden te verklaren is per motief gekeken naar de afgelegde afstand (zie grafiek rechterzijde). Hieruit wordt duidelijk dat met name visite/logeren en overige vrijetijdsbesteding op de langere afstanden plaatsvinden. Enkel het motief toeren/wandelen ligt binnen de 7,5km. Dit is het motief waarbij het maken van de verplaatsing het doel is, en niet het middel om ergens te komen, zoals bij de andere motieven. Het maken van een wandeling of een recreatieve fietstocht valt hieronder.

De gemiddelde reisafstand van 9,4 km voor sport is bijvoorbeeld relatief hoog. In de modal split is dit ook zichtbaar: voor de reizen met “sport/hobby” als motief wordt voor 57% gebruik gemaakt van de auto. Vermoedelijk dragen de relatief grotere afstanden en het minder fijnmazige voorzieningenniveau in de Kop bij aan deze langere reisafstanden.

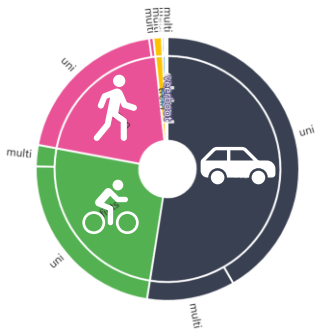




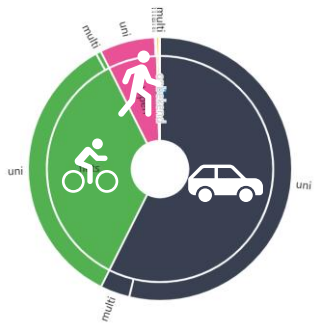
Visite/logeren



Toeren/wandelen



Overige vrijetijdsbesteding



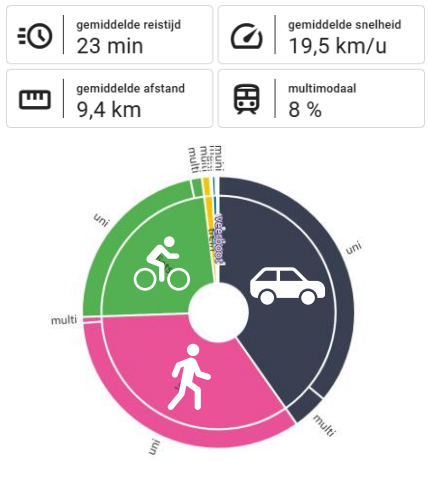
Sport/hobby

Hogere inkomensklassen reizen langere afstanden

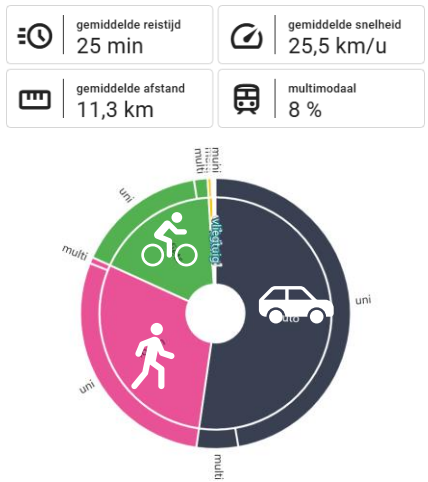
Wanneer de verschillende inkomensklassen toegevoegd worden aan de analyse, wordt duidelijk dat de afstand die mensen afleggen voor sociaal-recreatieve reizen toeneemt naar mate het inkomensniveau hoger wordt.

Een mogelijke verklaring hiervoor is dat lagere inkomensgroepen minder vaak toegang hebben tot een eigen auto, en ook in het geval van autobezit meer rekening houden met de kosten van de reis. Ze kiezen er dus mogelijk voor om, al dan niet noodgedwongen, meer in de eigen omgeving te blijven. Voor deze groepen is het dus extra van belang dat er voldoende voorzieningen op loop- of fietsafstand zijn.

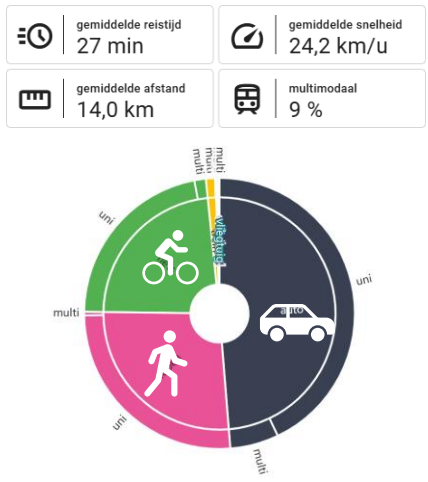
Ook uit de modal splits per inkomensklasse wordt duidelijk dat het autogebruik vooral in de lagere inkomensklassen lager is. Zij gebruiken ook relatief wat vaker het OV en er wordt door deze groep fors meer gelopen. Het lijkt er dus op dat de lagere inkomensgroepen relatief korter reizen voor hun sociaal-recreatief verkeer en dus meer in de directe omgeving blijven. Dit is ook terug te zien in de gemiddelde afgelegde afstand: voor de benedenmodale inkomensgroepen ligt dit op 9,4 km, waar dit bij de bovenmodale groepen 14,0 km is.



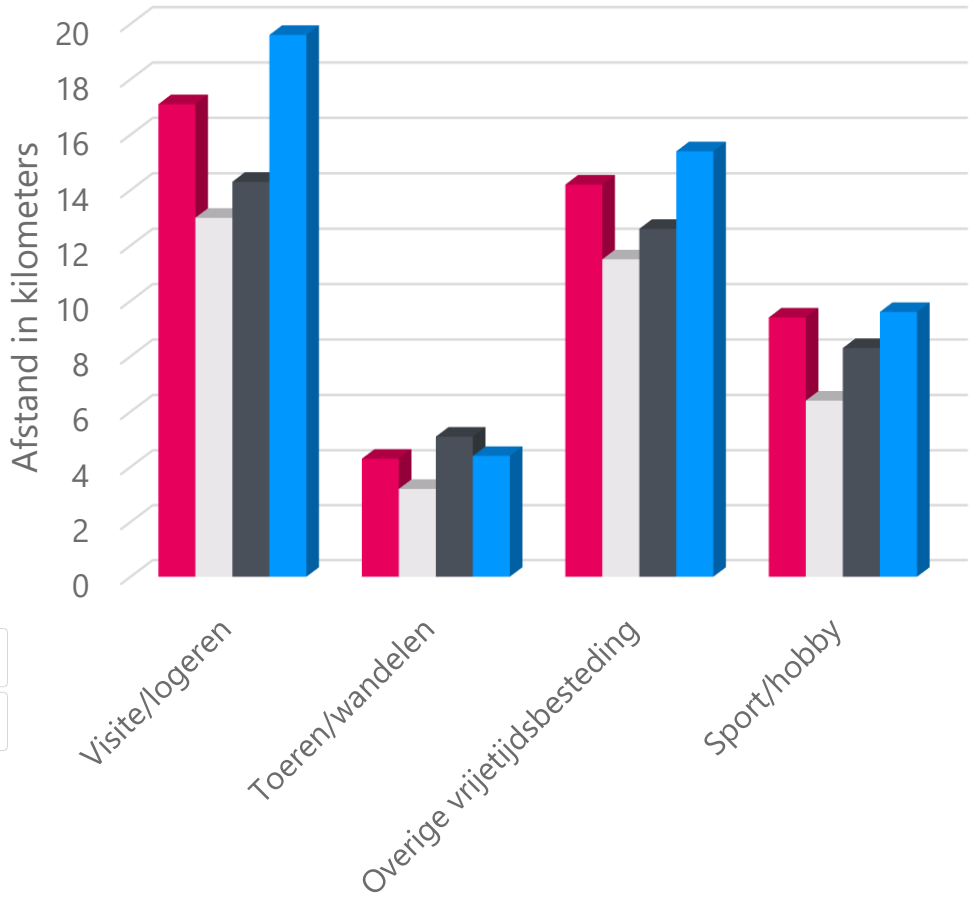
Beneden modaal



Modaal



Boven modaal



PBL: Positie kwetsbaren in de samenleving verzwakt

Eind 2024 heeft het PBL de rapportage “Beter Bereikbaar?” uitgebracht. Hierin zijn de veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen inzichtelijk gemaakt op landelijk niveau. Dit is gedaan door de situatie voor verschillende belangrijke reismotieven te vergelijken tussen 2012 en 2022.

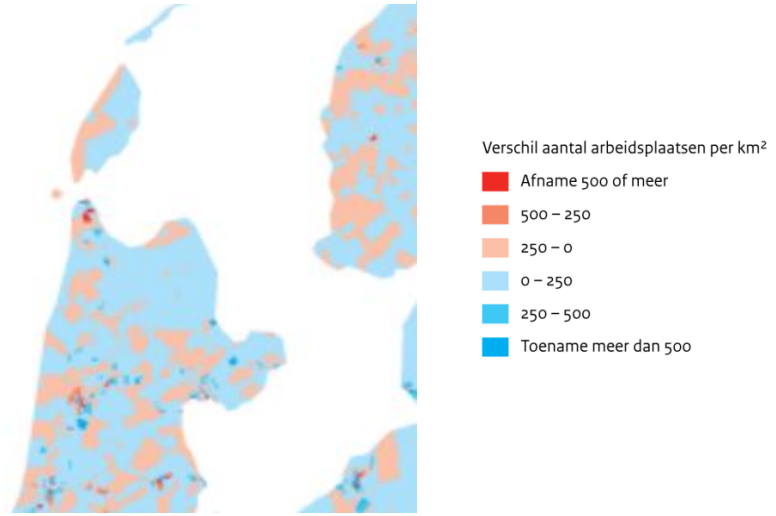
De hoofdconclusie die het PBL uit deze analyses trekt is dat de positie van kwetsbare mensen in de samenleving verder aan het verzwakken is. Er komt relatief gezien meer werk op autolocaties, en het OV-aanbod is vergeleken met 2012 verschraald. Dit heeft een negatief effect op zowel de bereikbaarheid van voorzieningen als van banen.

Dit heeft tot gevolg dat auto-afhankelijkheid in een vicieuze cirkel terecht is gekomen: op locaties die reeds op de auto zijn georiënteerd komen steeds meer nieuwe arbeidsplaatsen, en door de ligging en het hoge autogebruik is OV-bediening hier niet rendabel en de kwaliteit voor fietsers vaak ondermaats.

Ontwikkeling arbeidsplaatsen versus OV-bereikbaarheid
Specifiek voor Noord-Holland Noord zijn grote afnames te zien in de OV-bereikbaarheid van banen voor laagopgeleiden (kaart 2). Dit geldt vooral voor de landelijke gebieden die tussen de grotere kernen in liggen. Dit bevestigt het beeld van een verschralend OV-aanbod in landelijk gebied. Op kaart 1 is zichtbaar welke gebieden een toe- of afname hebben gezien van het aantal arbeidsplaatsen. Er zijn gebieden waar het aantal banen is toegenomen, maar de OV-bereikbaarheid ervan is afgenomen. Voorbeelden hiervan zijn Breezand, Medemblik en de kust bij Callantsoog en Petten.

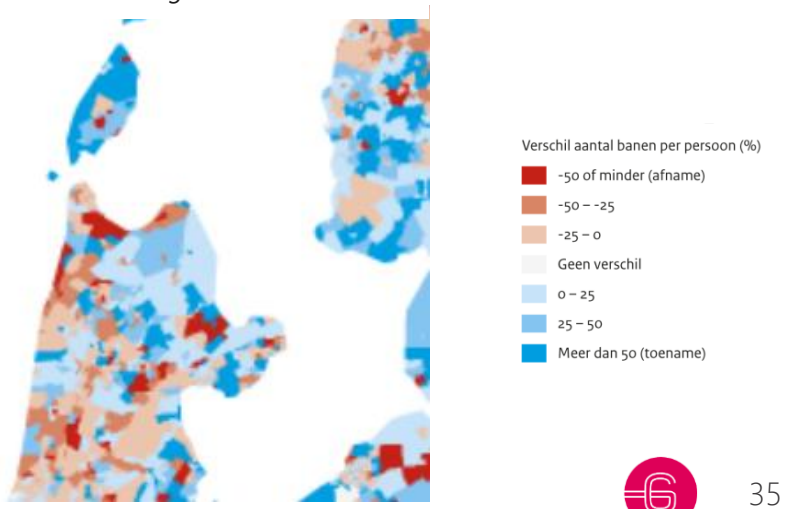
1

Arbeidsplaatsen per km2, ontwikkeling 2012- 2022



2

Verschil banen per persoon voor laagopgeleiden bereikbaar per OV binnen 45 min. ontwikkeling 2012- 2022



Bron kaarten: “Beter Bereikbaar?”, PBL, 2024

PBL: Bereikbaarheid van voorzieningen gaat achteruit

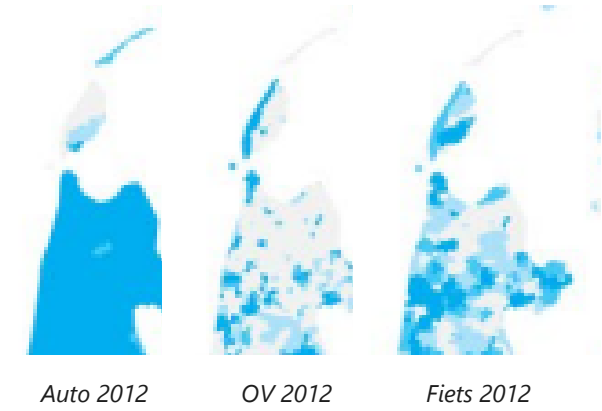
Kaart 3 toont de bereikbaarheid van supermarkten binnen 15 min. reistijd per auto, OV en fiets in 2012 en 2022.
Het beeld is vergelijkbaar; in 2012 kon met de auto vrijwel overal in de regio (m.u.v. Texel) binnen 15 minuten een supermarkt worden bereikt en in 2022 geldt hetzelfde. Voor het OV en de fiets zijn de verschillen tevens minimaal; volgens het PBL was in 2012 landelijk 6% van de huishoudens met een laag inkomen niet in staat binnen 15 minuten met het OV een supermarkt te bereiken, en is dit in 2022 toegenomen naar 7%.

Kaart 4 toont het aantal bereikbare MBO-locaties binnen 45 minuten per auto, OV en fiets. Waar de bereikbaarheid per auto nog voor het overgrote deel van de regio op peil is gebleven, is dit niet het geval voor het OV en de fiets. Met name in de Kop van Noord-Holland zijn hier grote afnames zichtbaar. Volgens het PBL is landelijk het aantal studenten dat binnen 45 minuten geen enkele MBO-locatie kan bereiken per fiets met 4% toegenomen, tot 14% van alle studenten. Voor het OV is dit aantal ook met 4% toegenomen tot 13% van alle studenten. Dit is echter niet enkel het gevolg van een afname van het openbaar vervoer; het aantal MBO-locaties is namelijk sinds 2012 sterk afgenomen, van 650 locaties in 2012 naar 504 in 2022. De afgenomen bereikbaarheid wordt dus voor een groot deel ook veroorzaakt door afname van het voorzieningenaanbod zelf, wat voor de Kop van Noord-Holland ook benadrukt wordt in het rapport "Elke Regio Telt".

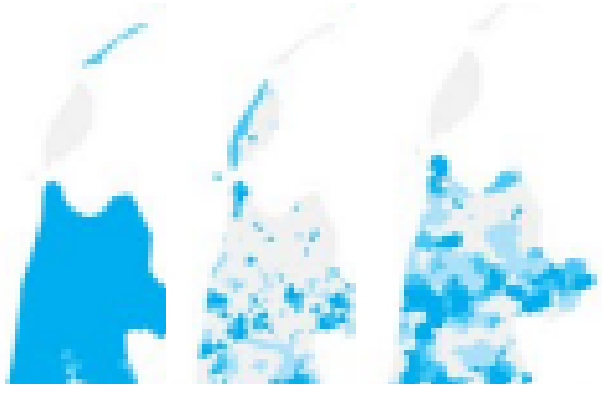
Mogelijke maatregelen
Het PBL noemt een aantal mogelijke oplossingsrichtingen die de trend kunnen doorbreken. Zo kan volgens het PBL meer ingezet worden op het aanbieden van OV op plekken met een hoge dichtheid en een hoge vraag, om hiermee het verlies van OV in landelijk gebied te dekken. Ook kunnen het OV en de fiets beter worden meegenomen in het ruimtelijk beleid en nog beter met elkaar worden verknoopt, vooral op kleinere treinstations. Bovendien biedt de e-bike volgens het PBL kansen om de actieradius van de fiets verder te vergroten.

3

Bereikbaarheid supermarkten binnen 15 min.



Auto 2012 *OV 2012* *Fiets 2012*

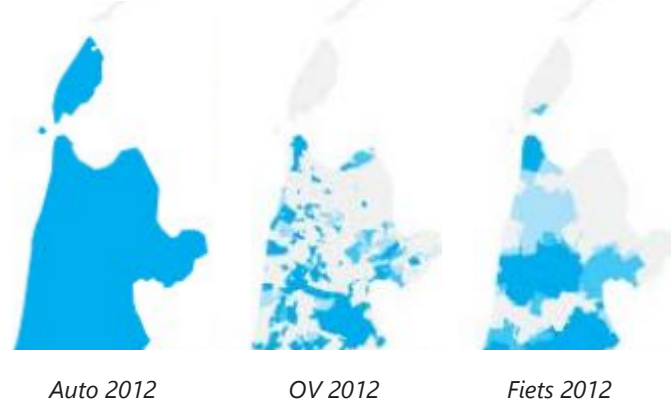


*Auto 2022** *OV 2022* *Fiets 2022**

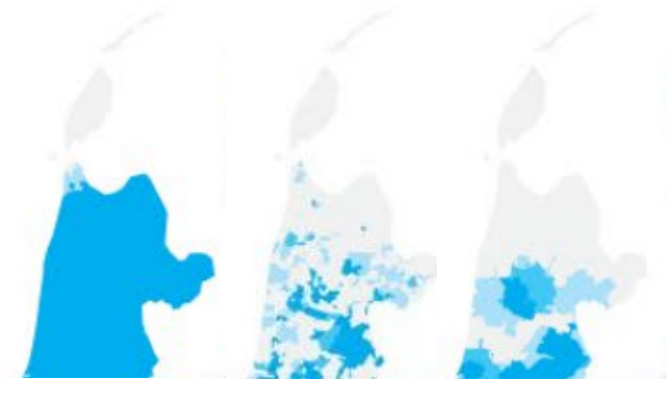
**De auto-en fietsbereikbaarheid van supermarkten op Texel in 2022 lijkt niet te zijn meegenomen door het PBL.*

4

Bereikbaarheid MBO-locaties binnen 45 min.



Auto 2012 *OV 2012* *Fiets 2012*



Auto 2022 *OV 2022* *Fiets 2022*

Bron kaarten: "Beter Bereikbaar?", PBL 2024

Ruim de helft van de reizigers in Noord-Holland ervaart belemmeringen

De Provincie Noord-Holland heeft in het rapport "Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland" onderzocht tegen welke belemmeringen reizigers in de provincie aanlopen. Ook is gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen.

Uit het onderzoek blijkt dat maar liefst 52% van de bewoners van de hele Provincie belemmeringen ervaart op het gebied van mobiliteit. Van alle inwoners ervaart 10% mobiliteitsarmoede; zij zijn soms niet in staat om van A naar B te komen. De overige 48% ervaart geen belemmeringen, zij worden in het onderzoek aangeduid als de "Ongeremde Reiziger".

Reizigersgroepen
Ook zijn de factoren die bijdragen aan mobiliteitsarmoede opnieuw tegen het licht gehouden. Hieruit blijkt dat er zes duidelijke drempels te identificeren zijn. Deze zijn in de figuur hiernaast weergegeven. Met name de "Ongeruste" en "Afhankelijke" reizigers waren voorheen minder goed in beeld. Bij de "Ongeruste reiziger" gaat het bijvoorbeeld om mensen met een mentale kwetsbaarheid, die angst ervaren tijdens hun reis. Drukte in het OV, een overdosis aan (reis)informatie en de onvoorspelbaarheid van medereizigers (sociale veiligheid) kunnen voor hen bijvoorbeeld barrières zijn. Ook mensen met rijangst vallen onder deze groep. Zij wonen relatief ook vaker in de stad dan in het buitengebied.

De groep "Afhankelijke reizigers" bestaat met name uit mensen die niet over een rijbewijs en/of auto beschikken, maar deze eigenlijk wel nodig hebben. Dit zijn het vaakst jongeren, ouderen, mensen met een fysieke beperking en allochtonen. Zij zijn vaak afhankelijk van anderen om van A naar B te komen. Dit probleem wordt vooral gevoeld wanneer mensen werken op plekken die slecht bereikbaar zijn met het OV, of bijvoorbeeld in nachtdiensten werken, wanneer er geen OV-bediening is. Er bestaat bovendien overlap met andere groepen, zoals de "Prijsgevoelige reiziger". Het onderzoek noemt dat elke extra belemmering die mensen ervaren de kans op mobiliteitsarmoede verdubbelt.

Oplossingsrichtingen
Er worden een drietal mogelijke oplossingsrichtingen genoemd in het rapport die de drempels kunnen verlagen. Deze zijn aan de rechterzijde weergegeven. Het gaat hierbij om ruimtelijke aspecten (nabijheid en toegankelijkheid), maar ook om sociale aspecten zoals het vergroten van de toegang tot een fiets.



Bron figuur: "Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland"", Provincie Noord-Holland, 2024

Mogelijke oplossingsrichtingen:

1. *Zet in op nabijheid en een toegankelijke openbare ruimte. Houd bepaalde voorzieningen in de buurt, en zorg er voor dat loop- en fietsroutes naar die voorzieningen op orde zijn.*

2. *Werk toe naar publieke mobiliteit: flexibel, toegankelijk, betrouwbaar en goed geïntegreerde publieke mobiliteit (van deelfiets en doelgroepenvervoer tot R-net bussen) kan voor veel bewoners een uitkomst zijn*

3. *Realiseer een compleet fietssysteem: maak de (aangepaste) fiets voor zo veel mogelijk bewoners een reële, aantrekkelijke en veilige manier om je te verplaatsen. Het gaat daarbij niet alleen om infra, maar juist ook om de toegang tot een fiets te vergroten met bijvoorbeeld fietslessen en fietsenbanken.*

Gezondheid

Relatief veel verkeersongevallen

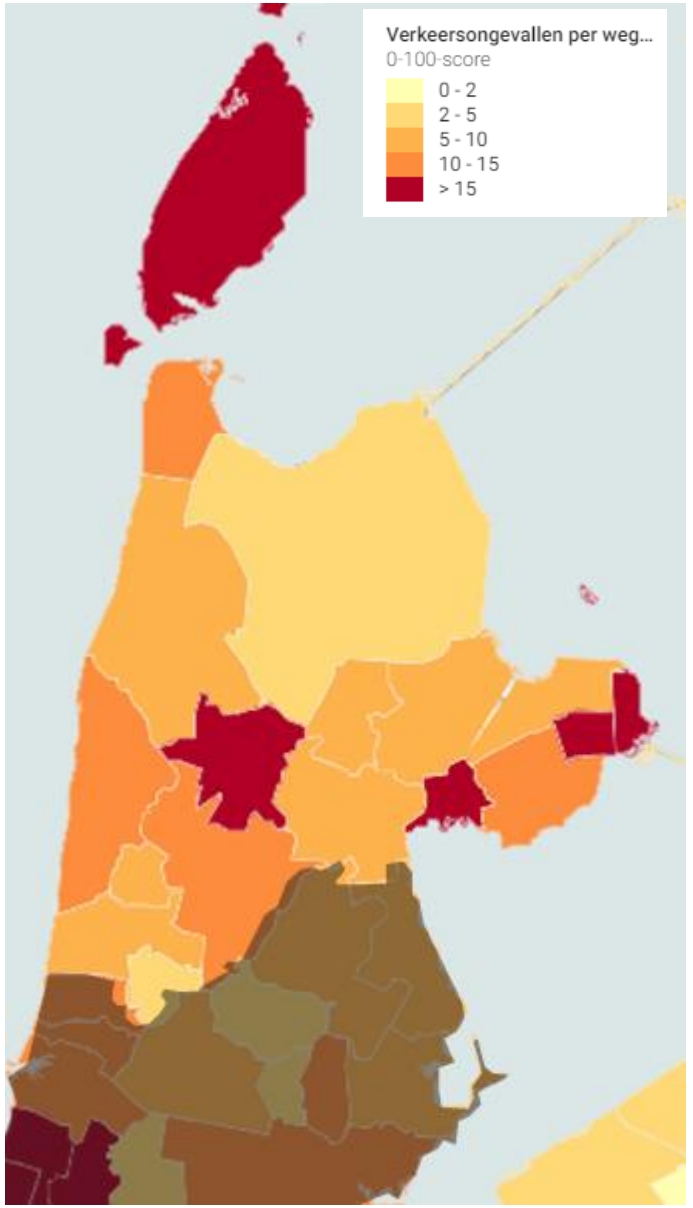
Onder het thema gezondheid bij brede welvaart verstaan we onder andere de kwaliteit van leven; waaronder ook minder ongelukken, meer bewegen en betere luchtkwaliteit. Voor de analyse zijn het aantal ongevallen per voertuigkilometer en per wegkilometer binnen Noord-Holland Noord weergegeven in twee kaarten.

Wat opvalt aan het aantal verkeersongevallen per voertuigkilometer is dat Dijk en Waard, Hoorn, Enkhuizen en Texel negatief opvallen. Dit lijkt vooral te komen door de verkeersveiligheid op de N-wegen en de (verouderde) inrichting van wegen en kruispunten. Ook zijn deze regio's meer verstedelijkt en/of toeristisch, waardoor het verkeer drukker en complexer is. Daarnaast is het aantal ongevallen per voertuigkilometer bijna binnen de gehele regio hoger dan 5.

De ongevallencijfers per wegkilometer zijn hoger, waarbij de wegen in regio's met de grootste vervoersstromen ook zichtbaar meer ongevallen kennen. Over het algemeen is het aantal verkeersongevallen binnen Noord-Holland Noord hoog en zijn de cijfers de afgelopen jaren niet afgenomen. Vooral de N9 en N99 dragen hier in negatieve zin aan bij.

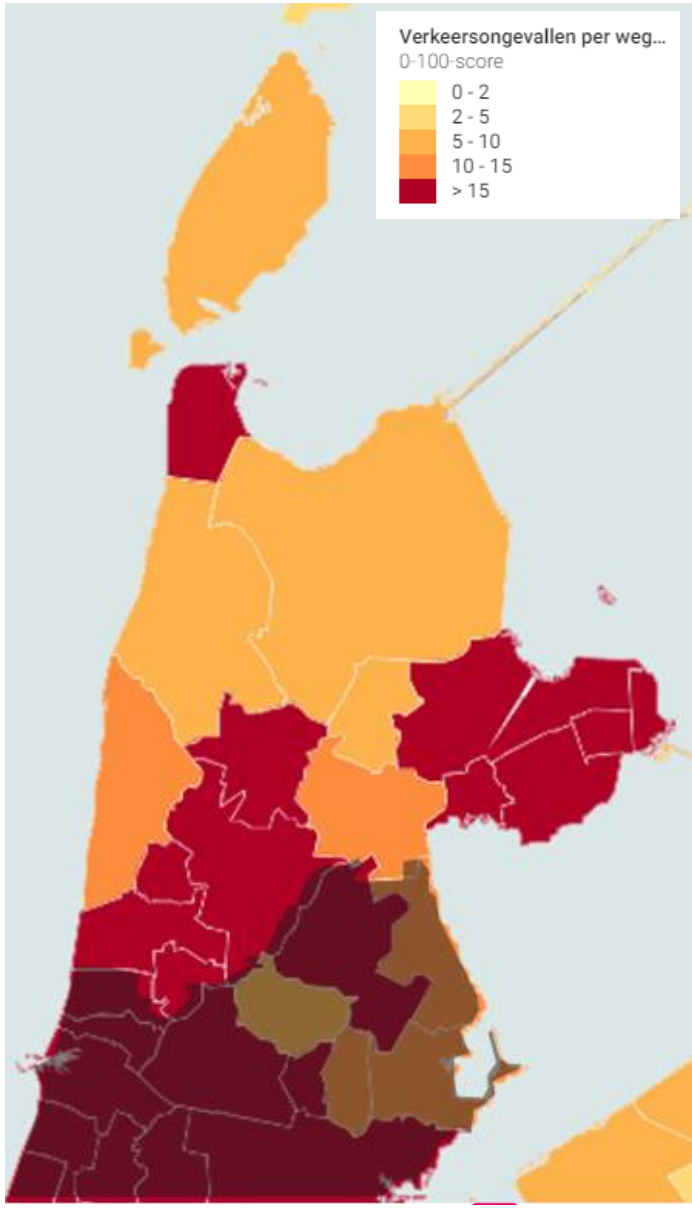
Er ligt dus ruimte voor het verbeteren van verkeersveiligheid in de gehele regio, om zo de gezondheid en leefbaarheid van inwoners te kunnen verbeteren.

Verkeersongevallen per voertuigkilometer



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, ongevallen met letsel of dodelijke afloop per voertuigkilometer voor auto, vracht of fiets, in periode 2017 – 2021.

Verkeersongevallen per wegkilometer



Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum, ongevallen met letsel of dodelijke afloop per wegkilometer voor auto of fiets, in periode 2017 – 2021.

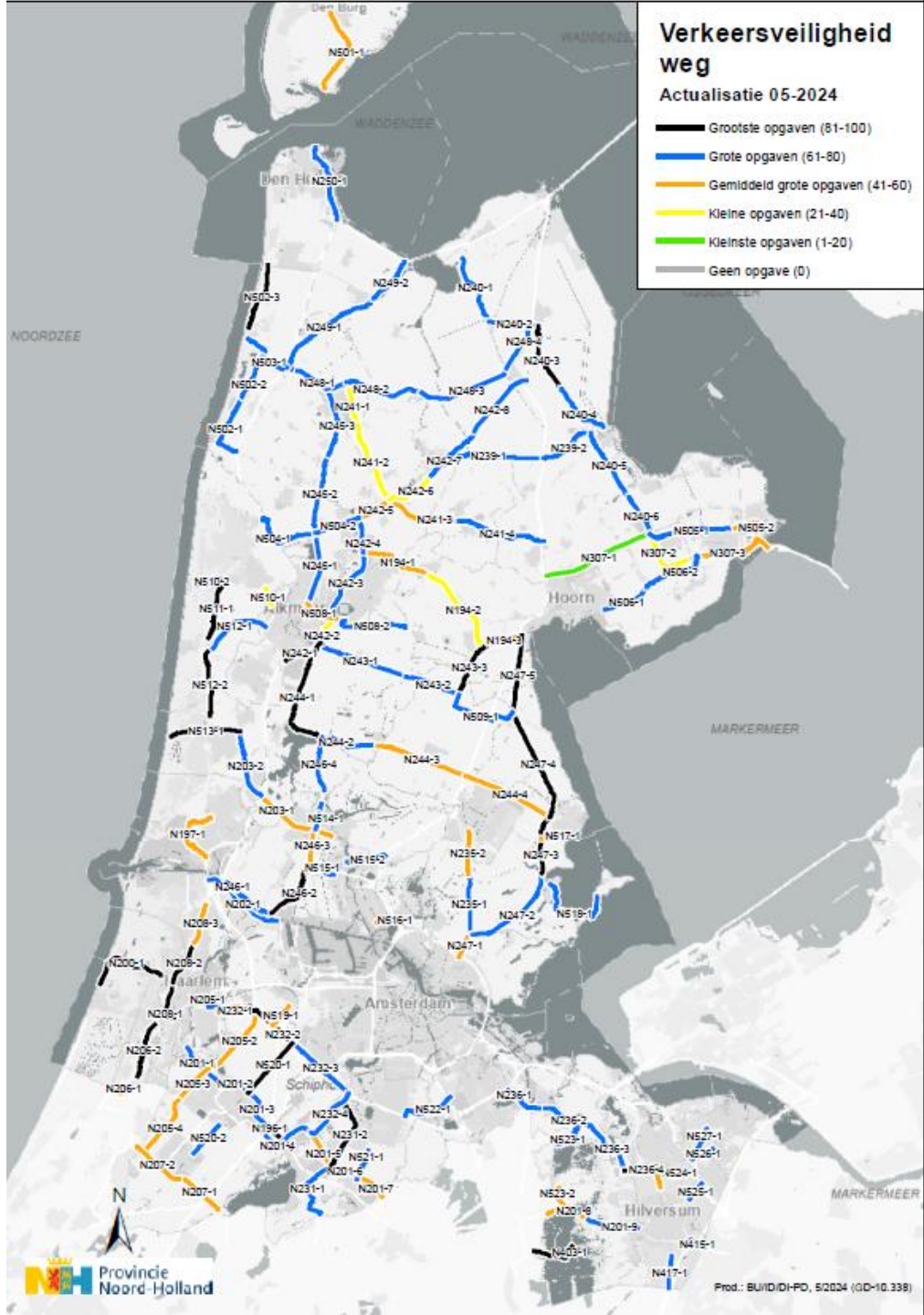
Gezondheid

Inzoom op verkeersveiligheid wegverkeer

De monitor uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi 2024-2028) bevestigt het beeld van onveiligheid. In dit document is er met een risicogestuurde benadering gekeken naar drie indicatoren: veilige infrastructuur (50% weging), mate van gereden snelheid boven de maximum snelheid (25%) en verkeersslachtoffers per wegkilometer (25%). Data uit deze indicatoren leveren geaggregeerd een score op voor verkeersveiligheid.

Wat opvalt aan de scores is dat het merendeel van de wegen in Noord-Holland Noord blauw zijn gekleurd als grote opgaven. Dit komt met name door de infrastructuur die veiliger kan worden ingericht, zoals een middenberm op de N-weg om frontale ongevallen te voorkomen, obstakels verder uit de kant zetten om ongevallen met obstakels lang de weg te voorkomen of veiligere kruispunten zoals rotondes of verkeersdrempels waardoor kruispunten overzichtelijker en met lagere snelheid betreden worden.

Specifiek de duinwegen (N511, N512 en N502) zijn als categorie te onderscheiden als onveilig. Dit zijn vaak wegen die langs de rand van de duinen liggen. Veelal bochtige wegen met smalle tussenbermen met fietspad, obstakels dicht tegen de weg aan en relatief veel in- en uitritten.



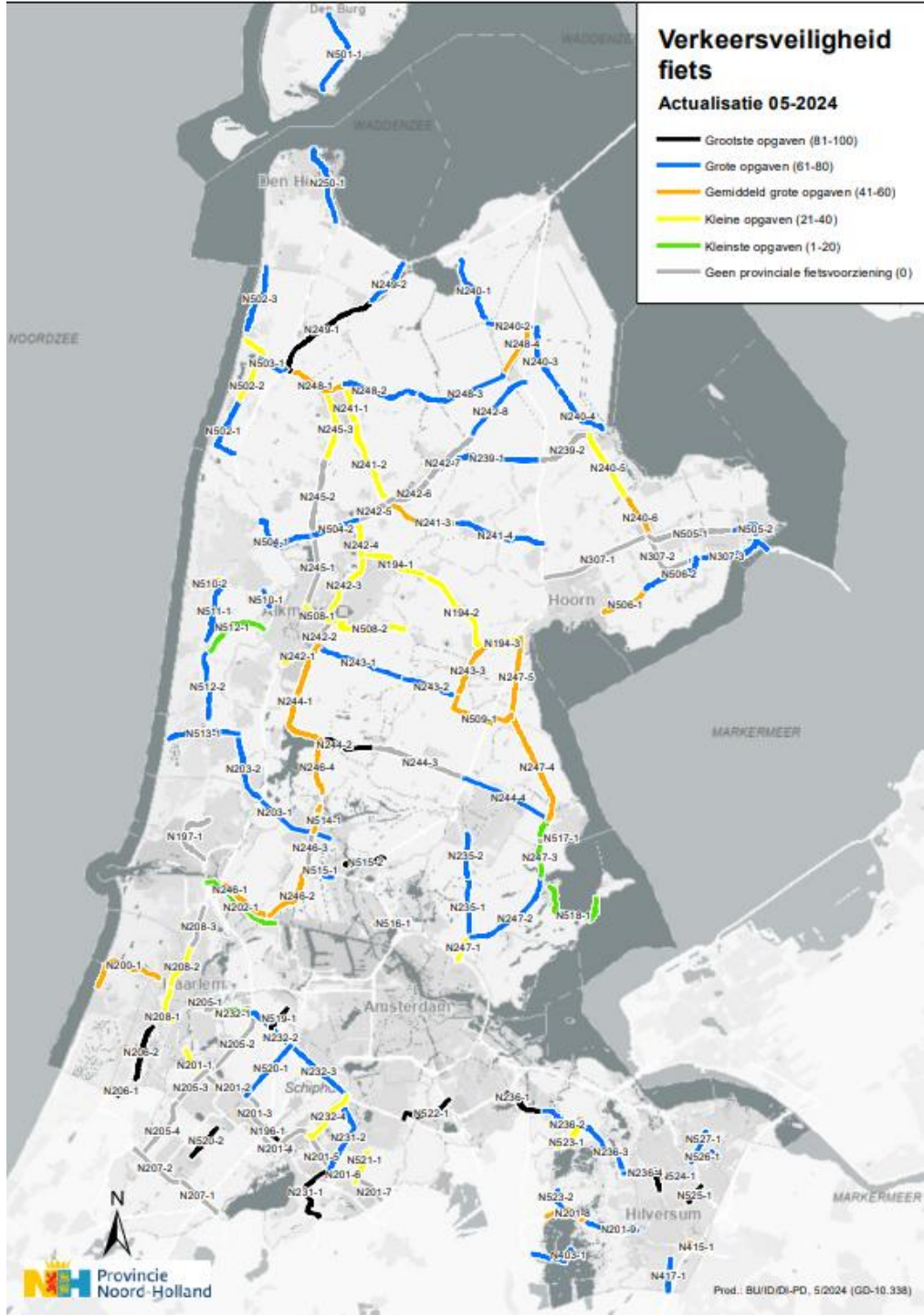
Gezondheid

Inzoom op verkeersveiligheid fietsverkeer

Onder ernstig verkeersgewonden vormen fietsers de grootste groep – in Noord-Holland (excl. Vervoerregio Amsterdam) zo'n 73% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden. In Noord-Holland (excl. Vervoerregio Amsterdam) stijgt het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers over de tijd, vooral in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers. De fietser vormt de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, en de aantallen stijgen in Noord-Holland over de tijd, vooral onder oudere fietsers. Door de verdere vergrijzing wordt onder deze groep ook in de toekomst de grootste stijging in aantallen ernstige verkeersslachtoffers verwacht.

Maatregelen als het aanleggen van vrijliggende fietspaden, het vergevingsgezind inrichten van fietsinfrastructuur, en het verlagen van de maximumsnelheid op wegen (met name binnen de bebouwde kom) dragen sterk bij aan de veiligheid van fietsers. Juist in de stedelijke gebieden en toeristische gebieden met veel fietsers levert dit veel letselwinst op.





4

Opgaven

Opgaven in kaart

Nu er een beeld is ontstaan van de knelpunten in de regio op basis van de analyses voor Brede Welvaart en de Beleidsinventarisatie kunnen de opgaven in kaart worden gebracht. Het visueel maken van deze opgaven biedt inzicht in de geografische spreiding en de onderlinge relaties tussen verschillende mobiliteitsvraagstukken.

De opgaven worden tevens ingedeeld in de brede welvaart-thema's, zodat duidelijk is aan welk thema de opgave raakt. Bij de indeling is gekeken naar het thema waar de opgave het meest aan raakt, het is echter niet uitgesloten dat de opgave tegelijkertijd ook aan andere thema's raakt.

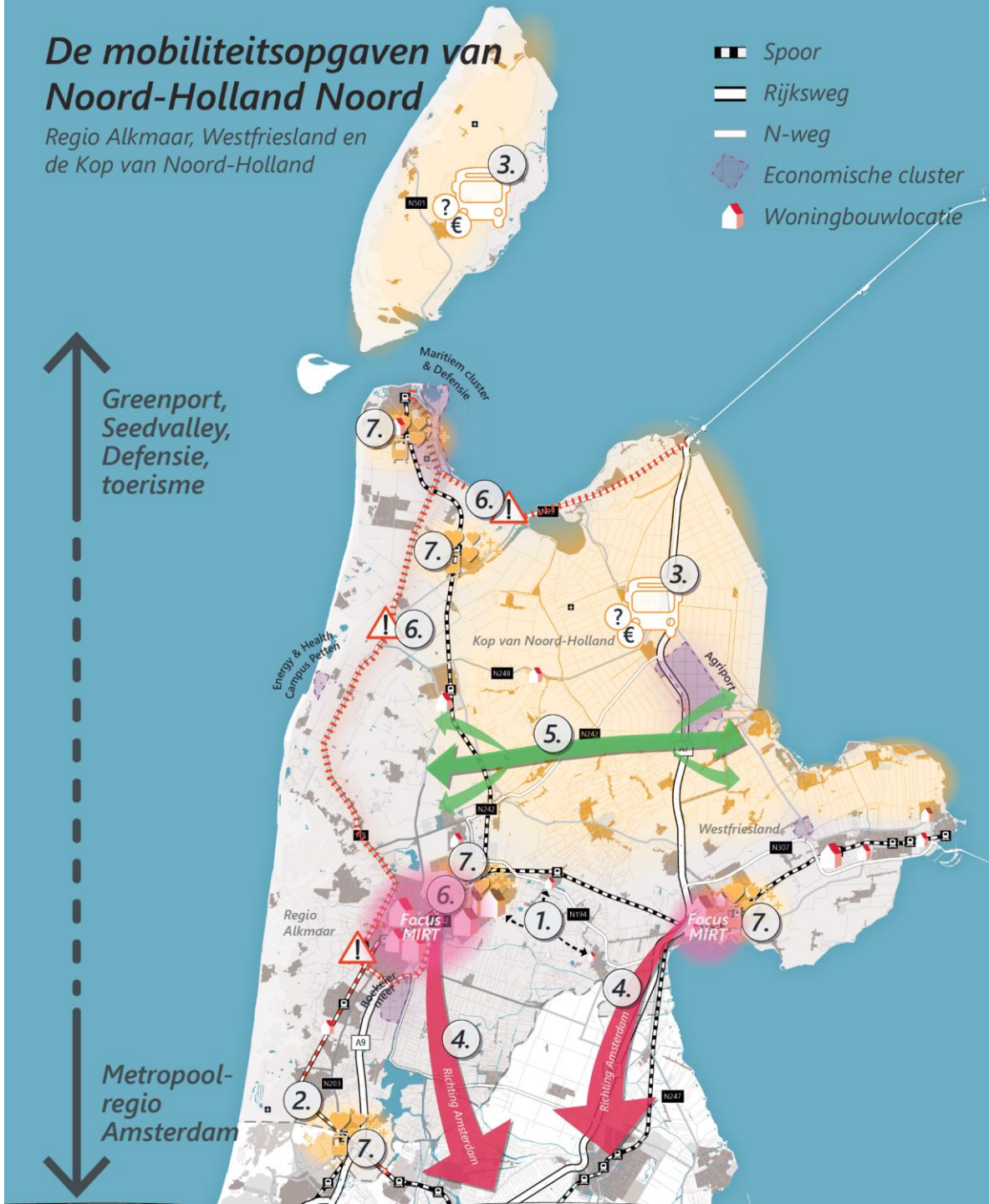
De opgaven in kaart gebracht

Op basis van de analyses van het beleid en de brede welvaart-indicatoren zijn een zevental grote gebiedsoverstijgende en mobiliteitsgerelateerde opgaven geïdentificeerd voor Noord-Holland Noord. Deze opgaven worden hieronder en geografisch op de kaart rechts weergegeven.

Bij het filteren naar opgaven is met name gekeken naar het bovenregionale belang van de opgave. Oftewel: heeft deze behalve op de plek van de opgave zelf ook effect op andere regio's?

Verdere beschrijving opgaven op volgende pagina

1. Bouw 42.500 woningen in NHN t/m 2030
2. Realiseren PHS-dienstregeling
3. Vervoerarmoede landelijk gebied
4. Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits)
5. Ontoereikende oost/west verbindingen
6. Verkeersveiligheid en doorstroming
7. Verbeteren stationswaardering



De achtergrond van de opgaven

Bouw 68.000 woningen t/m 2040 

De regio kent de komende decennia een sterke groei, met in totaal de ambitie in de Woondeal om t/m 2030 42.500 woningen toe te voegen. Een verdere doorkijk biedt zelfs zicht op een totaal van 68.000 woningen. De locatiekeuze van woningbouw heeft effect op de economische vitaliteit, mobiliteitsgedrag, het versnellen van de energietransitie en de leefbaarheid van bestaande wijken. Met het bouwen rondom voorzieningen liggen er kansen om het voorzieningenniveau te versterken en de mobiliteitsbewegingen te verminderen.

Realiseren PHS-dienstregeling 

De spoorcapaciteit tussen Dijk en Waard/Alkmaar en de MRA loopt tegen de grenzen aan en zal in de toekomst tekort schieten. Dit heeft negatieve gevolgen voor de economische vitaliteit (bereikbaarheid banen) en duurzaamheid (meer mensen in de auto).

Een capaciteitstoename is noodzakelijk, wat betekent dat er op netwerkniveau aanpassingen gedaan moeten worden. Dit is voorzien in het PHS-programma voor de Zaancorridor. Echter blijven er nog onopgeloste vraagstukken om de volledige PHS-dienstregeling te kunnen realiseren. Dit heeft vooral betrekking op kruisingen tussen het spoor- en wegverkeer. Bij verdere ontwikkeling in Westfriesland is de verwachting dat hier ook opgaven ontstaan bij kruisingen van spoor- en autowegen.

Vervoerarmoede 

De autoafhankelijkheid in combinatie met de verschraling in het openbaar vervoer zetten de sociale inclusiviteit met name in de landelijke gebieden onder druk, evenals de leefbaarheid in de kernen. Voor de mensen die geen beschikking hebben over een auto zijn veel van de regionale maatschappelijke voorzieningen en banen niet binnen aanvaardbare tijd te bereiken. Ook spelen er vaak sociaal-maatschappelijke en financiële problemen die bijdragen aan vervoerarmoede. Mensen reizen hierdoor minder vaak, minder ver of vermijden sommige reizen in zijn geheel. De oorzaak van deze problemen kunnen erg verschillen per individu. Er liggen daarmee grote opgaven voor gelijke kansen voor sociaaleconomisch kwetsbaardere groepen, zoals ook benoemd in de rapporten *"Elke Regio Telt"* en *"Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland"* .

Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits) 

In de regio Noord-Holland Noord is er sprake van een onevenwichtige woon-werk balans wat leidt tot grote verschillen in de vervoersstromen over de dag. Vanuit de Regio NHN gaat in de ochtend een veelvoud aan verkeer richting de MRA en aan het eind van de middag terug. Dit betekent enerzijds congestie en capaciteitsproblemen, terwijl richting NHN overcapaciteit is en de tegenspits ontbreekt. De toekomstige woningbouw rondom Alkmaar, Dijk en Waard en Hoorn zullen deze bewegingen versterken, wanneer het aantal arbeidsplaatsen niet evenredig zal toenemen. De opgave is dan ook om voldoende arbeidsplaatsen te realiseren binnen de regio, om de economische vitaliteit van de regio te waarborgen en om meer evenwicht te krijgen in de vervoersstromen van en naar de MRA.

De achtergrond van de opgaven

Ontoereikende oost/westverbindingen 

Binnen de regio Noord-Holland Noord ontbreken sterke oost-westverbindingen, terwijl de relaties tussen de kernen er wel zijn. Uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat er sterke vervoerrelaties bestaan tussen de gemeenten Hoorn- Koggenland – Dijk en Waard, Schagen – Hollands Kroon en Hollands Kroon – Medemblik. Vooral de kwaliteit van de fietsverbinding is niet optimaal, maar ook voor de auto kunnen verbindingen worden verbeterd (met name in de Kop). Betere, en meer doorfietsroutes kunnen bovendien helpen om een modal shift van de auto naar de fiets te stimuleren.

Verkeersveiligheid en doorstroming 

In de regio Noord-Holland Noord liggen er uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid. De opgave ligt voornamelijk op de N9, N99 en de N242. Ook in stedelijk gebied is de weginrichting en de inrichting van kruispunten vaak suboptimaal. De verkeersongevallen zorgen voor veel gezondheidsschade. Het verbeteren van de verkeersveiligheid draagt bij aan de brede welvaart omdat het bijdraagt aan de gezondheid van inwoners.

Qua doorstroming is voor de regio met name de ring Alkmaar een opgave. Bovendien hebben knelpunten ten zuiden van Regio Alkmaar (de MRA) ook zijn weerslag op de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Het gebied is erg noord-zuid georiënteerd, terwijl de alternatieve hoofdroutes richting het oosten (Afsluitdijk en Houtribdijk) niet volledig benut lijken te worden.

Verbeteren stationswaardering 

De knooppuntwaardering van een aantal stations in de regio ligt onder de gemiddelde stationswaardering in Noord-Holland. Met name vanwege achterblijvende kwaliteit van de stationsomgevingen ligt er bij veel van de stations een opgave. Stations met een lage waardering zijn Anna Paulowna (stationswaardering 6,7*), Den Helder (6,0), Den Helder Zuid (5,4), Heerhugowaard (6,7), Hoorn Kersenboogerd (6,3), en Uitgeest (6,2). Bij een deel van deze stations worden al verbeteringen uitgevoerd of er zijn al concrete plannen. Met het aantrekkelijker maken van stations en de stationsomgeving wordt duurzaam reisgedrag gestimuleerd wat de modal shift kan verduurzamen.

**Cijfers op basis van Stationsbelevingsmonitor 2024*



5.

Maatregelen

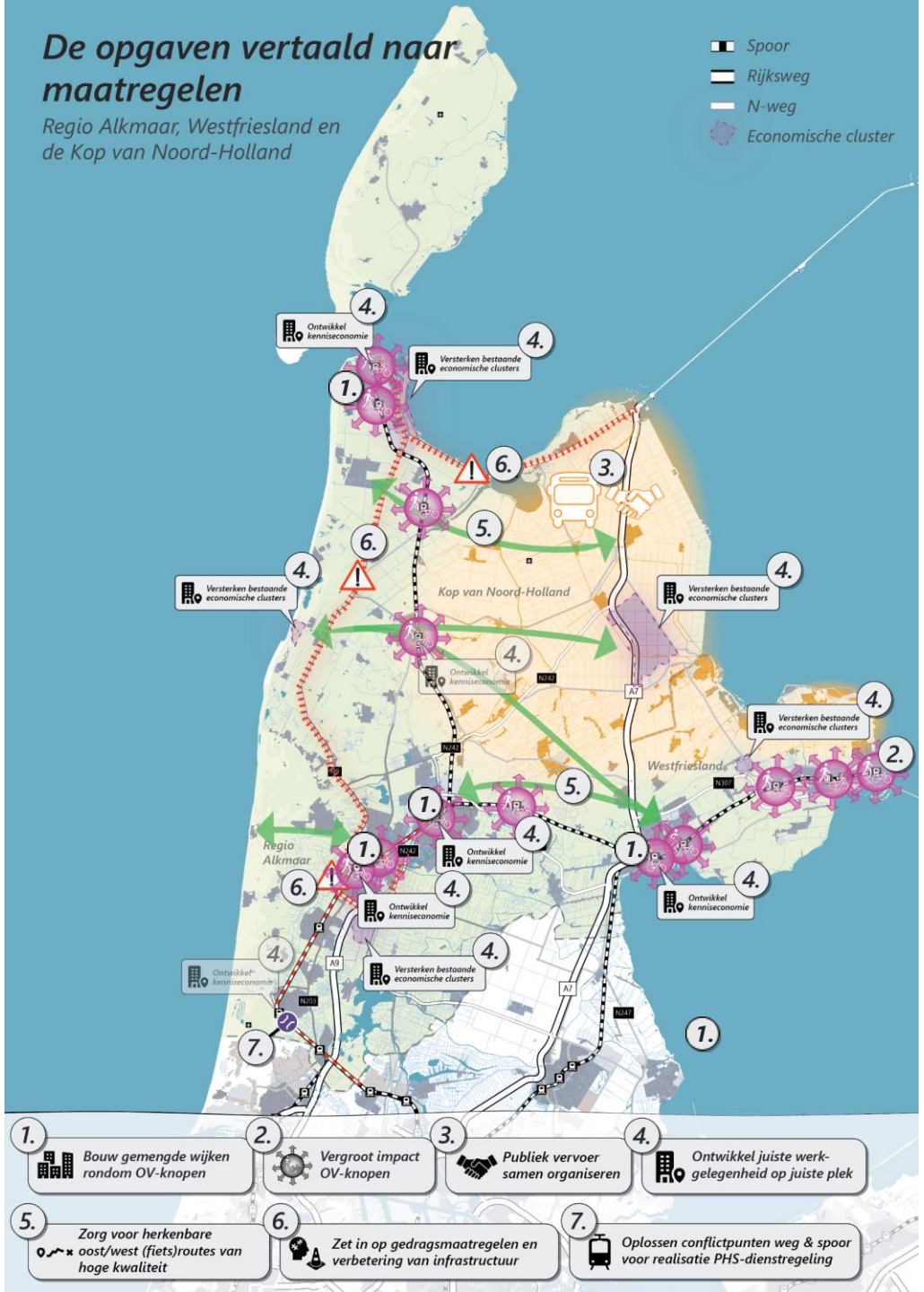
Van opgaven naar maatregelen

Nu de opgaven in kaart zijn gebracht kunnen deze vertaald worden naar maatregelen. Dit is opnieuw visueel gemaakt in de vorm van een kaart. De opgaven zijn genummerd en zijn per nummer terug te vinden op de kaart.

Om tot deze vertaling van opgaven naar maatregelen te komen is de vraag gesteld hoe elke opgave aangepakt kan worden, rekening houdend met de lokale situatie en de maatregelen die tot op heden al zijn uitgevoerd.

Net als bij het identificeren van de opgaven ligt hierbij de focus op het formuleren van maatregelen die niet alleen lokaal effect hebben, maar ook op bovenregionaal schaalniveau voordelen hebben.

Kaartbeeld


De opgaven vertaald naar maatregelen
Regio Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland
Spoor
Rijksweg
N-weg
Economische cluster
Kop van Noord-Holland
Westfriesland
Regio Alkmaar
Ontwikkel kenniseconomie
Versterken bestaande economische clusters
1. Bouw gemengde wijken rondom OV-knopen
2. Vergroot impact OV-knopen
3. Publiek vervoer samen organiseren
4. Ontwikkel juiste werk-gelegenheid op juiste plek
5. Zorg voor herkenbare oost/west (fiets)routes van hoge kwaliteit
6. Zet in op gedragsmaatregelen en verbetering van infrastructuur
7. Oplossen conflictpunten weg & spoor voor realisatie PHS-dienstregeling

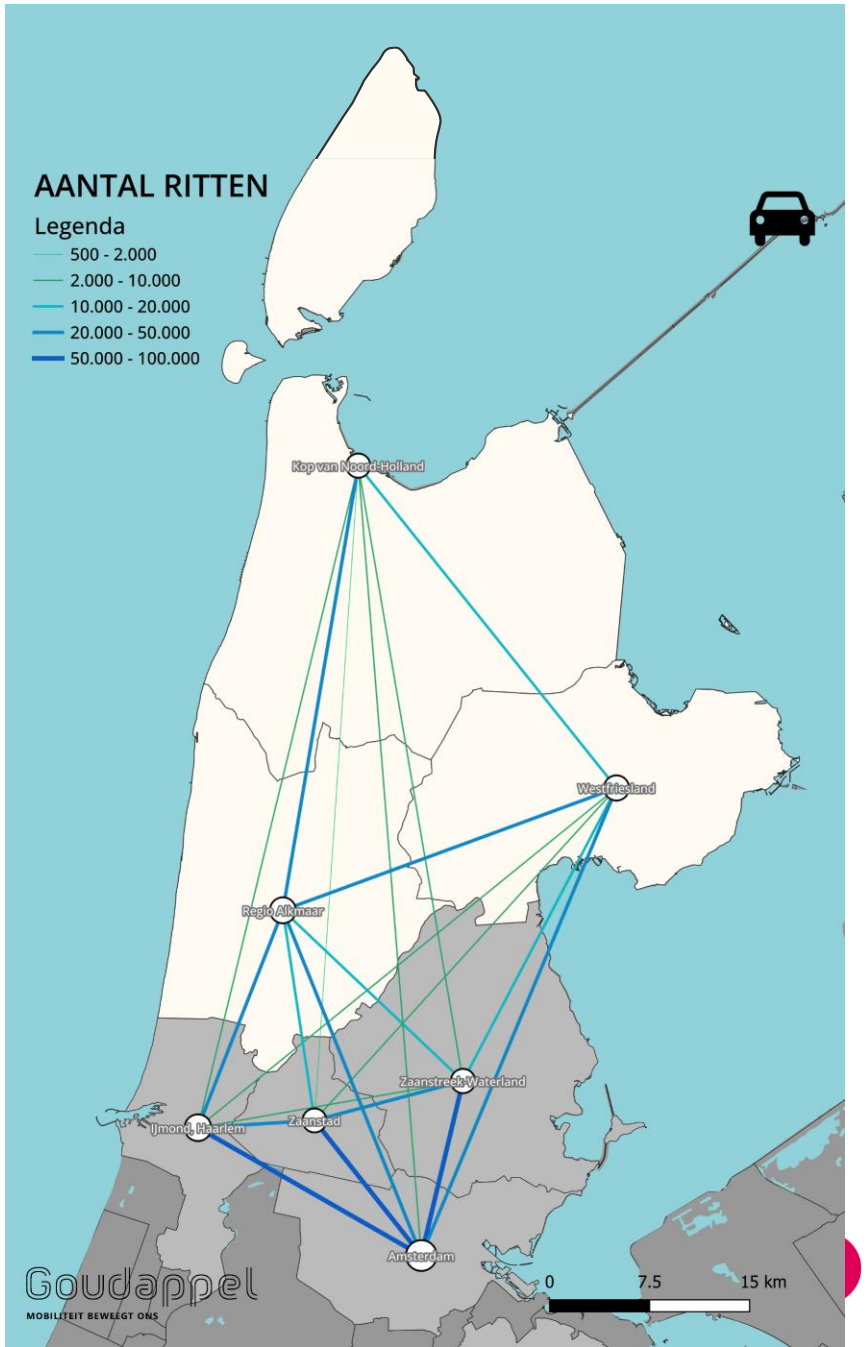
Opgave	Maatregel	Uitleg
Bouw 68.000 woningen tot 2040 	**(1) Bouw gemengde wijken rondom OV-knopen met werk en voorzieningen op loopafstand**	De regio kent een grote woningbouwopgave, waarvan het grootste deel al rond OV-knooppunten wordt gerealiseerd. Het is hierbij belangrijk om te zorgen voor arbeidsplaatsen en dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand. Hierdoor worden actieve vervoerwijzen meer gebruikt en neemt de druk op het wegennet niet verder toe. Het overgrote deel van de reisbewegingen wordt namelijk op deze korte afstanden gemaakt, en uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat in Noord-Holland Noord veel van deze ritten nog met de auto worden gemaakt. Het ontwikkelen van A-milieus (hoogstedelijke, gemengde gebieden) rond stations heeft bovendien een positieve wisselwerking op het gebruik van het station en mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling zelf (bv. lage parkeernormen, hoogbouw, draagvlak voor horeca en detailhandel en ontwikkeling commercie).
Verbeteren stationswaardering 	**(2) Zorg voor levendigheid rond stations en vergroot bereik met langzaam verkeerroutes**	De opgave wat betreft stationsbeoordelingen wordt op dit moment al opgepakt door de regio en haar partners. Vernieuwingen vinden al plaats bij o.a. Den Helder Zuid, Uitgeest, Alkmaar Noord en Hoorn Kersenboogerd. Om deze vernieuwde en bestaande stations optimaal te benutten en de beoordelingen verder te verbeteren is het van belang te sturen op het type functies die rond de stations ontwikkeld worden. Deze functies dienen de stationsomgeving levendig te maken en de sociale veiligheid te bevorderen door de constante stroom bezoekers die zij trekken. Denk hierbij aan supermarkten, bibliotheken, concertzalen, horeca en detailhandel. Ook is het van belang de stations goed aan te takken op wandelroutes en (door)fietsroutes. Zo wordt het bereik van de stations vergroot en wordt de potentie beter benut. Het vergroten van het bereik van de stations bevordert ook de inclusiviteit: vooral in combinatie met de elektrische (deel)fiets kunnen zo ook de landelijke (OV-arme) gebieden makkelijker worden bereikt. Goede stallingsmogelijkheden en deelfietsvoorzieningen bij stations zijn hierin een voorwaarde.
Vervoerarmoede landelijk gebied, 	**(3) Publiek vervoer landelijk gebied samen met werkgevers en lokale gemeenschappen organiseren**	Het landelijk gebied in Noord-Holland Noord (met name de Kop) kampt met vermoerarmoede. Hier is de auto dominant en het OV-aanbod schaars. Het reguliere OV staat hier onder druk vanwege de lage bevolkingsdichtheid en kent problemen in de exploitatie ten gevolg. Door vervoer samen met werkgevers en lokale gemeenschappen te organiseren kan er toch publiek vervoer op deze plekken worden aangeboden. Bestaande voorbeelden zijn de HugoHopper en bus 251 naar de E&H Campus Petten. Laatstgenoemde is een publieke buslijn die mede door bijdrage van werkgevers tot stand is gekomen, hierdoor kunnen naast werknemers ook anderen er gebruik van maken. Daarnaast kan de elektrische fiets dankzij de grote actieradius een goed alternatief zijn om het landelijk gebied bereikbaar te houden. Dit kan ook in combinatie met het OV door te zorgen voor goede (veilige) stallingsplekken en laadmogelijkheden. Ook het toegankelijker maken van het fietsen zelf is kansrijk, niet alleen door in de infrastructuur te investeren maar ook met fietslessen en subsidiemogelijkheden voor kwetsbare groepen. Om deze groepen te bereiken kunnen bestaande sociale instanties ingezet worden, zoals bibliotheken, buurthuizen of de voedselbank.

Opgave	Maatregel	Uitleg
Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits) 	**(4) Ontwikkel arbeidsplaatsen in kenniseconomie rondom OV-knooppunten en versterk bestaande economische clusters**	Het versterken van de werkgelegenheid in de regio zorgt ervoor dat meer inwoners werk op loop- of fietsafstand hebben, wat gunstig is voor het tegengaan van extra autoverkeer. Het is hierbij belangrijk om de ruimtelijke ontwikkeling voor zover dit mogelijk is te sturen, zodat de juiste arbeidsplaatsen op de juiste plek worden ontwikkeld. Ook toerisme kan bijdragen aan het creëren van een tegenspits. Bijvoorbeeld banen in de kenniseconomie kunnen het best rond (Intercity)stations worden geclusterd, aangezien deze doelgroep vaker gebruik maakt van het openbaar vervoer. Arbeidsplaatsen met een regionale aantrekkingskracht kunnen zo ook een tegenspits bevorderen in de trein, wat gunstig is voor de exploitatie. Voor bestaande clusters in de agri-, defensie- en healthsectoren is vooral een goede auto- en logistieke bereikbaarheid van belang. Inzet op de fiets is echter ook kansrijk voor lokale werknemers, hiervoor zijn comfortabele en verkeersveilige fietsvoorzieningen randvoorwaardelijk. Door deze clusters te versterken wordt de aantrekkingskracht vergroot, hierdoor wordt bijvoorbeeld ook een goede OV-ontsluiting van deze gebieden meer kansrijk. Een recent voorbeeld is het initiatief van ProRail om te verkennen of de treinfrequentie naar Den Helder verhoogd kan worden, mede vanwege de voorziene groei van de Koninklijke Marine in de stad. Zo laat dit voorbeeld zien hoe investeringen in veiligheid en nationale infrastructuur ook regionaal brede baten opleveren.
Ontoereikende oost/west-verbindingen 	**(5) Zorg voor herkenbare oost/west (fiets)routes van hoge kwaliteit**	Op dit moment zijn de regionale (fiets)routes met name noord/zuid georiënteerd. Dit terwijl er uit de bereikbaarheidsanalyses blijkt dat er sterke oost/west relaties bestaan in Noord-Holland Noord. Voor de auto ontbreken vooral oost/westverbindingen in de Kop en voor de fiets ontbreken dit soort verbindingen in heel de regio. Voor de fietsroutes geldt dat het verbeteren en herkenbaarder maken van deze routes bijdraagt aan een modal shift van autogebruik naar fietsgebruik. De getoonde lijnen op de kaart geven een eerste aanzet van de relaties waar aan gedacht kan worden.
Verkeersveiligheid en doorstroming 	**(6) Zet in op gedragsmaatregelen en verbetering van de infrastructuur**	Om de verkeersveiligheid en doorstroming in de toekomst te waarborgen zijn gedragsmaatregelen én verbetering van de infrastructuur nodig. De verbeteringen in de infrastructuur zitten met name in regio Alkmaar (de ring Alkmaar en N242), wat onder meer in de Regionale Investeringsagenda Alkmaar is geduid. Het vastlopen van deze draaischijf heeft niet alleen negatieve effecten voor regio Alkmaar, maar ook voor de Kop en Westfriesland. Ook de doorstroming op het Rijkswegennet blijft belangrijk, bijvoorbeeld door het uitvoeren van het maatregelpakket Corridor Amsterdam-Hoorn en het beter gebruiken van de huidige infrastructuur richting het oosten (Houtribdijk en Afsluitdijk). Wanneer (logistiek) vervoer meer van deze routes gebruikmaakt, kan dit de druk op de wegen richting de MRA verminderen. Dit kan bereikt worden door bijvoorbeeld afspraken te maken met logistieke partijen. Buiten regio Alkmaar zijn verbeteringen noodzakelijk op de N9 en N99. Hier staat met name de verkeersveiligheid onder druk. Qua gedragsmaatregelen is inzet op meer fietsgebruik (en OV in stedelijk gebied) ook kansrijk. Tevens kunnen lagere parkeernormen en de ontwikkeling van mobiliteitshubs hier een onderdeel van zijn. Start stapsgewijs met pilots en werk bijvoorbeeld campagnes uit die mensen stimuleren om meer gebruik te maken van (elektrische) fiets, deelmobiliteit en het OV.
Realiseren PHS-dienstregeling 	**(7) Oplossen conflictpunten weg en spoor om PHS-dienstregeling te kunnen realiseren**	Om de PHS-dienstregeling te kunnen realiseren en zo het groeiende treingebruik te kunnen faciliteren op de Zaancorridor is het een voorwaarde dat de conflictpunten tussen weg en spoor worden opgelost. Het gaat dan om de relatief drukkere wegen die het spoor gelijkvloers kruisen, zoals op de Beverwijksestraatweg bij station Castricum.

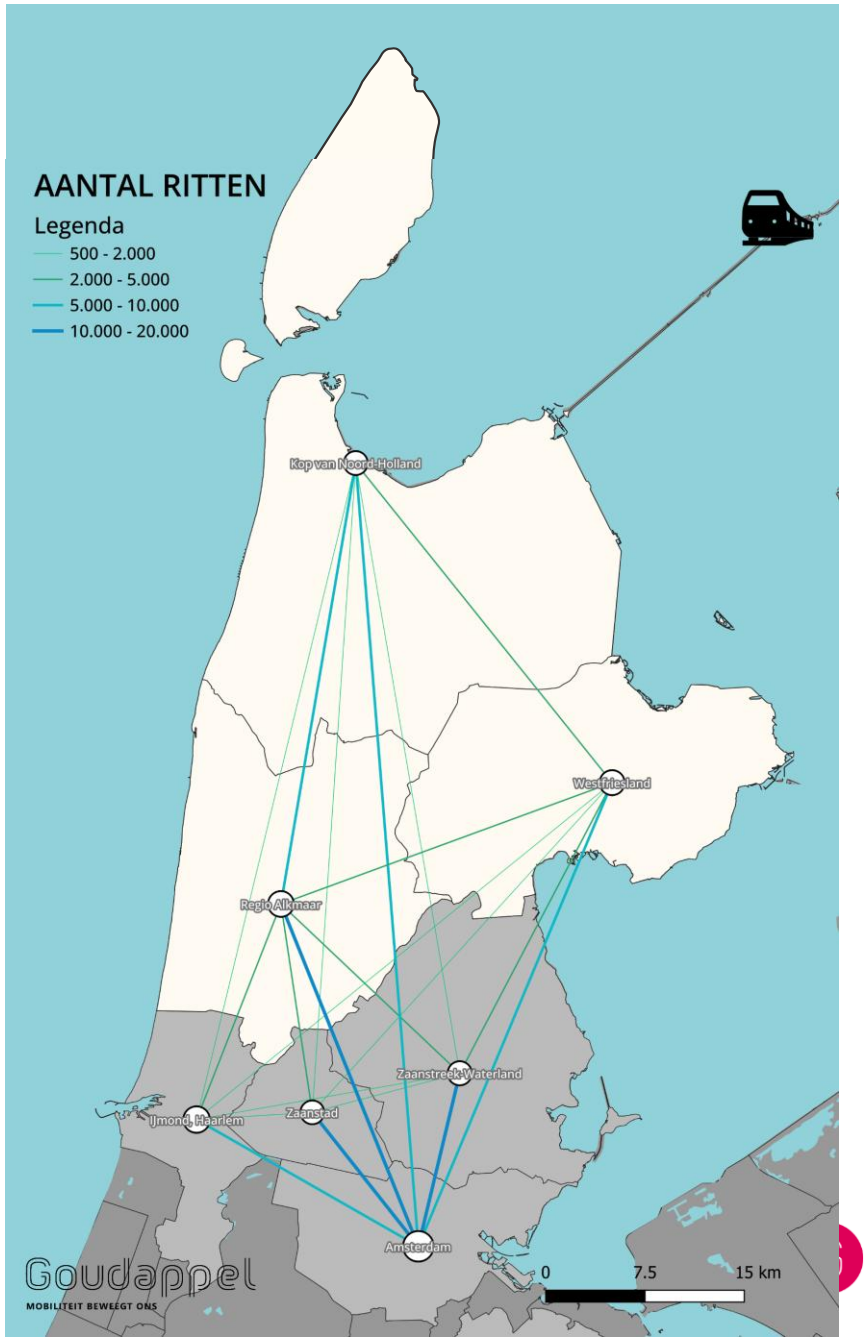


Bijlage

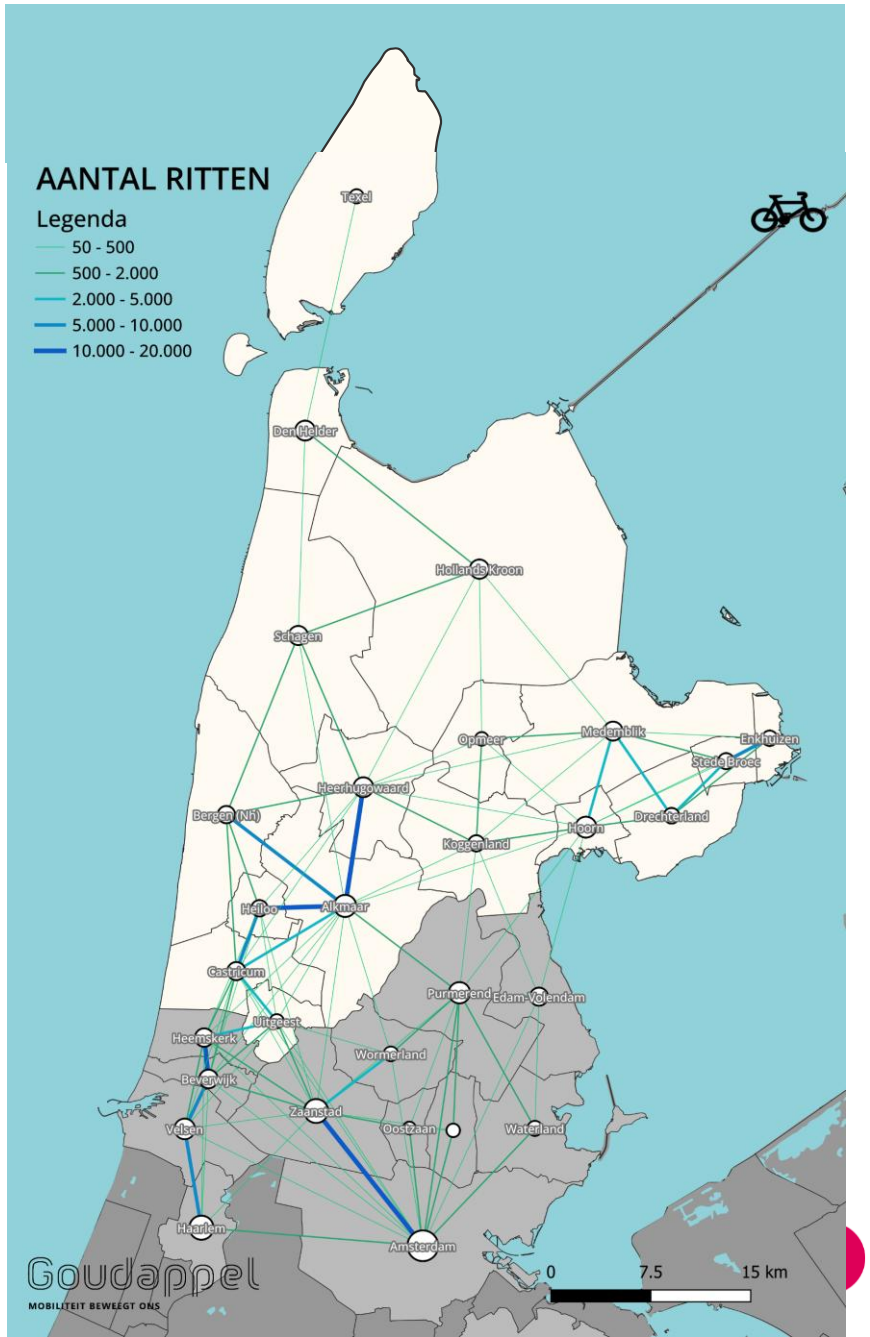
Aantal ritten per deelregio - auto



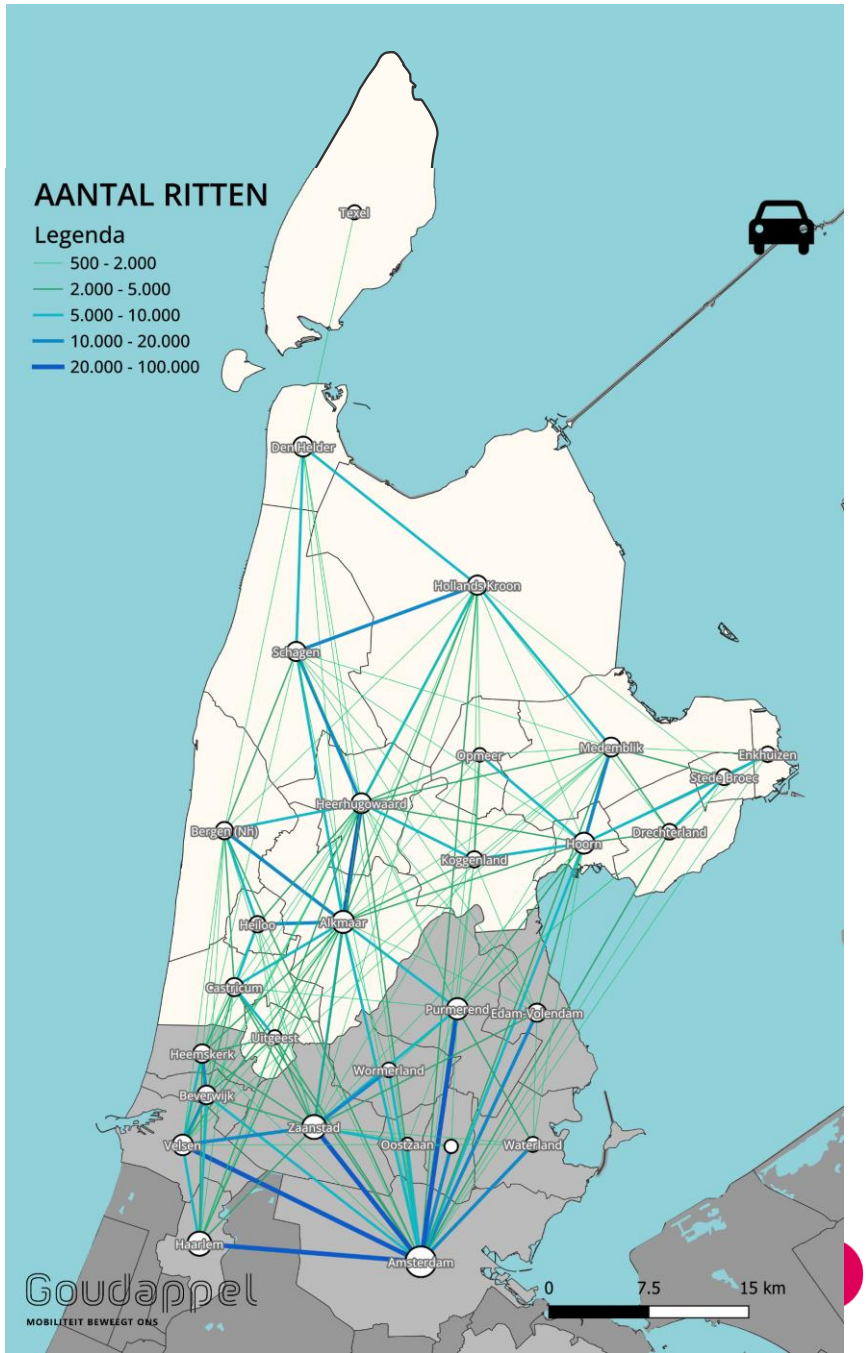
Aantal ritten per deelregio - OV



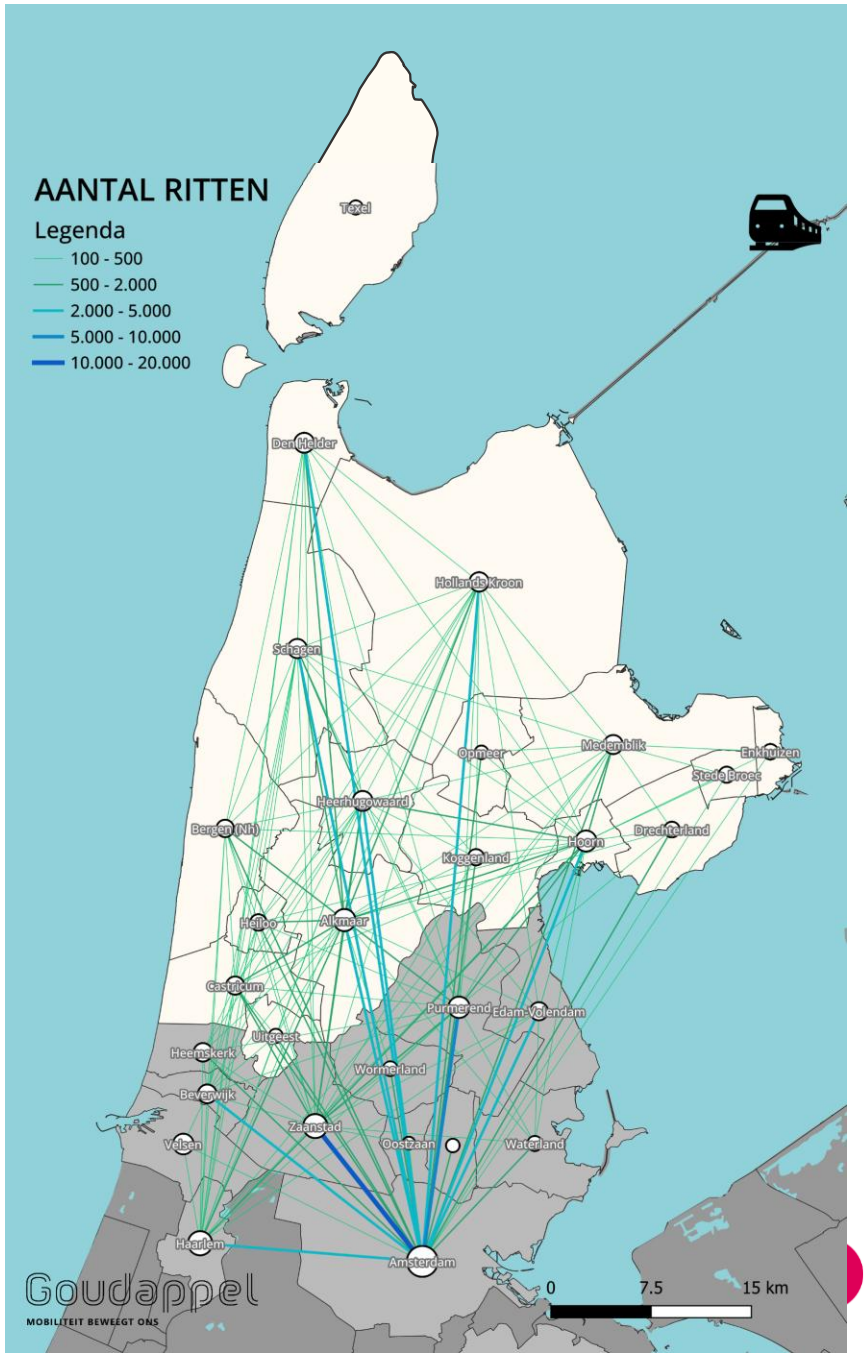
Aantal ritten per gemeente - fiets



Aantal ritten per gemeente - auto



Aantal ritten per gemeente - OV



Gebruikte beleidsdocumenten

- Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027
- Actieplan Fiets 2024-2028
- Analyse document Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord
- BO-bijlage 1_Onderzoek verkeersveiligheid
- Bereikbaarheidsvisie september 2020
- Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021–2050
- Concept Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland
- DV3 Visie duurzaam veilig wegverkeer
- Detailhandelsvisie West-Friesland
- Doorfietsroutenetkaart eindbeeld 2040
- Economische waarde N250 Den Helder
- Eindrapportage verkeersveiligheid
- Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan koggenland
- Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan Medemblik
- Hoofdlijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050
- Hubsstrategie provincie Noord-Holland
- Inhoudelijke Rapportage Regionale Investeringsagenda Alkmaar - 3e Concept
- MKBA N77 Wieringen
- Mobiliteitsvisie Hoorn 2030
- Mobiliteitsvisie Texel Den Helder
- Multimodaal_Toekomstbeeld_MRA_definitief
- NHN bereikbaarheidsvisie april 2020
- OMC tbv beeldvormende cie def
- Ontwikkelagenda Hoornse lijn
- Ontwikkelbeeld Zaancorridor eindrapport
- Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord
- Perspectief Mobiliteit
- Projectenlijst Helderselijn_versie1.4
- Quick scan Den Helder N77 definitief
- Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland
- Regionale Agenda Mobiliteit Alkmaar 2023-2025
- Regionale Agenda Mobiliteit West-Friesland 2023
- Rii_elke_regio_telt_nieuw_hr_def
- Ruimtelijk Voorstel
- Samenwerkingsagenda Regionale samenwerking 2024
- Strategie Werklocaties West Friesland 2022
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- TU_SKG_RIA_Handreiking_hbVbeKO
- Tien punten plan Helderse lijn
- Uitvoeringsprogramma Noord-Holland 2030
- Uitvoeringsprogramma Pact Westfriesland
- Verkeersveiligheid en doorstroming N9 N99
- Visie Woondeal Noord-Holland Noord
- Visie bereikbaarheid Forum
- WFR-Ruimtelijke Agenda 2024
- Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024
- Woonakkoord Alkmaar
- Woonakkoord Kop van Noord-Holland 2022–2026
- Woonakkoord Westfriesland
- Woondeal Noord-Holland Noord
- stationsbelevingsmonitor-2023

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Rondvraag

Recht van Statenleden om aan GS inlichtingen te vragen over het door hen gevoerde bestuur door het stellen van een rondvraag in een commissievergadering.
De vragen zijn beknopt en politiek van aard.

De fractie van D66 Noord-Holland.

Heeft de onderstaande rondvraag over Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek (C-agenda).

Aan gedeputeerde Olthof

Commissievergadering Ruimte d.d. 8 september 2025

De vragen luiden als volgt:

In het Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek staat dat de huidige subsidieregeling nog niet voldoende is om het gehele regionale doorfietsroutenetwerk en in het bijzonder de 6 prioritaire routes binnen een termijn van 5 jaar te realiseren. De fractie van D66 vindt dit een gemiste kans en vindt dat het ambitieniveau omhoog moet. Binnen het domein mobiliteit moet er immers voor 2030 nog veel extra CO2 reductie gevonden worden. Dat heeft gedeputeerde staten afgesproken in de Provinciale Klimaat en Energieverkenning (PKEV). Het aanleggen van doorfietsroutes helpt onze inwoners vaker de auto te laten staan en de fiets te pakken en levert zo aan die CO2 reductie een bijdrage. We hebben de volgende vragen aan gedeputeerde Olthof:

1. Wat is de reden dat de verschillende overheidslagen niet tot het benodigde bedrag zijn gekomen om het gehele regionale doorfietsroutenetwerk in de Gooi en Vechtstreek af te maken?
2. Hoeveel geld moet er precies bij om de 6 prioritaire routes binnen een termijn van 5 jaar te realiseren en hoeveel om het gehele regionale doorfietsroutenetwerk af te maken?
3. Is de gedeputeerde net als D66 van mening dat het aanleggen van doorfietsroutes nodig is om onze CO2 reductiedoelen voor 2030 te halen? Zo ja, wat is de gedeputeerde van plan om toch genoeg financiering te vinden om dit gehele regionale doorfietsroutenetwerk te realiseren? Zo nee, waarom niet?

Rondvraag Gedeputeerde Olthof in commissie ruimte 8 september 2025

Op 13 maart kwam het fantastische nieuws dat Groen-Links/PvdA en NSC eindelijk de mening deelt van de SP dat provincies de mogelijkheid moeten krijgen om een eigen OV-bedrijf op te zetten. Hier diende de SP eerder al een motie over in te beginnen op Texel.

Nu er in de Tweede Kamer een meerderheid is om provincies de mogelijkheid te geven een eigen provinciaals OV bedrijf op te zetten en de kans groot is dat de raad van State fiat gaat geven.

https://www.rtl.nl/nieuws/artikel/5439812/tweede-kamer-provincies-bussen-treinen-aanbestedingen-bedrijven-verschraling

1) Is Gedeputeerde op de hoogte van het artikel dat RTL nieuws onlangs publiceerde?
2) Is Gedeputeerde al begonnen hoe we dit nu al in Noord-Holland op kunnen pikken?

SP Statenlid Heidi Bouhlel

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

Verzenddatum

10 JULI 2025

Kenmerk
2420375 / 2420380

Uw kenmerk
niet van toepassing

Betreft: Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor het vernieuwen van de Omgevingsvisie

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht om de richtingen en ambities als voorzet voor het vernieuwen van de Omgevingsvisie vast te stellen. We voegen het bijbehorende ontwerpbesluit met bijlagen toe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris M.J.H. van Kuijk

voorzitter A.Th.H. van Dijk

6 bijlage(n)

1. PS-voordracht
2. Voorzet met richtingen en ambities ontwerp-omgevingsvisie
3. Keuzepalet
4. Tussenrapportage participatie
5. Samenvatting evaluatie huidige omgevingsvisie
6. Routekaart

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

Provincie Noord-Holland

2025

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 juli 2025

Onderwerp: Vaststellen richtingen en ambities als voorzet voor het vernieuwen van de Omgevingsvisie.

Kenmerk: 2420375 / 2420381

Bijlagen:

1. Voorzet richtingen en ambities ontwerp-Omgevingsvisie
2. Keuzepalet met inzicht in achterliggende keuzes en consequenties
3. Tussenrapportage participatie
4. Samenvatting evaluatie
5. Routekaart

1. Inleiding

De provincie Noord-Holland werkt aan het vernieuwen van haar Omgevingsvisie. We vragen u aan te geven welke richtingen en ambities u hiervoor mee wilt geven. Een voorzet hiervoor is opgenomen in bijlage 1.

De richtingen en ambities in bijlage 1 zijn gebaseerd op het keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie van de huidige Omgevingsvisie. We vragen u deze richtingen en ambities te bespreken in de commissie Ruimte van 8 september en ze vast te stellen in de PS-vergadering van 30 september.

Het vaststellen van de richtingen en ambities is een belangrijke stap in het vernieuwen van de Omgevingsvisie. Het geeft als het ware de toon en de kleur aan van de ontwerp-Omgevingsvisie. Na vaststelling door uw Staten zijn de richtingen en ambities de basis voor de verdere uitwerking in de ontwerp-Omgevingsvisie, de toetsing in de

Omgevingseffectrapportage (OER) en het gesprek dat we voeren met inwoners en andere betrokkenen in het participatietraject.

De richtingen en ambities zijn dus nog geen vaststaand beleid en hebben geen juridische status. Ze kunnen wijzigen als uit de OER, de participatie of de uitwerking blijkt dat een andere richting toch beter is. Maar het is ook niet zonder betekenis. Het geeft de richting aan die Noord-Holland op dit moment wil geven aan het vernieuwen van haar omgevingsbeleid.

De routekaart met daarop de samenhang tussen verschillende trajecten is bijgewerkt en daarom toegevoegd als bijlage.

Wat vooraf ging

Op 30 september 2024 hebt u de startnotitie voor het traject Regie op de ruimte vastgesteld. Daarmee werd de bestuurlijke opdracht om toe te werken naar een vernieuwde Omgevingsvisie bevestigd en werden de kaders voor deze opdracht vastgesteld. Het Ruimtelijk Voorstel werd toen door u vastgesteld als het inhoudelijk startpunt van Regie op de ruimte.

In maart van dit jaar hebt u vervolgens het bijbehorende participatieplan vastgesteld. Ook hebt u in maart in een informele sessie het werkboek besproken waarin basisonderdelen van het traject waren opgenomen. Een belangrijk onderdeel daarvan is de kaartenatlas (https://regie-op-de-ruimte-noord-holland.hub.arcgis.com/) waarin de feitelijke onderliggende gegevens zijn opgenomen die de basis vormen van de Omgevingsvisie.

De totstandkoming van de richtingen en ambities

Afgelopen maanden hebben we een aantal inhoudelijke verkenningen uitgevoerd en is het participatietraject van start gegaan. Daarnaast hebben we via een evaluatie gekeken welke wijzigingen in de opbouw en insteek van de huidige Omgevingsvisie gewenst zijn om de bruikbaarheid te vergroten.

<u>Voorzet richtingen en ambities op basis van onderzoek en de uitkomsten van de participatie</u>

- Bijlage 1 bevat de aanbevelingen voor de richtingen en ambities voor het opstellen van de ontwerp-Omgevingsvisie. Deze gaan zowel over de inhoud als over de vorm van de Omgevingsvisie en de manier waarop we willen sturen. We vragen u ze vast te stellen als voorzet voor de ontwerp-Omgevingsvisie.

<u>Keuzepalet: Keuzes en consequenties in beeld brengen met vier inhoudelijke verkenningen</u>

De keuzes die onder de richtingen en ambities liggen en de consequenties hiervan zijn opgenomen in het keuzepalet (bijlage 2). U kunt er uiteraard voor kiezen de richtingen en ambities aan te passen. Het keuzepalet geeft aan wat de consequenties zijn van deze wijzigingen en welke mogelijkheden dan worden uitgesloten.

Vier inhoudelijke verkenningen hebben inzicht gegeven in keuzes die voorliggen en de consequenties die deze keuzes hebben. Daarnaast leveren de verkenningen afzonderlijk, maar vooral het overzicht van de verkenningen bij elkaar, inzichten op.

Het gaat om de volgende vier verkenningen:

1. Wat als we het huidige beleid voortzetten.
2. Stel dat we gezonde leefomgeving en wonen leidend maken in onze ruimtelijke ontwikkelingen.
3. Stel dat we een natuurlijker water- en bodemsysteem als uitgangspunt nemen.
4. a. Stel dat we het maximaliseren van het verdienvermogen in Noord-Holland leidend maken.
   b. Stel dat we naast het maximaliseren van het verdienvermogen ook inzetten om actief bij te dragen aan een hogere mate van strategische Europese autonomie.

<u>Participatie: Ophalen wat inwoners, medeoverheden en belangenorganisaties in Noord-Holland belangrijk vinden</u>

- Het participatietraject is gericht op een aantal verschillende doelgroepen:
  a) Voor inwoners van Noord-Holland bestaat de participatie uit het online deel Jouw Noord-Holland, jouw ruimte. Op deze website kunnen mensen op vier thema's aangeven wat zij belangrijk vinden en waar hun zorgen liggen. Ook hield de provincie negen bewonersbijeenkomsten door heel Noord-Holland om lokaal op te halen wat mensen belangrijk vinden. Verder was de provincie aanwezig bij Bevrijdingspop om bezoekers met een quiz en met gesprekken te informeren over de vernieuwing van de Omgevingsvisie.
  b) Voor de medewerkers van medeoverheden en maatschappelijke partners organiseerden we twee webinars en haalden we vervolgens in een werkatelier op 19 juni op wat zij belangrijk vinden en toetsten we bij hen alvast de eerste bevindingen.
  c) Voor raadsleden hielden we een informerende webinar.
  d) Voor deel-regionale portefeuillehouders hebben we op aanvraag een toelichting op het proces gegeven.
- De voorlopige uitkomsten van het participatietraject zijn verwerkt in een tussenrapportage, waarin per thema is aangegeven waar deelnemers belang aan hechten (bijlage 3). De participatie bestaat uit 2 fasen. Deze eerste fase geeft een

kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten van de participatie voor inwoners zijn niet representatief voor alle inwoners.

- Het participatietraject gaat in het najaar van 2025 door. In deze tweede fase zetten we in op het bepalen van draagvlak voor de te maken keuzes. Aan de hand van de keuzes en consequenties van het keuzepalet maken we een online keuzewijzer. We organiseren nieuwe bijeenkomsten met inwoners. Ook voeren we een representatief onderzoek uit. waarbij we de keuzes van de keuzewijzer voorleggen aan een representatieve groep Noord-Hollanders. Voor medeoverheden en maatschappelijke partners houden we opnieuw een grote bijeenkomst waarin ze input kunnen leveren. Voor bestuurders en raadsleden zetten we een traject op zodat we ook hun bijdragen kunnen ophalen.

<u>Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie:</u>

- De werking van de huidige Omgevingsvisie en de lessen die andere Omgevingsvisies van andere provincies ons geven, hebben we onderzocht om te kijken wat zou werken voor de nieuwe Omgevingsvisie van Noord-Holland. Daar zijn bruikbare aanwijzingen uitgekomen over hoofdstukopbouw, formuleringen en de invulling van provinciaal belang. Niet alles hiervan is relevant voor deze fase en een deel is vooral bedoeld voor het maakproces, maar een aantal punten gaan wel degelijk over de richting die we voorstellen voor de Omgevingsvisie en zijn daarom hier ook opgenomen als samenvatting (bijlage 4). Het gaat specifiek om:
    a. De verduidelijking van provinciaal belang
    b. De gebiedsgerichte uitwerking en het detailniveau van uitspraken in de Omgevingsvisie
    c. De monitoring van het behalen van de hoofdambitie
    d. Voor wie de Omgevingsvisie bedoeld is
- De evaluatie gaat door. De volgende ze fase zal de focus liggen op onder andere de sturingsfilosofie, de hoofdambitie en de ambities en principes die daaraan tegenrondslag liggen. De manier van evalueren is gericht op leren en wordt zowel ex-post als ex-ante.

Het vervolg

- Eind augustus leveren we de definitieve rapportage van de eerste ronde van het participatietraject op. Die leggen we aan u voor ter vaststelling en sturen we aan PS om mee te nemen bij de bespreking van het keuzepalet.
- Op 8 september liggen de stukken ter bespreking voor in de commissie Ruimte.
- Op 30 september ligt het keuzepalet ter vaststelling voor aan PS.
- Daarna start de volgende fase, namelijk het maken van de ontwerp-Omgevingsvisie.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Het doel van dit besluit is om van PS richting mee te krijgen voor het maken van de ontwerp- Omgevingsvisie. Met dit besluit geven PS aan welke ambitie zij hebben voor de Omgevingsvisie, welke inhoudelijke richting zij mee willen geven en hoe zij de sturing vanuit de Omgevingsvisie zien. Bij het opleveren van de ontwerp-Omgevingsvisie kunnen PS toetsen of de richtingen en ambities die zij hebben meegegeven goed zijn overgenomen in de ontwerp-Omgevingsvisie.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

De financiering past binnen het reguliere budget. Voor communicatie en participatie is een apart plan vastgesteld door uw Staten in maart 2025. Dit plan voeren we uit zoals afgesproken.

4. Proces en procedure

Met de startnotitie Regie op de Ruimte is het proces dat gevolgd wordt om te komen tot een ontwerp-Omgevingsvisie vastgesteld. Dit besluit vormt het eindproduct van de tweede fase: keuzes en consequenties in beeld brengen. In de volgende fase maken we de daadwerkelijke keuzes en stellen we de ontwerp-Omgevingsvisie vast.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 8 juli 2025;

gelet op de in de startnotitie Regie op de Ruimte vastgestelde proces,

besluiten:

1. De richtingen en ambities op basis van het keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de evaluatie vast te stellen als voorzet voor de ontwerp-Omgevingsvisie van de provincie.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie
Noord-Holland

Voorzet richtingen en ambities voor de ontwerp-Omgevingsvisie

Status: concept vastgesteld door GS op 8 juli 2025

INLEIDING

Wat leest u hier: eerste voorzet Omgevingsvisie

De in dit document opgenomen richtingen en ambities geven een voorzet voor het vernieuwen van de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland. Het gaat hierbij om wijzigingen en aanvullingen op de huidige Omgevingsvisie NH2050.

Vaststelling door PS, daarna verdere uitwerking

De richtingen en ambities worden aan PS voorgelegd voor vaststelling. Na vaststelling door PS is dit de basis voor de verdere uitwerking in de ontwerp-Omgevingsvisie, de toetsing in de Omgevingseffectrapportage (OER) en het gesprek dat we voeren met onze omgeving in het participatietraject.

Status: geen juridische status, wel de eerste contouren

Wat hier staat ligt dus nog niet vast, het is geen beleid en heeft geen juridische status. De richtingen en ambities kunnen wijzigen als uit de OER, de participatie of de uitwerking blijkt dat een andere insteek toch beter is. Het geeft de contouren aan die Noord-Holland op dit moment wil geven aan het vernieuwen van haar omgevingsbeleid.

Bepaald op basis van onderzoek en participatie

Deze richtingen en ambities zijn bepaald op basis van het keuzepalet, de tussenrapportage van de participatie en de resultaten van de evaluatie van de huidige Omgevingsvisie (zie bijgevoegde rapporten en notities). Ze proberen antwoord te geven op de vraagstukken die in het Ruimtelijk Voorstel staan (Over Regie op de ruimte). De resultaten van de participatie zijn meegenomen in het bepalen van de richtingen en ambities. Daarnaast is per richting / ambitie aanvullend in kader 1 aangegeven hoe er in de participatie hierover gedacht is. De volledige verantwoording is opgenomen in kader 2.

De participatie bestaat uit 2 fasen. Deze eerste fase geeft een kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten van de participatie voor inwoners zijn niet representatief voor alle inwoners. In de tweede fase zetten we in op het bepalen van draagvlak voor de te maken keuzes. Er komt een keuzewijzer online, we organiseren bijeenkomsten voor inwoners en we voeren een representatief onderzoek onder een groep Noord-Hollanders uit. Ook organiseren we een webinar en een conferentie voor medeoverheden en maatschappelijke partners.

Leeswijzer

Deze notitie begint met de uitgangspunten die aan de inhoudelijke richtingen en ambities ten grondslag liggen. Vervolgens komen de inhoudelijke richtingen en ambities met daarna een voorzet voor de sturing hierop. Deze notitie eindigt met twee kaders. In het eerste kader is opgenomen wat uit de participatie naar voren is gekomen over de richtingen en ambities. Het tweede kader bevat de onderbouwing van deze notitie.

UITGANGSPUNTEN

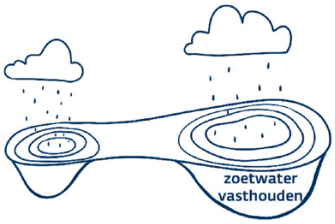
Aan de inhoudelijke richtingen en ambities ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten geven samen met de sturing richting aan alle inhoudelijke afwegingen. Hieronder staat de eerste voorzet hiervoor, die zal in de volgende fase op basis van het debat in PS, de participatie en de verdere uitwerking verder aangescherpt worden tot de hoofdambitie van de Omgevingsvisie.

- Uit het Ruimtelijk Voorstel volgt dat er scherpe keuzes nodig zijn. Dat betekent dat we in Noord-Holland niet alles meer zullen faciliteren, maar selectief zijn in wat waar mogelijk is. Dit kan consequenties hebben voor eerder gemaakte keuzes en beleid.
- Dit zal zich uiteindelijk uiten in een gebiedsgerichte afweging, die per gebied een andere prioritering geeft in welke functie op die plek voorrang krijgt. Uiteraard redenerend vanuit een grotere context.
- Dit doen we met respect voor de eigen kracht en identiteit van en verschillen tussen regio's.
- We gaan ervan uit dat we blijven wonen en werken in Noord-Holland en niet als gevolg van klimaatverandering vertrekken.
- We maken onderscheid tussen robuuste gebieden, waar we verwachten dat weinig wijzigingen in functie nodig zijn, en ontwikkelgebieden waar wordt ingezet op verandering.
- We streven naar een toekomstbestendige en weerbare economische ontwikkeling, omdat het belangrijk is om voldoende verdienvermogen te houden om de transities te bekostigen.
- We clusteren functies rond knooppunten en benutten daarbij zoveel mogelijk bestaande infrastructuur in verband met efficiënt ruimtegebruik en investeringen.
- Om Noord-Holland leefbaar te houden en daarmee op de lange termijn vitaal, aantrekkelijk en veerkrachtig, worden er randvoorwaarden gesteld aan functies die dit in potentie aantasten.
- We gaan zuinig om met ruimte door te sturen op meervoudig en intensiever ruimtegebruik.
- Noord-Holland is onderdeel van een groter geheel (Randstad, Nederland, Europa, wereld). Niet alle ruimtevraag kan en hoeft te worden opgelost in Noord-Holland. Uitgangspunt is om die claims de ruimte te geven, waar Noord-Holland goed en onderscheidend in is. Dat betekent dat we in onze afwegingen complementariteit met andere delen van Nederland en Europa betrekken.
- We maken onderscheid in kortetermijnafwegingen en de visie voor de lange termijn. We houden aandacht voor de kortetermijnproblemen zoals energiecongestie en stikstof zonder dat deze bepalend zijn voor de langetermijnvisie.
- We geven dit op een goed navolgbare wijze vorm met een bijpassende sturingsfilosofie.
- We willen dat álle Noord-Hollanders, of ze nu in stedelijk of landelijk gebied wonen, nu én in de toekomst, profiteren van een sterke en leefbare provincie.

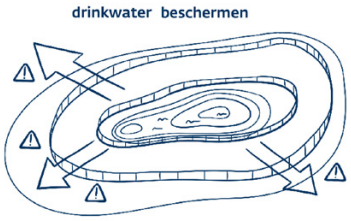
INHOUDELIJKE RICHTINGEN EN AMBITIES

De volgorde van de inhoudelijke richtingen en ambities volgen de lagenbenadering. De lagenenadering beschrijft de opbouw van de provincie in vijf lagen: ondergrond, netwerken, ruimtegebruik, gezondheid en veiligheid en omgevingskwaliteit. De onderbouwing die ten grondslag ligt aan de keuze voor deze richtingen en ambities is in kader 2 opgenomen.

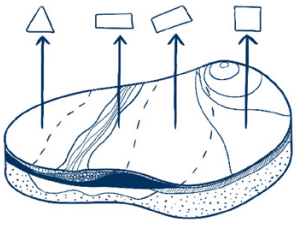
Ondergrond, water en bodem



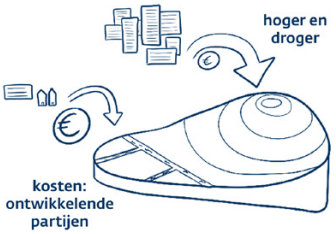
- We vergroten de mogelijkheden voor het **vasthouden van zoet water** en het **beschermen van drinkwater**. Dit doen we omdat we verwachten dat zoet water en drinkwater schaarser worden en een randvoorwaarde zijn voor een leefbaar en economisch toekomstbestendig Noord-Holland.



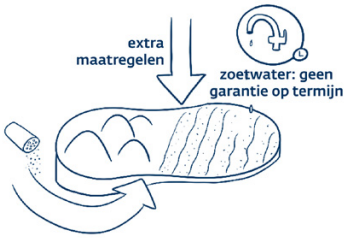
- **Op aangewezen plekken beschermen we het grondwater** door te voorkomen dat er ontwikkelingen plaatsvinden waarbij grondlagen worden doorboord of dat er activiteiten zijn die het grondwater verontreinigen.



- Het **natuurlijke water- en bodemsysteem** zal een grotere rol krijgen als **ordenend principe**. Dit doen we omdat alleen technische oplossingen, zoals het ophogen van dijken, op de lange termijn niet houdbaar zijn. Dit betekent dat we in Noord-Holland een onderscheid gaan zien in gebieden die voor volgende generaties volhoudbaar zijn, robuuste gebieden, zoals het Gooi, West-Friesland, de binnenduinrand en de duinen. En gebieden waar een verandering nodig is om welvarend te blijven, transitiegebieden. Denk hierbij aan het veenweidegebied, het Noordzeekanaalgebied en de droogmakerijen.

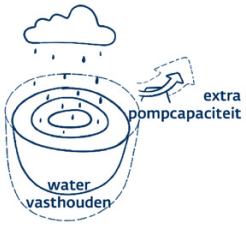


- Om de waterveiligheid te garanderen en wateroverlast te minimaliseren, wordt in eerste instantie de **ruimte voor nieuwe grootschalige ontwikkelingen, zoals het bouwen van huizen** vooral op **hoger en droger** gelegen gebieden gezocht. Als er in lagergelegen gebieden wordt ontwikkeld, worden de kosten voor het op orde houden van de waterveiligheid verbonden aan die ontwikkelingen. Dit is omdat de wettelijke veiligheidsnormen onder meer gebaseerd zijn op het geïnvesteerd vermogen achter de dijk en het overlijdensrisico. Als het geïnvesteerd vermogen achter de dijk fors toeneemt of er veel meer mensen gaan wonen, moet de normering omhoog en daarmee de dijken versterkt. Tot nu toe worden de kosten door het waterschap, en daarmee alle inwoners betaald.



- Eén van de bepalende factoren voor toekomstig ruimtegebruik is of er sprake is van verzilting of zoutindringing. Voor deze gebieden kan op termijn **geen garantie** gegeven worden **voor voldoende aanbod van zoet water om gebieden door te spoelen**. Dit

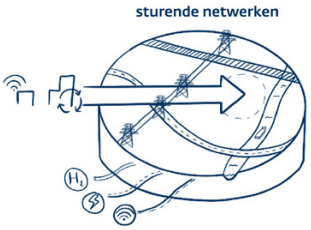
betekent dat deze gebieden zelfvoorzienend moeten worden voor zoet water. Als dat niet lukt zal het ruimtegebruik zich moeten aanpassen.



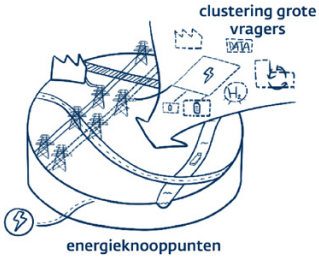
- Om **wateroverlast** bij excessieve neerslag tegen te gaan zal in zowel landelijk als stedelijk gebied **ruimte** moeten worden gevonden om **water** tijdelijk **vast** te kunnen **houden** in **combinatie** met **technische oplossingen** als extra pompcapaciteit.

Netwerken

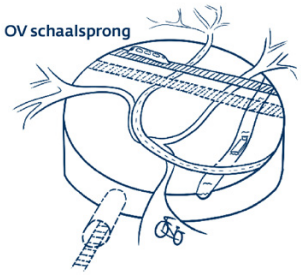
- Meer regie op de ruimte betekent ook **meer sturing laten uitgaan vanuit de netwerken**. Het gaat hierbij om netwerken voor **energie, water, data en mobiliteit**. Dit doen we omdat dit efficiënt is in gebruik en investeringslast en bijdraagt aan het tegengaan van energienetcongestie en verkeerscongestie. Dit draagt bij aan weerbaarheid en de veerkracht van de netwerken in Noord-Holland. De consequentie is dat we meer gaan sturen op ruimtelijk-economische ontwikkelingen aan of nabij netwerken. En vasthouden aan het verder **clusteren van functies**. Dat betekent dat (nieuwe) functies buiten deze clusters niet vanzelfsprekend aangesloten worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bedrijven die veel energie verbruiken die buiten energieclusters geen ruimte krijgen. Het betekent ook dat we ruimte reserveren voor functies voor bijvoorbeeld opwek, opslag en gebruik van energie bij energieknooppunten in combinatie met grote energievragers. Dit betekent ook het doorzetten van het OV-knooppuntenbeleid waarbij grootschalige verstedelijking wordt gekoppeld aan OV-knooppunten.



- Het **energienetwerk** zal worden **aangepast** omdat het huidige stroomnetwerk vol zit. We geven ruimte aan het inpassen en verzwaren van energieinfrastructuur. Dit gaat ten koste van landschap, natuurwaarden en landbouwgebieden. Daarom is onze insteek om dit zo efficiënt mogelijk te doen. We **sturen op energieknooppunten en clustering van grote nieuwe energievragers** bij energieknooppunten op basis van hun profielen. Het behouden en creëren van omgevingskwaliteit hoort hierbij een nevendoelstelling te zijn.



- **De mobiliteitsnetwerken staan steeds vaker vol en de maakbaarheid van een zo efficiënt mogelijk mobiliteitssysteem staat onder druk**. Dit maakt het steeds lastiger al onze inwoners en ondernemers zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Hoewel dit wel de lange termijn ambitie blijft, zal **op korte termijn het verbeteren of behouden van de bereikbaarheid moeilijk zijn** door de groei van mobiliteit, de verdere verstedelijking en **de beperkte mogelijkheid dit goed aan te pakken**. Dit heeft verschillende oorzaken. Er zijn grote opgaven voor beheer en onderhoud van onze infrastructuur en de beschikbare financiële middelen en capaciteit zijn schaars. Daarnaast zorgt stikstof voor het stilleggen van (grote) nieuwe projecten. Als toekomstige ambitie zien wij de inzet op een OV-schaalsprong als onderdeel van het ontwikkelen van publieke mobiliteit als noodzakelijk in combinatie met doorfietsroutes in gebieden met een hogere verstedelijkingsgraad. Voor gebieden met een lagere verstedelijking blijven we inzetten op alle vormen van mobiliteit waarbij de auto van groot belang blijft. Alle modaliteiten blijven in de hele provincie nodig.



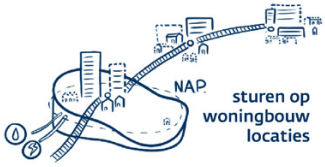
- We geven **meer ruimte aan de aanvulling van de digitale infrastructuur**. We doen dit omdat de digitale infrastructuur cruciaal is voor een toekomstbestendige economische ontwikkeling. We doen dit zo efficiënt mogelijk. Dat betekent dat we geclusterd ruimte geven aan datacenters die ondersteunend zijn aan toekomstbestendige economische sectoren. Consequentie hiervan is dat bij het aanwijzen van ruimte voor een nieuw of aanvullend (op de bestaande) cluster van datacenters er voldoende energiecapaciteit beschikbaar moet zijn.



Ruimtegebruik



- Het woningtekort is fors. We streven naar een situatie waarin voldoende, bij de levensfase passende en betaalbare woningen beschikbaar zijn. De woningvraag van onze huidige en toekomstige inwoners is daarbij leidend. Dit betekent dat we bereikbaarheid niet altijd kunnen garanderen. Omdat we willen dat onze inwoners wonen in een klimaatadaptieve, gezonde en veilige leefomgeving, blijven deze onderwerpen randvoorwaardelijk.



- Dit doen we door naast de huidige aangewezen woningbouwlocaties ook voor de lange termijn voldoende locaties te hebben. **De grootschalige woningbouw op de lange termijn vindt vooral plaats in die gebieden die hoger liggen, bij bestaande en nieuwe infrastructuurnetwerken (mobiliteit en energie) en die al een hoog beschermingsniveau voor waterveiligheid kennen**. Voor grotere locaties wordt de ruimte gezocht binnenstedelijk in de Metropoolregio Amsterdam, rondom OV-knooppunten langs de lijn Den Helder-Schagen-Alkmaar-Zaanstad en Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen.



- We zorgen ervoor dat er **recreatieve mogelijkheden** (gebieden, netwerken voor fietsen, wandelen en varen) **dichtbij huis** te vinden zijn. Dit doen we omdat er op veel plekken in de provincie een gebrek aan recreatieve mogelijkheden is, met name rond stedelijke gebieden. Recreatiemogelijkheden dragen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat én het bevorderen van gezondheid. Om dit te verbeteren, wijzen we gebieden en netwerken aan en zullen we deze waar nodig beschermen zodanig dat er geen strijdige functies in gepland worden. Daarmee weer je bijvoorbeeld woningbouw in de scheggen. Er komen meer mogelijkheden om recreatie met andere functies te combineren. Dit betekent dat er met name in en rondom stedelijk gebied meer recreatieve functies beschikbaar komen, veelal in combinatie en als aanvulling op al bestaande functies.



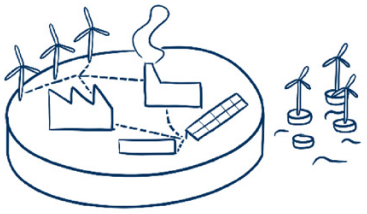
- We **behouden de benodigde ruimte voor economische activiteit voor een toekomstbestendig en weerbaar verdienvermogen**. Dit houdt in dat we een keuze maken voor het houden van diversiteit in economische sectoren boven het bevorderen van die sectoren die zorgen voor een maximaal verdienvermogen. Daarbij bouwen we voort op onze krachten die van strategisch belang zijn. We geven ruimte aan een aantal clusters en gebieden. Hierbij kan worden gedacht aan de door het Rijk bepaalde sleuteltechnologieën[1], maar ook aan clusters zoals het Maritiem cluster in Den Helder, Seed Valley, Energy & Health campus het media-cluster en de maakindustrie die bijdraagt aan een circulaire economie. Welke clusters en gebieden van strategisch belang zijn wordt nog verder uitgezocht. Ook de specifieke randvoorwaarden en toekomstbestendigheid van deze clusters en gebieden werken wij verder uit. De ruimte voor economische ontwikkeling wordt begrensd door de randvoorwaarden die de leefbaarheid in Noord-Holland beschermen. Ook zal de toegevoegde waarde van de sectoren altijd bepaald worden in complementariteit met andere gebieden in Nederlandse en Noordwest Europese context. De consequentie hiervan is dat we accepteren dat voor sommige sectoren het economische belang op termijn afneemt. Deze worden niet expliciet voorzien in de randvoorwaarden.

- We streven naar een meer circulaire economie. Daarbij is voldoende fysieke en milieuruimte nodig. Dit betekent dat we de beschikbare ruimte beschermen en beter benutten. Consequentie is dat op sommige plekken meer afstand is tussen

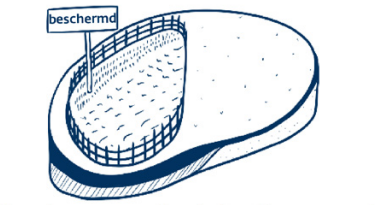
1 Sleuteltechnologieën hebben een breed toepassingsgebied in verschillende innovaties en sectoren. Ze maken baanbrekende proces-, product- en/of diensteninnovaties mogelijk. Daarnaast zijn sleuteltechnologieën essentieel bij het oplossen van maatschappelijke uitdagingen en dragen ze bij aan de economie door het ontstaan van nieuwe bedrijvigheid en markten. Onderzoek naar sleuteltechnologieën kan fundamenteel zijn, maar altijd gericht op toepassing op de middellange tot lange termijn.

bedrijven en woningen. Daarmee beschermen we de gezonde leefomgeving. We werken uit wat de strategische locaties zijn voor een circulaire economie.

- We reserveren ruimte voor duurzame opwek en opslag van energie en de energienetwerken. We volgen hierbij de uitgangspunten van de Energievisie Noord-Holland 2.0 waarin bijvoorbeeld vraag en aanbod bij elkaar worden gerealiseerd.

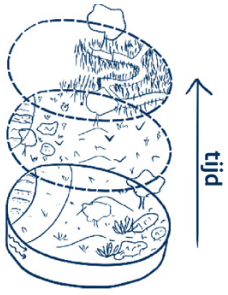

lokale energieopwek

- We zetten in op behoud van hoogwaardige landbouwgebieden in Noord-Holland. Dit doen we omdat landbouw een belangrijke bijdrage verzorgt in o.a. de voedselvoorziening en innovatie. Dit betekent dat we goede **landbouwgronden met een goede bodemvruchtbaarheid en goede condities voor zoet water beschermen. Gebieden met** voor de lange termijn **minder goede condities** zullen zich moeten **aanpassen**. Dit betekent dat landbouwgebieden nabij de twaalf stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden vanwege het verminderen van de uitstoot van stikstof zich zullen richten op extensivering. Voor gebieden waar verzilting een rol speelt in combinatie met ontoereikend zoetwateraanbod zullen we een termijn aangeven vanaf wanneer deze regio's zelfvoorzienend moeten zijn voor zoet water. Dit betekent ook anticiperen **op termijn op ander ruimtegebruik**. Het is belangrijk tijdig duidelijkheid te bieden over veranderende randvoorwaarden, zodat betrokken partijen weten waar zij aan toe zijn en hierop kunnen anticiperen.



beschermen optimale landbouwgrond

- We zetten onverkort in op **bescherming van onze natuur en op natuurontwikkeling ter versterking van deze natuur**. We maken hierin onderscheid tussen de korte en lange termijn. Op de **korte termijn** voeren we **ons programma Landelijk Gebied (PLG)** uit en zetten we in op het provinciale aandeel in het verkleinen van de stikstofproblematiek. Het versterken van de biodiversiteit en daarmee het verkleinen van de stikstofproblematiek en het werken aan de waterkwaliteit zijn belangrijk om de uitvoering van woningbouwopgave en aanleg van mobiliteitsvoorzieningen en energie-infra niet extra in gevaar te brengen.

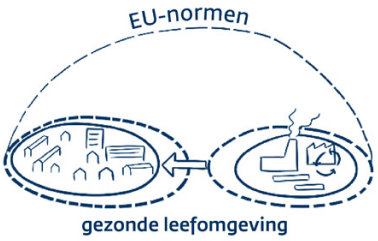


natuurherstel en ontwikkeling

- De komende decennia veranderen de condities voor natuurontwikkeling mede ingegeven door klimaatverandering. Dit betekent dat we het gesprek met de EU en het Rijk moeten aangaan over het effect op te beschermen soorten in de toekomst. Consequentie is mogelijk op termijn een **aanpassing van natuurbeleid**. De vraag is vanaf wanneer we hierop gaan anticiperen. Wat blijft is dat we bestaande natuurgebieden blijven beschermen en we een goed functionerend ecologisch netwerk tot stand brengen.

Gezonde leefomgeving en veiligheid

- We **werken aan een gezondere leefomgeving** voor onze inwoners. Dit doen we door de nieuwe EU-normen die in 2030 van kracht worden als uitgangspunt te nemen. De WHO-advieswaarde voor luchtkwaliteit en geluid beschouwen we vooralsnog als niet haalbaar. Gezonde leefomgeving heeft een volwaardige plek in de afweging ten opzichte van andere doelstellingen die we willen bereiken, waarbij we accepteren dat gezonde leefomgeving niet altijd prevaleert. We zetten ons in voor een gezondere leefomgeving op die onderdelen waar we invloed op hebben.
  - We zetten ons in om hinder door geuroverlast te verminderen.
  - We houden ruimte tussen nieuwe woonlocaties en industrie waarbij het uitgangspunt is om niet strak tegen milieucontouren aan te bouwen.
  - We zetten verder in op aanpak bij de bron om uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. Dit betekent een verdere verduurzaming van bestaande uitstootrijke activiteiten in luchtvaart en industrie.
  - Consequentie is dat een aantal woningbouwlocaties en wegenaanleg stilligt



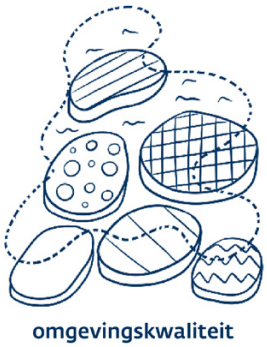
gezonde leefomgeving

en uitbreiding van industriële activiteiten en luchtvaart pas kan wanneer aanwijsbaar is dat uitstoot vermindert.



- Met het actualiseren van de Omgevingsvisie wil de provincie waarborgen dat het **provinciale belang van een gezonde leefomgeving voortaan volwaardig wordt meegenomen bij ruimtelijke beslissingen**. Daarmee willen we in de toekomst knelpuntsituaties ten aanzien van een gezonde leefomgeving voorkomen óf aan de voorkant helder en transparant maken dat er keuzes gemaakt moeten worden op basis van een belangenafweging en dat soms een andere keuze prevaleert.

Omgevingskwaliteit



- We zorgen voor een **goede omgevingskwaliteit** voor onze inwoners. Een goede omgevingskwaliteit is naast veiligheid en gezondheid één van drie centrale doelstellingen in de Omgevingswet. Noord-Holland kent een grote verscheidenheid aan omgevingskwaliteiten, waaronder een diversiteit aan (beschermde) landschappen, erfgoed (zowel boven als onder de grond), culturele voorzieningen en identiteiten. De **transities** en ontwikkelingen in de provincie **zullen gevolgen hebben** voor onze omgevingskwaliteit. Zo zullen sommige landschappen ten dele of soms zelfs helemaal veranderen. Tegelijkertijd neemt de behoefte aan aantrekkelijke landschappen - als contramal van verstedelijking - waarin we kunnen ontspannen en recreëren toe. Er is dan ook aanleiding om ons **beleid voor omgevingskwaliteit aan te vullen**, waarbij we ons **naast bescherming van landschappelijke en erfgoedwaarden ook richten op het ruimte bieden aan transities en het realiseren van nieuwe kwaliteiten en identiteiten**. Het verder ontwikkelen van groenblauwe en recreatieve netwerken is hier een voorbeeld van.

STURING

Om invulling te kunnen geven aan bovenstaande richtingen en ambities is meer sturing vanuit de provincie nodig dan nu het geval is. De opgaven vragen hier ook om. Bijvoorbeeld op randvoorwaarden voor economische ontwikkelingen, het beschermen en zorgvuldig omgaan met landbouwgrond en het beschermen van gebieden voor drinkwater. Dit leidt ertoe dat de sturingsfilosofie die nu in de Omgevingsvisie staat "Lokaal wat kan, regionaal wat moet" op het onderdeel "regionaal wat moet" concreter wordt ingevuld.

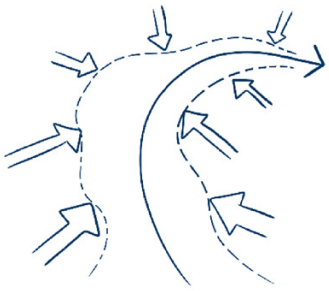
- Dit doen we door provinciale belangen aan te geven en gebiedsgericht beleidsuitspraken te doen. Daarmee geven we vorm aan meer regie op de ruimte nemen.

- Om te legitimeren waarop we sturen en daarin transparant te zijn voor onze partners, geven we een onderbouwing van wat de provincie ziet als **provinciaal belang**.

- Om de bruikbaarheid van de Omgevingsvisie te vergroten doen we in de Omgevingsvisie **meer gebiedsgerichte uitspraken**. Deze worden concreet genoeg zodat ze duidelijkheid bieden én kaderstellend zijn. En tegelijkertijd ook voldoende ruimte bieden om nog met andere partijen in het gebied in gesprek te kunnen over de uitwerking. Dit kan betekenen dat de uitspraken in de Omgevingsvisie eerder achterhaald zijn en daarom vragen om een meer frequente herziening.

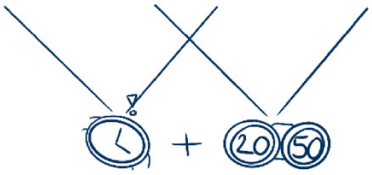
- We maken onderscheid in **kortetermijnafwegingen en de visie voor de lange termijn**. Dit doen we om korte termijn problemen, zoals stikstof, energiecongestie, tekort aan financiële middelen, juridische en praktische onmogelijkheden niet sturend te laten zijn voor de langetermijnambities. Voor de korte en middellange termijn zorgen we voor een afwegingskader, betrekken we de factor tijd (niet alles kan tegelijk) en prioritering, zodat er geen onhaalbare doelen worden gesteld. Tijdelijke maatregelen voor de korte en middellange termijn geven ons de tijd om structurele oplossingen zowel ruimtelijk als financieel voor elkaar te krijgen.

- We **monitoren** onze lange- en middellangetermijnbelangen en **doelen**, waarbij wij expliciet kijken naar de ontwikkelingen in samenstelling van onze inwoners. Wij zijn ons er bewust van dat diversiteit, vergrijzing en ontgroening consequenties kunnen hebben voor de waardering van onze fysieke inspanningen en de manier waarop wij in Noord-Holland wonen, werken en samenleven.


meer sturing


provinciaal belang


gebiedsgerichte uitspraken



korte- en langetermijnafwegingen


aanpassen aan ontwikkelingen

KADER 1 – BEVINDINGEN OVER AMBITIES EN RICHTINGEN VANUIT HET PARTICIPATIETRAJECT

In het participatietraject tot nu toe zijn de onderwerpen die in de ambities en richtingen hierboven staan ook ter sprake gekomen. In dit kader laten we zien welke resultaten er uit het participatietraject komen, specifiek per richting en ambitie. De volledige tussentijdse rapportage van het participatietraject is als bijlage toegevoegd.

Ondergrond, water en bodem

- Zoetwater vasthouden en drinkwater beschermen: in de participatie wordt bevestigd dat zoetwater en drinkwater heel belangrijk zijn. Mensen maken zich zorgen over wie voorrang krijgt bij schaarste. Daarnaast wordt opgeroepen tot het beperken van waterverbruik, onder andere door toepassen van een gescheiden watersysteem.
- Beschermen grondwater: uit de participatie blijkt dat grote zorgen zijn over de vervuiling van grondwater, specifiek over de verontreiniging door gewasbeschermingsmiddelen en industrie.
- Water- en bodemsysteem ordenend: uit de participatie blijkt dat men het belangrijk vindt dat we bij alle ontwikkelingen goed rekening houden met bodem en water en het dus een belangrijk uitgangspunt is. De gebiedsgerichte aanpak wordt ondersteund. Het aanpakken van de bodemdaling in het veenweidegebied werd vaak genoemd.
- Grootschalige ontwikkelingen hoog en droog: uit de participatie blijkt dat men het ermee eens is dat waterveiligheid leidend is, ook bij ontwikkellocaties van woningbouw.
- Geen garantie zoetwater doorspoelen: In de participatie komt steun voor het stimuleren van circulair watergebruik in de landbouw en industrie naar voren. Als de landbouw zich moet aanpassen, zou zij daarbij geholpen moeten worden.
- Ruimte water vasthouden: in de participatie wordt dit ondersteund. Men ziet ook een rol voor steden (op daken) en bewoners. Bij nieuwbouw kunnen eisen gesteld worden voor opvang op daken.

Netwerken

- Sturing vanuit netwerken en clustering functies: uit de participatie blijkt dat het clusteren van functies als belangrijk wordt gezien.
- Energieknooppunten en clustering energievragers: uit de participatie blijkt dat er steun is voor het clusteren van dit ruimtegebruik. Omgevingskwaliteit is hierbij belangrijk.
- Mobiliteitsnetwerken: uit de participatie blijkt dat er steun is voor investeringen in duurzame mobiliteitsnetwerken: openbaar vervoer en doorfietsroutes.
- Ruimte digitale infrastructuur: vanuit de participatie wordt duidelijk dat men hier anders over denkt. Ze willen minder datacenters, vanwege gebruik van energie en ruimte en het vermeende hoge gebruik van water.

Ruimtegebruik

- Passende woningbouw: vanuit de participatie blijkt dat belang wordt gehecht aan het behoud van sociale voorzieningen en mobiliteit. Er wordt opgeroepen tot meer flexibiliteit in de regelgeving en sturing op andere innovatieve woonvormen. De oproep wordt gedaan om verdere bevolkingsgroei te voorkomen.
- Sturen op woningbouwlocatie: uit de participatie blijkt dat bouwen aan de randen van dorpen en het toestaan van kleinschalige woningbouw als positief wordt ervaren.
- Recreatie netwerken: de voorgestelde richting wordt onderschreven in de participatie.
- Toekomstbestendig verdienvermogen: in de participatie wordt aangegeven dat er belang wordt gehecht aan de nabijheid tussen wonen en werken. Daarnaast wordt ruimte voor innovatie belangrijk gevonden. Er wordt gevraagd om een visie op de economie die zekerheid biedt op de lange termijn.
- Circulaire economie: het belang van circulaire economie wordt voor zover het benoemd wordt, bevestigd in het participatierapport.

- Lokale energie opwek: in de participatie wordt opgeroepen om de aanleg van zonnepanelen niet toe te staan op vruchtbare grond. Daarnaast is het behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden belangrijk bij de aanleg van energiesystemen.
- Beschermen optimale landbouw grond: landbouw is een onderwerp dat veel naar voren komt in de participatie. Het beschermen van gebieden met goede bodemvruchtbaarheid en het voorkomen van versnippering van landbouwgrond worden belangrijk gevonden. Het belang van voedselzekerheid wordt nadrukkelijk bevestigd. Bij de inwonersparticipatie wordt opgeroepen tot een duurzame en natuur inclusieve landbouw. Tijdens de werkateliers lag de nadruk meer op innovatie.
- Natuurherstel en ontwikkeling: in de participatie wordt er belang gehecht aan natuur en groen in de stad. De ontwikkeling van natuur en landbouw in samenhang wordt belangrijk gevonden. Over stikstof gaat het nauwelijks, maar mensen maken zich veel zorgen over gewasbeschermingsmiddelen.
- Aanpassing natuurbeleid: hierover is niets gezegd in de participatie.
- Werken aan een gezonde leefomgeving: het accepteren dat een gezonde leefomgeving niet altijd prevaleert komt niet overeen met wat uit de participatie komt. Hierin wordt het belang van gezonde leefomgeving juist sterk benadrukt. Tata, Schiphol en gewasbeschermingsmiddelen worden specifiek genoemd als grootse bedreigingen voor de gezonde leefomgeving. Hoewel het economische belang van de industrie en Schiphol wel wordt gezien.
- Provinciaal belang van gezonde leefomgeving: in de participatie wordt gepleit voor een ‘krachtige overheid die kiest voor kwaliteit, natuur en duurzame toekomst i.p.v. groei en winst’ waarbij de vervuiler, waarbij het ofwel om de industrie als om de landbouw gaat, betaalt. Een gezonde fysieke leefomgeving en volksgezondheid moeten voorop staan in de Omgevingsvisie.

Omgevingskwaliteit

- Goede omgevingskwaliteit, beschermen waarden en ruimte voor transities: in het werkatelier wordt deze richting bevestigd. In de inwonersparticipatie is dit niet specifiek aan bod gekomen. Wel is de aantasting van cultuur- en natuurlandschappen genoemd en het voorkomen van aantasting door energieinfrastructuur. Ook het voorkomen van verrommeling vindt men belangrijk.

Sturing

- Sturing vanuit provincie: in het werkatelier wordt op meerdere plekken benoemd dat de provincie meer sturing moet nemen ‘de provincie moet een sterke, sturende rol op zich nemen’, ‘de provincie moet leidinggeven en daadkrachtige maatregelen nemen’, maar daarbij moet er binnen kaders ruimte zijn voor flexibiliteit en ruimte om te experimenteren.
- Sturen op provinciaal belang: dit komt niet terug in de participatie.
- Gebiedsgerichte uitspraken: een gebiedsgerichte aanpak wordt onderschreven in de participatie. Zo worden de veenweidegebieden regelmatig genoemd, maar ook ‘stimuleer integrale gebiedsprocessen’.
- Kortetermijnafwegingen en langetermijnvisie: dit komt niet terug in de participatie.
- Monitoren belangen en doelen: dit komt niet terug in de participatie.

KADER 2 – ONDERBOUWING GEKOZEN RICHTINGEN EN AMBITIES

Om tot de voorgestelde richtingen en ambities te komen zijn verschillende methoden en onderzoeken gebruikt als onderbouwing. Verreweg de meeste daarvan hebt u langs zien komen de afgelopen maanden als onderdeel van het traject Regie op de ruimte.

Allereerst zijn dat de resultaten van de eerdere fasen van Regie op de ruimte. De producten daarvan zijn besproken en vastgesteld in GS. Het gaat om:

- **het Ruimtelijk Voorstel**, waarin de grote ruimtelijke vraagstukken worden geagendeerd.
- **de kaartenatlas**, hierin zijn de kaarten met de feitelijke basis voor het maken van de Omgevingsvisie opgenomen. Dit is aangevuld met de kaartverhalen die zijn gemaakt in de tweede fase.
- het werkboek, het werkboek geeft een weerslag van de informatie die de afgelopen periode bij elkaar is gehaald. Het geeft een weerslag waar Regie op de Ruimte na afronding van fase 1 staat. In werkboek staat een lijst met onderzoeken en vastgestelde beleidsstukken die ook in is gebruikt om te komen tot de voorgestelde richtingen en ambities.
- De **huidige Omgevingsvisie** als startpunt van de vernieuwing.

In deze 2de fase zijn daar weer een aantal onderzoeken en bronnen aan toegevoegd. De inhoud van deze bronnen is terug te vinden in de bijlagen. Het gaat om:

- Drie stel-dat verkenningen uitgevoerd en een verkenning naar het doorzetten van het huidige beleid. (Beide opgenomen in het keuzepalet).
  Het doel van de stel-dat verkenningen was om door hypothetische vragen te stellen grensverkennende gesprekken te voeren over de toekomst. Over alle verkenningen zijn vier GS-themaberaden gehouden. De resultaten van de gesprekken maken onderdeel uit van de onderbouwing.
- Ambtelijk heeft een beleids-brede projectgroep eraan gewerkt en uit allerlei sectoren informatie en betrokkenheid georganiseerd.
- De resultaten van het participatietraject (tussenrapportage participatietraject) zijn ook onderdeel van de afweging:
  - Daarvoor zijn tien bewonersbijeenkomsten geweest, was de provincie aanwezig bij bevrijdingspop en konden inwoners zelf participeren op een website.
  - De opbrengsten van de verkenningen zijn besproken in een werkatelier met actieve inbreng van medewerkers van alle overheidslagen en sectoren.
  - Er zijn er drie webinars gehouden, waaronder een voor raadsleden.
- De resultaten van de lerende evaluatie uitgevoerd.

Op verschillende momenten tijdens dit traject zijn bevindingen teruggekoppeld en getoetst in gremia om te komen tot een gedegen en onderbouwd keuzepalet. De resultaten van de genoemde documenten, verkenningen, participatie en evaluatie zijn separaat weergegeven in de genoemde bijlagen (of al eerder vastgesteld), maar zijn ook allemaal verwerkt in de richtingen en ambities en andere bevindingen.

HAARLEM, JULI 2025

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

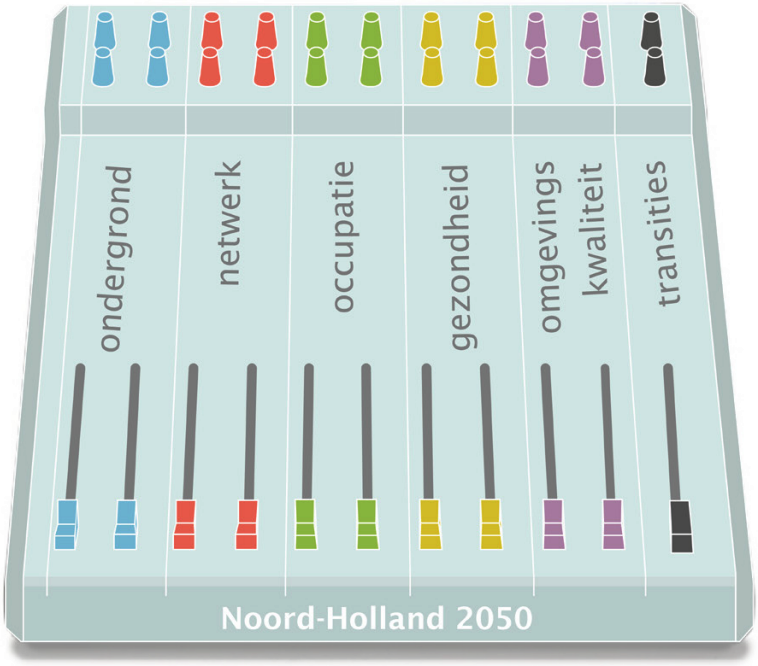
Eindredactie
Riekje Wiersma

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, juli 2025

Provincie
Noord-Holland





Keuzepalet

Bevindingen op basis van inhoudelijke verkenningen als basis voor het ontwerp van de Omgevingsvisie Noord-Holland

ALS START

De omgevingsvisie waar nu aan wordt gewerkt, zal invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende decennia. In deze fase van het proces zijn feiten en cijfers gebruikt om grip te krijgen op de opgaven uit het Ruimtelijk Voorstel. Met stel-dat verkenningen zijn vervolgens mogelijke ontwikkelrichtingen onderzocht, 'getoverd' zo je wilt. Samen met de opbrengsten uit het eerste deel van het participatieproces en een evaluatie op de huidige omgevingsvisie komt een eerste richting naar boven. Een richting die in de geest van De Casseres, een goede richting probeert te zijn voor de generaties die na ons komen.

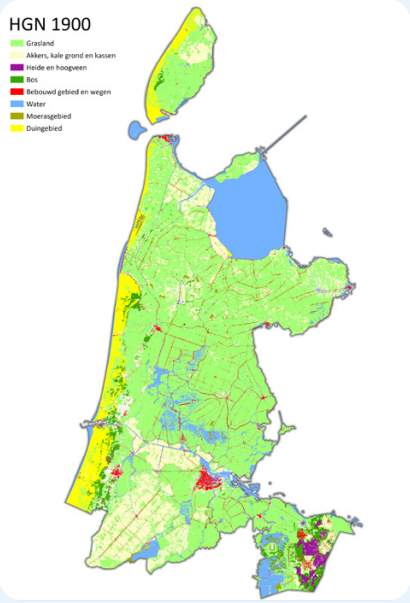
De eerste planoloog is een geboren Noord-Hollander, Jo de Casseres uit Beverwijk. In 1929 introduceerde hij het begrip planologie met de volgende woorden:

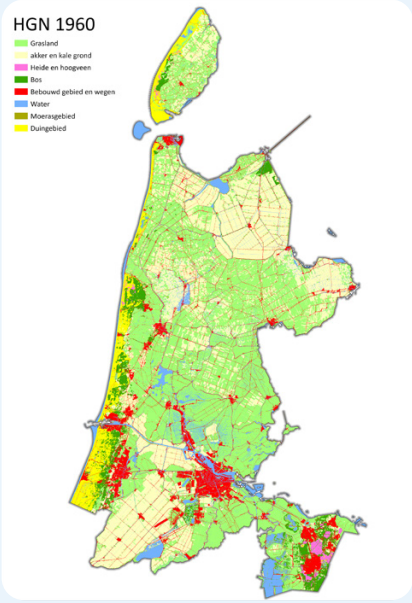


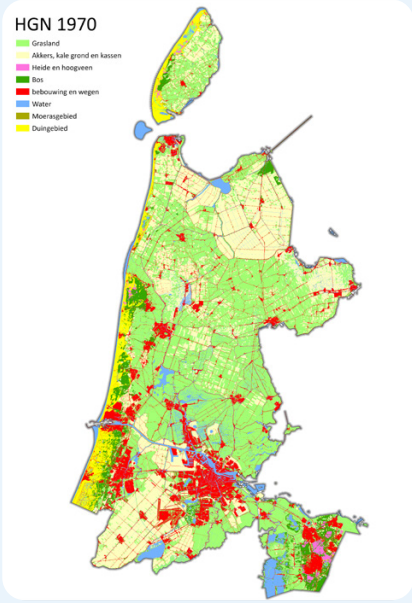
De planoloog:
"... combineert, analyseert, en synthetiseert, en 'toovert' uit het amalgama van feiten en cijfers, het planologisch project tevoorschijn, dat bepaalt, waar vele menschen zullen wonen, waar loopen, waar werken, waar spelen, en waar zij gebracht zullen worden, wanneer zij den weg van alle stof gegaan zijn. De planoloog moet bij al zijn werk denken aan de geslachten, die na hem/haar komen, welke immers niet dan te koste van groote offers aan geld en goed de fouten hunner voorouders kunnen herstellen."

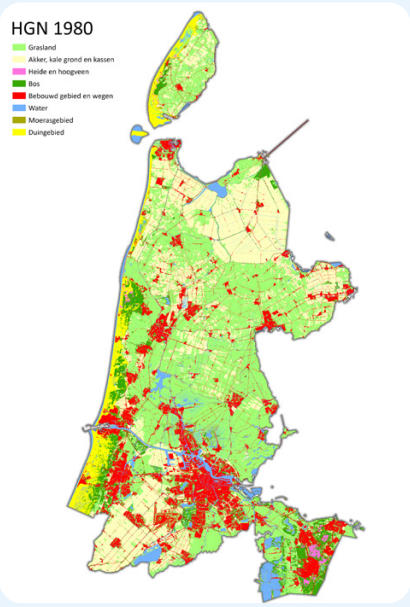
(De Casseres in De Gids, 1929, Bosma, K.J.M. De Casseres: De eerste Planoloog, 2003)

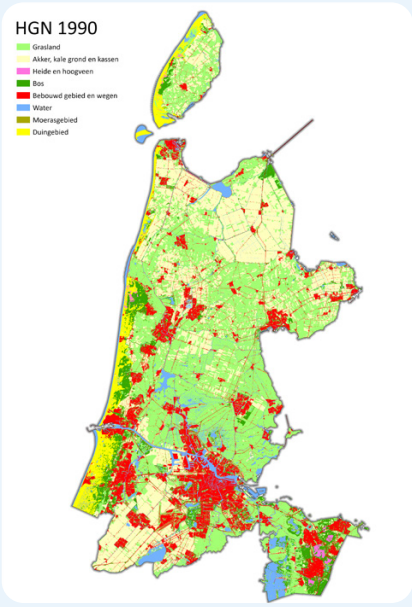
In onderstaande kaartenreeks is zichtbaar hoe het ruimtegebruik in Noord-Holland is veranderd, met name in de afgelopen 65 jaar. De impact van keuzes van onze voorgangers is hiermee zichtbaar gemaakt.

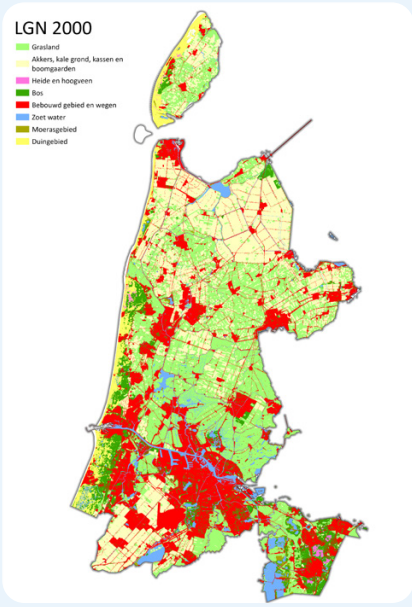


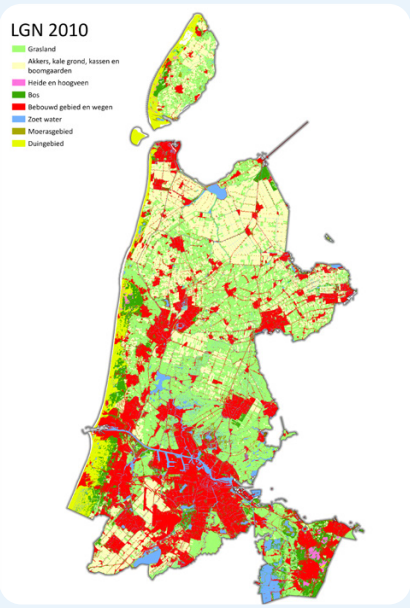


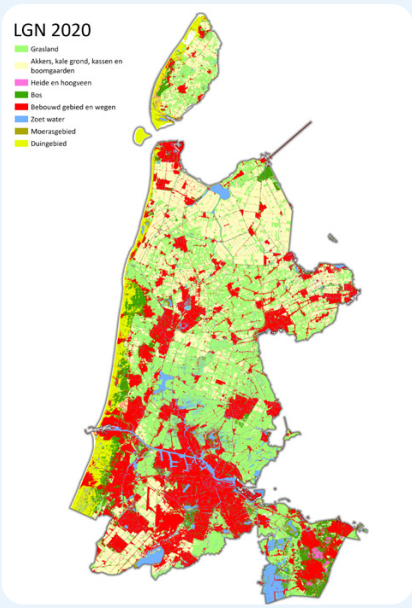












INHOUD

Als start 2

Inhoud 4

1 Inleiding 5

2 Verkenning naar wat er gebeurt als we ons huidige beleid onveranderd voortzetten? 9

3 Bevindingen stel dat verkenningen 17

4 Stel dat we een natuurlijker water- en bodemsysteem als uitgangspunt nemen, dan... 36

5 Stel dat we gezonde leefomgeving en wonen leidend maken in onze ruimtelijke ontwikkelingen? 44

6 Stel dat we een toekomstbestendige economie en het maximaliseren van het verdienvermogen als uitgangspunt nemen, dan... 51

INLEIDING

Een overzicht met de keuzes die voorliggen en de consequenties die daarbij horen

Dit keuzepalet is één van de eindproducten van de tweede fase van Regie op de ruimte. In Regie op de ruimte werkt de provincie Noord-Holland toe naar een vernieuwing van de omgevingsvisie. Dit keuzepalet geeft aan welke keuzes voorliggen en welke consequenties deze keuzes hebben. Het is gebruikt als onderbouwing voor de richtingen en ambities als basis voor de ontwerp-omgevingsvisie.

Om deze keuzes en consequenties te bepalen hebben we vier inhoudelijke verkenningen uitgevoerd. Eén verkenning om te onderzoeken wat er gebeurt bij het voortzetten van het huidige beleid en drie stel-dat verkenningen. De samenhang van deze verkenningen levert zicht op in waar er nu knelpunten ontstaan en wat mogelijke oplossingen zijn. Dit levert een geheel op van bevindingen (wat zien we), de keuzes (waar en op welke onderdelen is een verandering in beleid nodig en welke opties liggen er dan voor) en de consequenties (wat is het mechanisme wat achter die opties ligt). De vraagstukken die benoemd zijn in het Ruimtelijk Voorstel (zie kader) waren voor de verkenningen het startpunt.

Leeswijzer

In het keuzepalet zijn eerst de bevindingen die volgen uit de verkenning naar het voortzetten van het huidige beleid opgenomen (hoofdstuk 2).
Vervolgens zijn de bevindingen beschreven die volgen uit de stel-dat verkenningen (hoofdstuk 3) en aan het eind zijn in drie hoofdstukken de beschrijvingen van de stel-dat verkenningen uitgewerkt (hoofdstuk 4 t/m 6).

Wat gebeurt er als het huidige beleid wordt voortgezet

Om een goede inschatting te kunnen maken op welke onderdelen het provinciaal beleid eventueel kan worden aangepast, is het noodzakelijk om een goed referentiepunt te definiëren. Daarom is er eerst een overzicht gemaakt van het staande beleid en wat de consequenties zijn van het voortzetten hiervan. De resultaten hiervan zijn zichtbaar gemaakt in kaartverhalen en een overzichtskaart die zichtbaar maakt waar de meeste opgaven samenvallen en waar dus de grootste dynamiek zit.

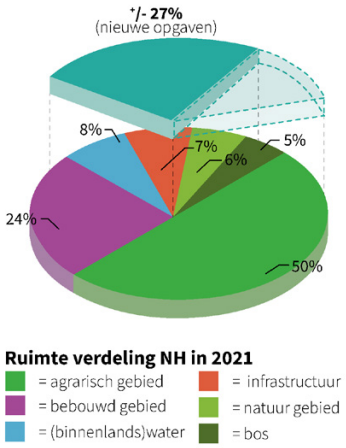
Stel-dat verkenningen, de meest passende scenariomethodiek

Om te komen tot oplossingen voor de vraagstukken die in het Ruimtelijk Voorstel zijn benoemd, is gebruik gemaakt van exploratieve/keuze-scenario's (zie voor toelichting hierop het werkboek Regie op de ruimte) De exploratieve scenario's zijn uitgewerkt in de vorm van hiervoor genoemde stel dat-verkenningen. Deze scenario's geven geen toekomstbeeld of een toekomstvoorspelling, maar zijn een methode om te onderzoeken wat er gebeurt als bepaalde keuzes consequent worden doorgevoerd.

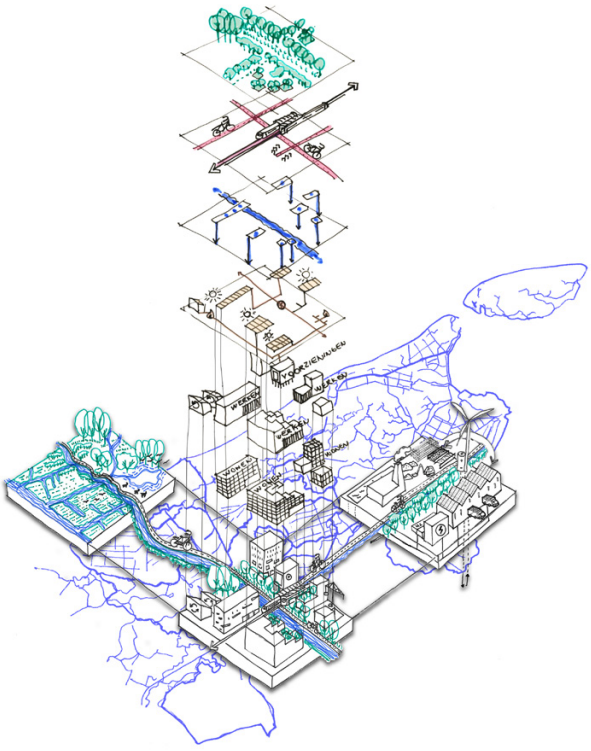
Deze verkenningen leggen verbanden bloot. Niet tot achter de komma nauwkeurig, maar wel in oorzakelijke verbanden. Door vanuit drie verschillende invalshoeken een verkenning op te bouwen, wordt inzichtelijk wat de consequenties zijn van elk van die drie invalshoeken. Dit doen we in samenhang. Dat betekent dat elke verkenning voor alle thema's aangeeft wat de consequenties zijn van de betreffende invalshoek. Een verkenning start dus vanuit één thema, maar het neemt wel alle thema's waar de omgevingsvisie op ingaat mee.

Ruimtelijk Voorstel

PS hebben het Ruimtelijk Voorstel op 30 september 2024 vastgesteld als startpunt voor de actualisatie van onze omgevingsvisie. Daaruit bleek dat keuzes met lef nodig zijn, omdat we geen ruimte hebben om alle ambities te verwezenlijken. Achter die keuzes gaat een aantal dilemma's schuil. Het gaat om dilemma's waar verschillende ruimteclaims niet of maar ten dele verenigbaar zijn.



- 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 waar 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 schaalsprong 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 transities in combinatie met het ontwikkelen van nieuwe omgevingskwaliteit. Dit betekent soms afscheid nemen van bestaande kwaliteiten



Bron: Op weg naar een ruimtelijk voorstel, pag. 111+112, PS, 30 september 2024)

Uit de verkenningen volgen bevindingen, uit alle verkenning op zich, maar ook als alle verkenningen naast elkaar worden gelegd. In hoofdstuk drie is aangegeven waar overeenkomsten zitten tussen de verkenningen en waar de verschillen. De aanname is dat als een oplossingsrichting in meerdere verkenningen voorkomt het waarschijnlijker is dat dit een oplossing is die verstandig is om te kiezen.

Drie differentiërende stel-dat verkenningen

De drie stel-dat verkenningen starten elk vanuit een ander uitgangspunt. Het gaat om de volgende drie onderwerpen: water en bodem, gezonde leefomgeving en wonen en een toekomstbestendig economisch verdienmodel. Hiervoor is gekozen omdat dit onderwerpen zijn waar we als provincie in meer en mindere mate invloed op hebben. De drie verkenningen starten met de volgende beginvraag:

1. Stel dat we gezonde leefomgeving en wonen leidend maken in onze ruimtelijke ontwikkelingen?
2. Stel dat we een natuurlijker water- en bodemsysteem als uitgangspunt nemen, dan…
3. a. Stel dat we het maximaliseren van het verdienvermogen in Noord-Holland leidend maken.
   b. Stel dat we naast het maximaliseren van het verdienvermogen ook inzetten om actief bij te dragen aan een hogere mate van strategische Europese autonomie.

Ordening via de lagenbenadering

De ordening in de thema's in de hoofdstukken met de hoofdbevindingen (hoofdstuk 2 en 4) is gestoeld op lagenbenadering. Dit is alvast een voorzet op de verwachte ordening in de vernieuwde omgevingsvisie. Het maakt dat gestructureerd alle thema's waar de provincie aan werkt aan de orde komen.

De klassieke lagenbenadering beschrijft de opbouw van de provincie in drie lagen: ondergrond, netwerken en landgebruik. Elke laag heeft zijn eigen oorsprong en waarden. Het afzonderlijk bestuderen van de lagen geeft inzicht in de ontwikkelkansen voor een gebied. Daarbij komen kansen en knelpunten al in een vroeg stadium naar voren. Voor de stel-dat verkenningen hebben we daar nog twee onderwerpen aan toegevoegd, gezondheid en veiligheid en omgevingskwaliteit.

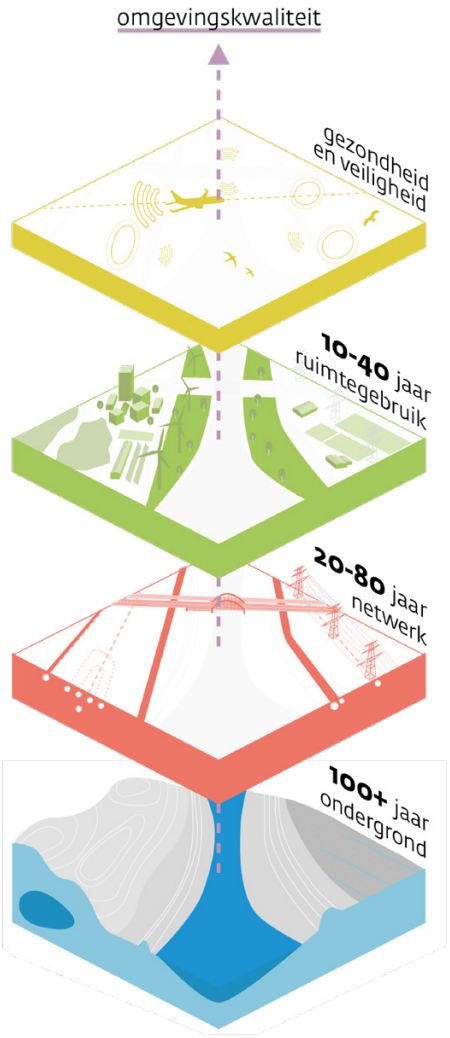
1. Ondergrond
Dit is de fysieke ondergrond van een gebied. We kijken hier naar bodemopbouw en reliëf, grondwater, bodemgeschiktheid en archeologische verwachtingen. Deze laag heeft de langste ontstaansgeschiedenis. Veranderingen hebben een grote impact op de laag. De ondergrond heeft lange tijd nodig om te herstellen.

2. Netwerklaag
Deze laag bestaat uit infrastructuur en andere verbindende elementen zoals: verkeer, energienetwerken, natuurnetwerken en watergangen. Deze laag verandert sneller dan de ondergrond.

3. Occupatie
Met occupatie wordt de menselijke activiteit op en rond de locatie bedoeld. Zoals wonen, werken, landbouw, bewegen en recreëren. Binnen de landgebruiklaag kijken we naar de historische ontwikkeling van het gebied, huidige functies en landschappelijke en stedenbouwkundige structuren.

4. Gezondheid en veiligheid
De onderwerpen gezondheid en veiligheid gaan verder dan puur het ruimtegebruik. Voor een deel hebben ze echter wel een ruimtelijk effect, bijvoorbeeld in de vorm van milieu- en veiligheidscontouren waarbinnen een bepaald ruimtegebruik niet of minder groot is toegestaan.

5. Omgevingskwaliteit
Alle voorgaande benoemde lagen hebben een effect op de Omgevingskwaliteit. Of het nou het vernatten van veenweidegebieden, de aanleg van een 380KV-leiding of de bouw van een nieuwe woonwijk betreft. Omgevingskwaliteit loopt dan ook door alle lagen heen.



2 VERKENNING NAAR WAT ER GEBEURT ALS WE ONS HUIDIGE BELEID ONVERANDERD VOORTZETTEN?

Achterliggende onderbouwing in kaartbeeld en infographics nader uitgelegd

Voor 11 dilemma's of vraagstukken is uitgewerkt welke knelpunten ontstaan bij het voortzetten van het huidige beleid. Deze dilemma's komen voort uit het Ruimtelijk Voorstel. Aanvullend op het Ruimtelijk Voorstel is met geografische informatie de huidige situatie in beeld gebracht door kaartdata van de thema's die met elkaar botsen letterlijk op de kaart te zetten. In een enkel geval zijn de dilemma's niet uitgewerkt in de vorm van kaarten, maar in de vorm van een tekst. Het gaat om de volgende dilemma's:

Dilemmanummer	Dilemma
1	Waterveiligheid en wateroverlast versus wonen en economische activiteiten
2	Zoetwateraanvoer versus zoetwatervraag
3	Recreatiedruk in natuurgebieden
4	Natuurkwaliteit versus economische activiteiten
5	Landbouw onder druk door ander grondgebruik
6	Grondwaterpeilopzet versus grondgebruik
7	Gezonde leefomgeving en risicocontouren energie, industrie, geluid, mobiliteit en defensie
8	Landschappelijk kwaliteit versus transities
9	Huidige praktijk waarin energie volgend is versus Energievisie 2.0 (waarin energie meer sturend is)
10	Accommoderen economische groei versus beschikbare randvoorwaarden voor economie (goederenstromen, energie, beroepsbevolking)
11	Voortzetten huidig beleid van accommoderen bevolkingsgroei versus het behouden en verbeteren van een prettige leefomgeving

Uitwerking in storymaps (kaartverhalen)

De meeste dilemma's zijn uitgewerkt in storymaps of kaartverhalen. Hiervoor zijn verschillende data en daarmee verschillende kaartlagen noodzakelijk voordat ze in een concluderende analysekaart kunnen worden getoond. Deze zijn in een zogenaamde storymap raadpleegbaar. De storymaps vertellen 'het verhaal' aan de hand van feitelijke kaarten en data. Op die manier wordt getracht uitlegbaar te maken hoe tot bepaalde bevindingen is gekomen. Bij elke kaart is een korte beschrijving toegevoegd van wat er op de kaart te zien is. Elk dilemma eindigt met een of meerdere bevindingen en een totaalkaart van de analyse. De onderbouwing is gefundeerd op de inzet van geografische informatie uit de Kaartenatlas van Noord-Holland. De storymaps zijn opgenomen in de kaartenatlas en te vinden via de volgende link: Totaaloverzicht botsingen van thema's.

In plaats van kaarten: Stikstof

Niet alle thema's lenen zich even goed om te illustreren met kaartmateriaal. Een van die onderwerpen betreft stikstofproblematiek. Het thema wordt uiteraard wel betrokken bij de schets van de startsituatie. De feitelijke situatie van natuurgebieden in relatie tot ruimtegebruik wordt wel aan de

hand van kaarten getoond. Deze is te vinden in dilemma 4, natuur versus economische activiteiten en andere ruimtevragers.

De vergunningverlening voor woningbouw, de aanleg van infrastructuur en andere ontwikkelingen wordt geremd doordat aantoonbaar moet zijn dat de bouw geen aanvullende schade veroorzaakt aan natuurgebieden door de uitstoot van stikstof. Omdat het per project gaat om maatwerk is niet op de kaart aan te geven waar dit exact speelt. Duidelijk is wel dat dit op de korte en middellange termijn beperkingen oplevert voor het behalen van provinciale ambities. De handelingsopties hiervoor liggen vooral bij het Rijk. Voor de provincie betekent dit dat het blijven inzetten op een goede natuurkwaliteit en het hoog houden van de biodiversiteit van belang is.

Bouwstenen

Vooruitlopend op de actualisatie van de omgevingsvisie is een tweetal bouwstenen voor de omgevingsvisie aangegeven, de Energievisie 2.0 en het programma landelijk gebied (PLG). De essentie van deze bouwstenen staat hieronder verwoord.

- **Programma Landelijk gebied (PLG)**
  Om de opgaven in het landelijk gebied in samenhang op te pakken werkt de provincie Noord-Holland aan het Programma Landelijk Gebied (PPLG). Dit programma is bedoeld als samenhangend uitvoeringsprogramma voor de doelen die gerealiseerd moeten worden in het landelijke gebied. In juni 2023 is de startversie van het PPLG vastgesteld. In deze startversie is een uitwerking opgenomen van de nationale opgaven voor biodiversiteit, stikstof, water en bodem, klimaat en het perspectief voor de landbouw. Daarnaast bevat het een uitwerking van de provinciale doelstellingen voor het landelijk gebied op de thema's landschap, erfgoed en recreatie. De uitwerking vindt plaats in gebiedsprocessen en is complementair aan het generiek rijksbeleid voor het landelijk gebied. De thema's woningbouw, energievoorziening, infrastructuur en economie zijn niet uitgewerkt. De integrale afweging van majeure ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied, in samenhang met de overige genoemde thema's zal plaatsvinden in de te actualiseren Omgevingsvisie. Het programma is daarmee een bouwsteen van het Ruimtelijk Voorstel.

- **Energievisie 2.0**
  De energievisie is als bouwsteen voor de omgevingsvisie vastgesteld. De hoofdlijn van de visie bevat leidende principes en structurerende keuzes. De leidende principes om structuur te creëren zijn:
  1. Energiebesparing;
  2. Vraag, aanbod en opslag bundelen;
  3. Optimale regionale energiemix;
  4. Aandacht voor omgevingskwaliteit en een gezonde leefomgeving;
  5. Robuuste energieknooppunten.

  Daarnaast is een aantal structurerende keuzes aangegeven:
  1. Grootschalige warmtenetten in het verstedelijkte deel
  2. Collectieve laadpleinen
  3. Koolstof- en waterstofinfrastructuur
  4. Kleinschalige opslag en systeembatterijen
  5. Glastuinbouw: energy hubs
  6. Beleid datacenters

Als startpunt: de huidige staat van Noord-Holland

Op de kaart is de huidige situatie van Noord-Holland zichtbaar en daarnaast de nu bekende woningbouwplannen.



Belangrijkste bevindingen vanuit de analyse naar de consequenties van het voortzetten van huidige beleid.

Uit de analyses van de dilemma's volgen bevindingen. Omdat deze soms overlappen tussen verschillende dilemma's is ervoor gekozen deze bevindingen te ordenen volgens de lagenbenadering.

Ondergrond: water en bodem

Waterveiligheid

A. De bodem daalt verder en het buitenwater rond Noord-Holland stijgt. Risicogevoelige functies, zoals wonen, werken, voorzieningen, (energie)-infrastructuur lopen in bepaalde gebieden in Noord-Holland meer risico dan in andere gebieden. Door een grotere kans op schade, verwachten we hogere investeringslasten. We verwachten ook meer investeringen in onze infrastructuur door een grotere kans op schade. Als we doorgaan met op alle plekken risicogevoelige functies de ruimte te geven, wordt er waarde aan bepaalde gebieden toegevoegd. Dat betekent dat de keringen elke keer omhoog moeten met bijkomende investeringslasten. Dit moet gebeuren, omdat elk gebied in Nederland ingericht moet worden, zodanig dat de risico's die spelen op gebied van waterveiligheid in het hele land gelijk zijn. Dat betekent dus niet dat in risicogevoelige gebieden niets meer ontwikkeld kan worden. Het betekent wel dat de consequentie moet worden genomen dat er een hogere investeringslast gepaard gaat met ontwikkelingen in die gebieden.
B. De keringen bij het Amsterdam Rijnkanaal en Noordzeekanaal worden niet meer als primaire maar als regionale keringen gezien. Hier geldt een lagere veiligheidsnorm dan bij primaire keringen. Hierdoor neemt het risico op overstromingen vanuit het 'binnenwater' toe.

Watervoorraad / beschikbaarheid

D. We stevenen af op een tekort aan zoet water. Dit brengt een verdeelvraagstuk met zich mee. Wie krijgt hoeveel water? Als we alle gebieden van zoet water willen blijven voorzien, zal hier steeds meer zoet water voor nodig zijn aangezien de verzilting toeneemt en daarmee de vraag om landbouwgebieden door te spoelen.
E. Door zoutindringing als gevolg van het schutten van de zeesluizen en de toepassing van de verdringingsreeks zal de zeesluis bij IJmuiden vaker sluiten. Hierdoor komt de betrouwbaarheid van de haven achter de sluis en de ambities over vervoer over water op termijn onder druk te staan.
F. Het duingebied en de Utrechtse Heuvelrug worden belangrijker voor de drinkwatervoorziening omdat deze gebieden de beste voorwaarden hebben voor de opslag van drinkwater. Als je wilt uitbreiden om te voorzien in de drinkwaterbehoefte zijn dat de beste plekken.

Watersysteem

G. We hebben een watersysteem dat om alle functies te faciliteren, in hoge mate technisch gecontroleerd is. In dit systeem zijn heel weinig marges qua peilfluctuatie. Het is niet toegesneden op extreem weer. De grotere extremen als gevolg van klimaatverandering maken het systeem in zijn huidige vorm niet houdbaar. Doordat in het huidige beleid het waterpeil de functie volgt, kunnen we als provincie de waterschappen weinig instructies meegeven. Er is daardoor geen regie mogelijk om een goede balans te krijgen tussen het watersysteem als geheel en de aanwezige en toekomstige functies in een gebied.
H. Doordat we moerige[1] gronden niet betrekken bij het terugdringen van CO_2-uitstoot ontnemen we de kans om in deze gebieden wat aan vermindering van de uitstoot te doen. Daarnaast gaat bodemdaling in veenweidegebieden door. Het leidt tot verzakkingen in infrastructuur. Rondom lintbebouwing ontstaan problemen omdat rond de gesloten watersystemen rondom een lint de bodem wel zakt met wegzijgingsproblemen tot gevolg.
I. De waterkwaliteit verbetert onvoldoende.
J. Het watersysteem loopt qua afvoer, dus het afvoeren van water en daarmee het voorkomen van wateroverlast, tegen zijn grenzen aan. We redden het in de toekomst niet meer met de huidige technische capaciteit en ruimtelijke maatregelen (waterberging).

1 **Moerige gronden** is de bodemkundige term voor bodems waarvan het bodemprofiel tussen 0 en 80 cm diepte voor minder dan vijftig procent uit moerig materiaal bestaat en die een *moerige bovengrond* of een *moerige tussenlaag* hebben. In de Nederlandse bodemclassificatie vormen de moerige gronden de overgang van de veengronden (meer dan de helft moerig materiaal) naar de minerale gronden. Nederland telt ongeveer 125.000 hectare aan moerige gronden, dit zijn bijvoorbeeld gronden met dun restveen in droogmakerijen en in de veenkoloniën. *Bron: bodemdata.nl*

Netwerk

Energie-infrastructuur

K. Als de netcongestie in het elektriciteitsnetwerk niet wordt opgelost, leidt dit tot vertraging van te bouwen huizen en economische ontwikkeling. Er is ruimte nodig voor netuitbreiding, zoals voor (hoogspannings) leidingen, transformatoren en opslag (lokale batterijen en grootschalige systeembatterijen.
L. Als we alle energievraag die zich voordoet faciliteren, zal het energienetwerk ook fors moeten uitbreiden, wat vervolgens leidt tot extra vraag naar nieuwe infrastructuur met bijkomende investeringslast. Bovendien is de transitie van fossiele naar duurzame energie noodzakelijk om de doelen t.a.v. luchtkwaliteit, natuurbehoud en stikstofreductie te halen. In de Energievisie 2.0 is daarom voorgesteld om het energiesysteem meer sturend te maken.

Ruimtegebruik

Energieopwek

M. Risicocontouren (veiligheid) bij overslag, opslag van en conversie tot waterstof hebben potentieel een beperkende invloed op ontwikkeling van risicogevoelige functies in stedelijk gebied, afhankelijk van de locatie en schaal. Voor de grootschalige opslag en electrolyse van waterstof is in meer of mindere mate ook milieu/risicoruimte nodig. Dit vraagstuk geldt ook voor de eventuele vestiging van kleine kernreactoren - SMR's (small modular reactors).

Woningbouw

N. Het creëren van meer woningbouw leidt tot grotere recreatievraagdruk op natuur.
O. De meeste woningbouwlocaties liggen op de goede plek, omdat ze op wat hoger gelegen gebieden liggen en/of in al zeer goed beschermde gebieden. Ook op slappere bodems (veen) zijn geen grote ontwikkelingen voorzien. Tevens liggen ze op locaties langs ov-knooppunten waar rekening wordt gehouden met draagvlak voor een basisvoorzieningenniveau
P. Er zijn nog potentieel goede locaties aanwezig voor woningbouw in relatie tot de hoogteligging en beschermingsniveau.
Q. Woningbouw zal voor een deel het buitengebied ingaan wat ten koste gaat van landbouwareaal, recreatiegebieden en natuur. Ook economie zal zich deels ontwikkelen ten koste van landbouwareaal en natuur. Hetzelfde geldt voor zoekruimte naar energie- en weginfrastructuur zoals verdeelstations en systeembatterijen.
R. Door toenemende economische activiteiten en verdere groei van de bevolking treedt steeds meer verkeerscongestie op. Hierbij wordt door de concentratie van werkgebieden in het zuiden van de provincie de eenzijdige woon-werkpendel versterkt. Er ontstaat een grotere druk op een gezonde leefomgeving.
S. Bij staand beleid neemt het voorzieningenniveau af in de gebieden die dun bewoond zijn.

Landbouw / landelijk gebied

T. Er is de afgelopen eeuwen veel landbouwgrond en daarmee ook waardevol cultuurlandschap, leefbaar en levendig landelijk gebied en ruimte voor natuur toegevoegd. Denk aan droogmakerijen als Beemster, Schermer, Haarlemmermeer en Wieringermeer. In de laatste eeuw is een omkering zichtbaar waarbij de landbouwgrond afneemt ten faveure van andere functies als woningbouw, bedrijventerreinen, natuur, recreatie, energieopwek en infrastructuur.
U. Door vernatting van veenweidegebieden kunnen een aantal functies zich daar niet vestigen, omdat de ondergrond ongeschikt is om binnen de huidige normen op te bouwen. Het wordt steeds moeilijker om de bestaande agrarische functie gericht op inkomsten uit de melkveehouderij voort te zetten in veenweidegebieden. Andere productiewijzen of andere inkomsten uit levering van ecosysteemdiensten of sociaal-maatschappelijke diensten zullen daar aan bij moeten dragen.

Natuur/recreatie

V. Er is vrijwel overal in de provincie een grote recreatiebehoefte zichtbaar. Op veel plaatsen wordt nu niet in deze behoefte voorzien. Het aanbod aan recreatiemogelijkheden is vaak beperkter dan de recreatievraag. Dit leidt tot drukte en druk op gebieden en voorzieningen.
W. Daarbovenop leidt de toenemende bevolking en de daarmee toenemende recreatiebehoefte ook tot een toenemende druk op de natuurgebieden. Met name in de verstoringsgevoelige natuurgebieden, zoals belangrijk delen van de duinen, heeft dit een negatief effect op het behalen van de natuurdoelen. In het duingebied bij Bergen en Schoorl en in Zuid Kennemerland is die druk het hoogst. In veel ander gebieden gaan recreatie en natuur juist goed samen zoals bijvoorbeeld in veel van onze recreatiegebieden.

Daarnaast zijn er ook oplopende tekorten aan recreatiemogelijkheden rond stedelijke gebieden (Amsterdam, Haarlem, maar ook Alkmaar en Hoorn) zichtbaar. Kortom er is sprake van een toenemende recreatiebehoefte en daarmee ook een recreatiedruk. Dit is een direct gevolg van de toenemende verstedelijking. Daarom is een aanpak noodzakelijk om een prettige provincie te blijven om in te wonen en te recreëren.

X. Als we dit niet goed organiseren en faciliteren zal dit op steeds meer plekken leiden tot spanningen tussen natuur en recreatie, omdat veel van de recreatiedruk landt in onze natuur- en recreatiegebieden.

Y. Peilopzet vanuit natuur- en klimaatdoelen ingegeven, brengt een grote watervraag met zich mee die conflicteert met andere grote watervragers. Dat vraagt om keuzes. Afhankelijk van welke keuzes gemaakt worden kan dit betekenen dat er minder water is voor andere functies en dat eventueel natuurdoelen waarvoor - (inter)nationale afspraken die wettelijk zijn vastgelegd (VHR/N2000) - moeten worden aangepast.

Gezonde leefomgeving

Z. Een groot deel van de Noord-Hollandse inwoners leeft in een gebied waar de EU-normen luchtkwaliteit worden gehaald. Wel zijn er bestaande stedelijke gebieden, met name in een deel van Amsterdam, waar die EU-normen niet worden gehaald. De verandering naar EU-normeringen van emissies (o.a. geluid, fijnstof) in 2030 heeft op een aantal (naar schatting 5) woningbouwlocaties potentieel effect op het realisatietempo.

AA. Op een enkel gebied na worden de huidige normen uit de Omgevingswet overal gehaald. De slag om de ruimte leidt ertoe dat bijna elk vrij plekje in onze provincie wordt benut. Er wordt steeds dichter tegen industriegebieden aangebouwd en de ruimte die milieunormen bieden om schadelijke stoffen uit te stoten, wordt maximaal benut. Dat is zorgwekkend, omdat dat deze normen geen garantie bieden voor een gezonde leefomgeving. De uitstoot van bedrijven en verkeer kunnen namelijk voldoen aan alle milieunormen, terwijl omwonenden tóch gezondheidsklachten krijgen

BB. In grote delen van Noord-Holland is sprake van opeenhoping van geluidhinder. De regelgeving en vergunningverlening loopt echter per onderdeel/bron en is niet ingericht op een optelsom. We voldoen daardoor vrijwel overal aan de normen, terwijl er dus plekken zijn waar een concentratie is van bronnen van geluidhinder. Daarnaast is er ook nog een stapeling van verschillende hinderbronnen (emissie) in de leefomgeving (immissies), bijvoorbeeld geluid en fijnstof. Ook hier is de wet niet op ingericht. Emissies worden afzonderlijk bekeken en getoetst aan vergunningsvoorwaarden.

CC. De milieucontouren werken wederkerig. Ze zorgen voor een beschermingsgraad voor inwoners in het kader van een gezonde leefomgeving én ze markeren de ruimte waarbinnen activiteiten die emissies met zich meebrengen de ruimte krijgen. De behoefte aan gezondheidsbescherming en de behoefte aan extra milieuruimte voor bedrijven nemen beiden toe. Er zijn knelpuntsituaties ontstaan ten aanzien van een gezonde leefomgeving. Met onze beperkte ruimte en huidige keuzes die we maken, schatten we in dat deze knelpuntsituaties blijven bestaan en toenemen. Ook op locaties waar dit nu nog niet speelt.

Omgevingskwaliteit

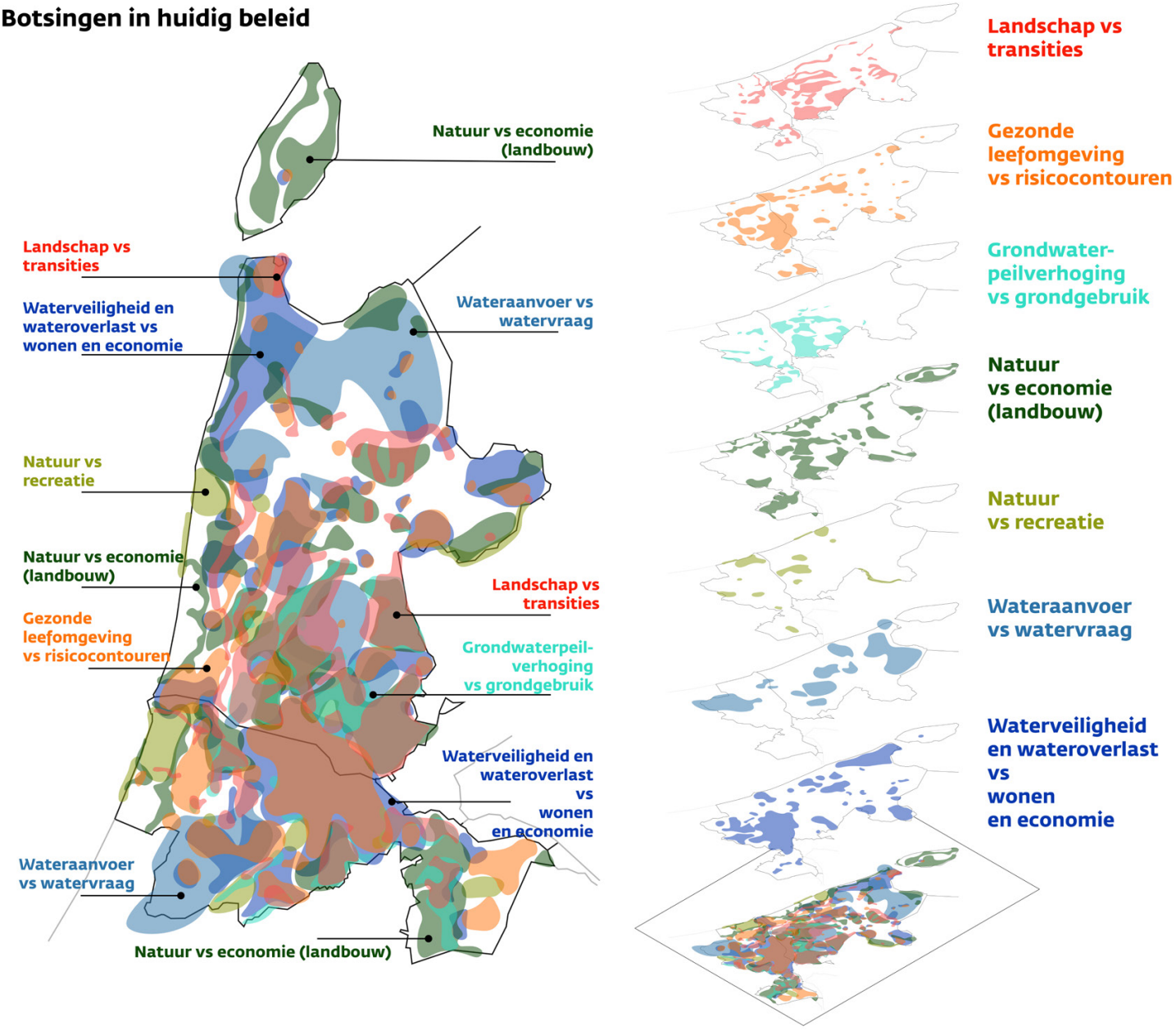
DD. Energietransitie leidt tot effecten op de huidige landschapskwaliteiten door inpassing van grootschalige infrastructuur.

EE. Door toenemende kwetsbaarheid van veenweidegebieden vanuit het oogpunt van waterveiligheid wordt vernatting steeds noodzakelijker. De vernatting van veenweide leidt op een aantal plekken tot een veranderende omgevingskwaliteit doordat er bijvoorbeeld andere begroeiing ontstaat. Dit heeft ook effect op de landschapsbescherming in het huidige beschermingsregime Bijzonder Landschap. Er is mogelijk ook een positief effect op natuur en recreatiemogelijkheden nabij steden.

Totaaloverzicht botsingen van thema's

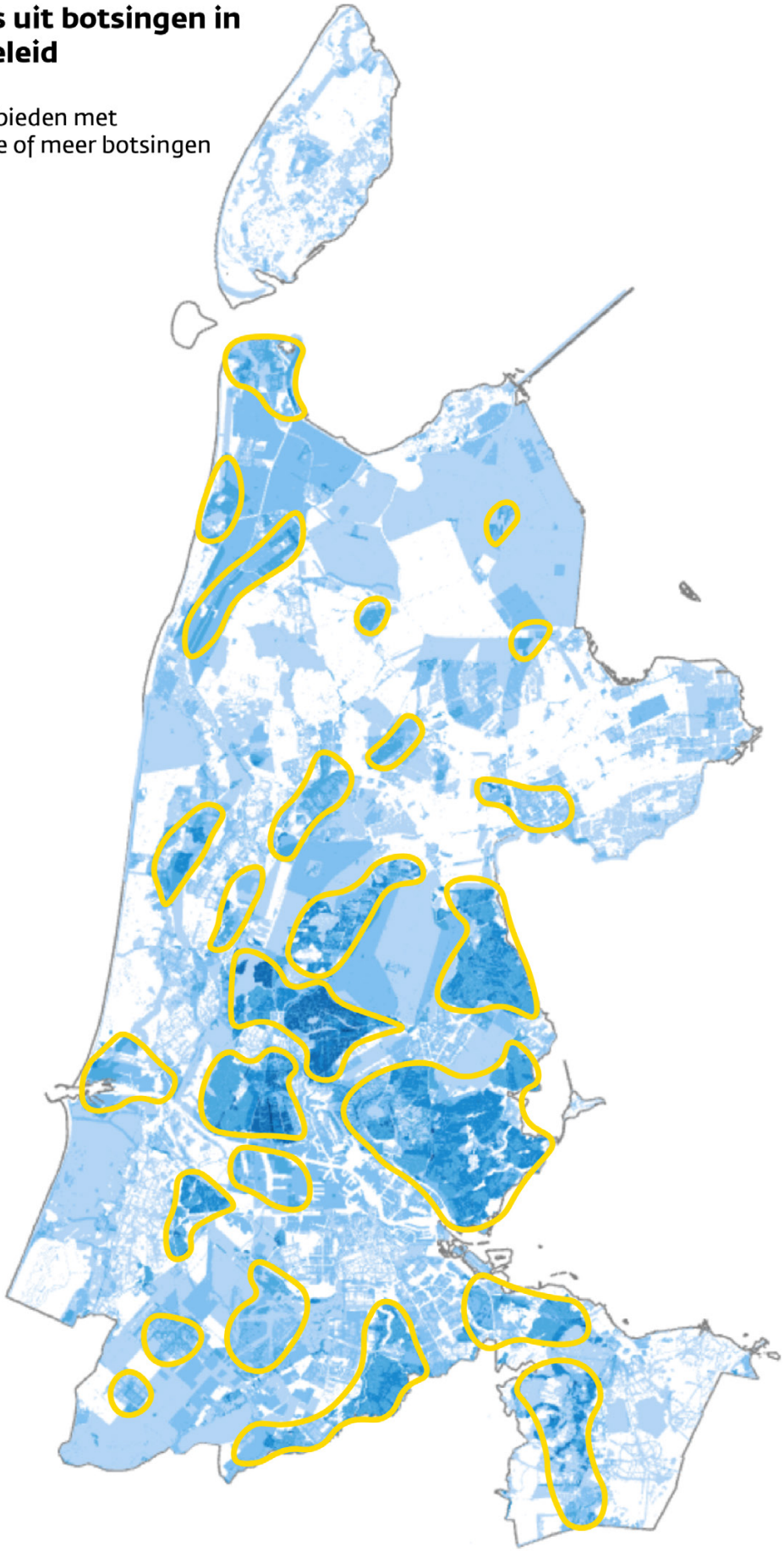
Overal in Noord-Holland hebben we te maken met opgaven uit het Ruimtelijk Voorstel. Sommige van de opgaven en keuzevraagstukken zijn generiek voor de hele provincie geldend. Vaker speelt een vraagstuk zich in een specifieker gebied af en botsen ze met andere opgaven in dat gebied. Door kaart en data te gebruiken is een preciezer beeld te schetsen van waar welke opgaven spelen. In sommige gebieden is een bepaalde opgave dominanter dan in een andere. Regelmatig zijn er meerdere opgaven in een gebied. De onderstaande kaart geeft een indicatie waar welke opgaven zich opstapelen. Dit levert een kleurrijk palet op. In deelkaarten is getracht zichtbaar te maken welke thema's het betreft. Opvallend is, dat er een aantal locaties is, waar wel heel veel stapeling van opgaven te zien is. Deze zijn zichtbaar in de kaart waar geel omrand de gebieden met de grootste stapeling van opgaven zijn gemarkeerd.

Botsingen in huidig beleid



Hotspots uit botsingen in huidig beleid

Gebieden met
drie of meer botsingen



3 BEVINDINGEN STEL DAT VERKENNINGEN

3.1 Introductie: Overzicht van overeenkomsten en verschillen in de stel-dat verkenningen

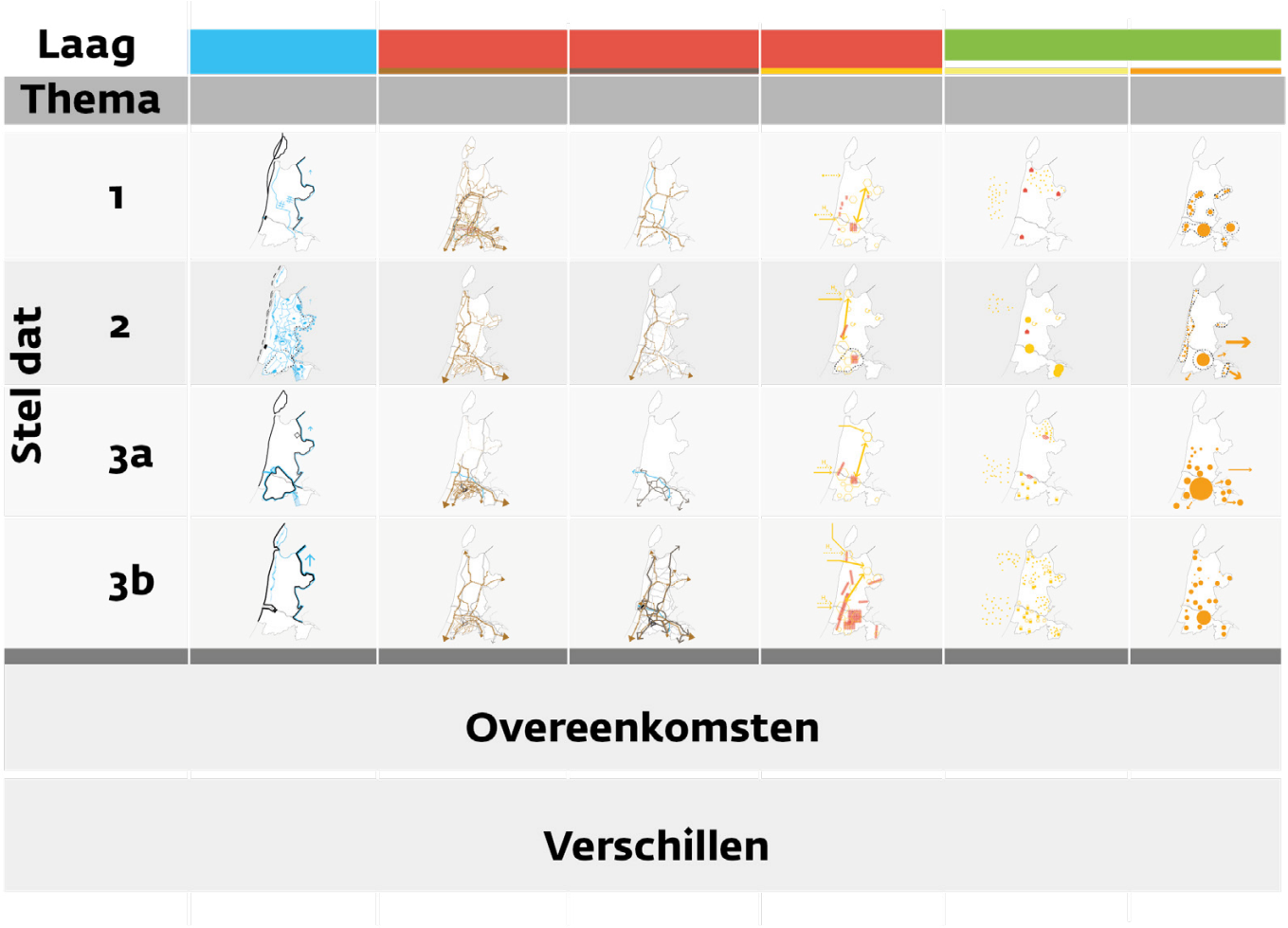
Alle stel-dat verkenningen bieden mogelijke oplossingen voor de vraagstukken waar Noord-Holland voor staat. Voor de stel-dat verkenningen is in kaart gebracht waar de oplossingen in deze verkenningen overeenkomen en waar zij juist uiteenlopen, waardoor dilemma's, verschillen of fundamentele keuzes ontstaan.

Voor de overeenkomsten geldt dat de oplossingen in alle of vrijwel alle stel-dat verkenningen op dezelfde manier uitvallen en in de daarin gevoerde redeneerlijn logisch zijn. Bijvoorbeeld het versterken van het netwerk voor openbaar vervoer is redenerend vanuit alle vier de verschillende uitgangspunten een goede keuze. Daarmee beoordelen we het als een robuuste keuze, omdat het in de verschillende toekomstontwikkelingen van Noord-Holland verstandig is om te maken.

Waar de verkenningen uiteen lopen, wordt zichtbaar waar de oplossingen per uitgangssituatie verschillen. Hier liggen echte ruimtelijke keuzes voor elk met eigen consequenties.

Op de volgende pagina's worden steeds één à twee thema's behandeld. De overeenkomsten worden toegelicht in tekst, terwijl de dilemma's/verschillen/fundamentele keuzes zichtbaar zijn door de schuifjes en worden verduidelijkt met stellingen en bijbehorende consequenties.

Het onderwerp gezonde leefomgeving komt in alle verkenningen terug in de tekst. In de vergelijking tussen de verkenningen is er geen kaartbeeld aan gekoppeld.



Toelichting

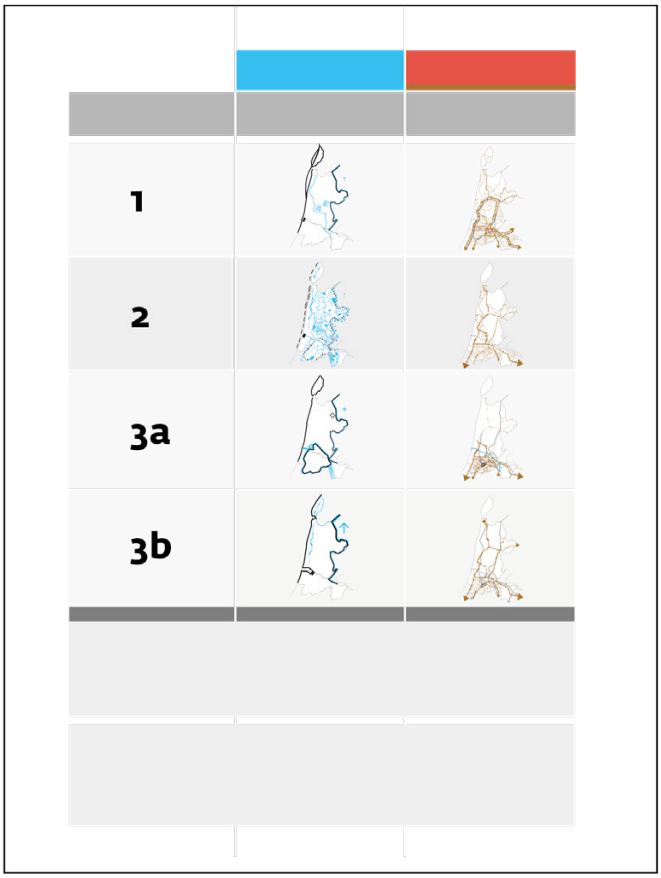
Overeenkomsten

1
2
3

Verschillen

1 2

3 4



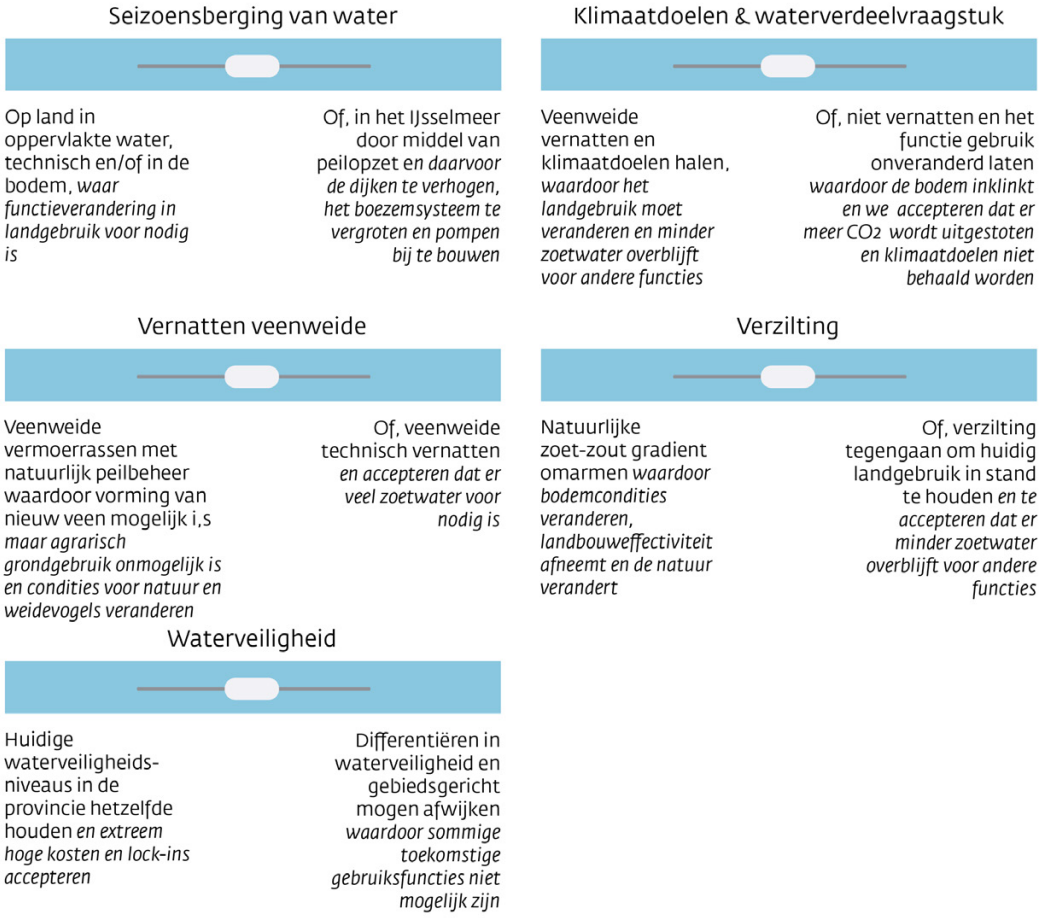
3.2 Water & bodem

Overeenkomsten

Overeenkomsten in waterbescherming en zoetwater- en drinkwatervoorziening

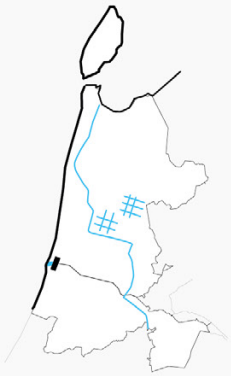
- Het belang van het reserveren van ruimte voor het bergen van water om te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen;
- Het belang om de zoetwatervoorraad te vergroten en drinkwater te beschermen. De manier waarop en de mate waarin verschilt per stel-dat verkenning.
- Tegelijkertijd geldt dat functieverandering op bepaalde plekken op termijn noodzakelijk is, omdat er onvoldoende zoet water is om alles te bedienen.
- In alle verkenningen komt naar voren dat het belangrijk is in te zetten op het vergroten van de zoetwatervoorraad door:
  - het versterken en verbreden van verschillende soorten wateren, zoals sloten. Dit kan een onderdeel zijn van de groen-blauwe dooradering.
  - lokale, jaarronde wateropslag bij agrariërs.
- Tevens is het beperken van het gebruik van zoet water een aandachtspunt:
  - door het vaker sluiten van de zeesluis in droge perioden (dit komt in drie verkenningen aan de orde);
  - door het beperken van doorspoeling in verzilte gebieden.
- Tevens is het beschermen en waar mogelijk uitbreiden van drinkwatergebieden essentieel, met bijzondere aandacht voor de bescherming van duingebieden en de Utrechtse Heuvelrug.

Deze maatregelen vragen om veel ruimte, aanpassing van het watersysteem en een functieverandering van gebieden. Dit heeft consequenties voor de condities waaronder de natuur zich kan ontwikkelen.



Laag	*Ondergrond*
Thema	*Water en bodem*

Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen



- Kuststrategie: meebewegen Noordzee kust, kustzone beschermen op een natuurlijke manier
- Drinkwatervoorraad vergroten, wateringzuiveringsgebieden in de duinen uitbreiden
- Verzilting omarmen in de kop van NH
- Kleinschalig blauw raamwerk in recreatie gebieden
- Veenweide vernatten door sloten en greppels
- Piekwaterbergingen
- Haven vaker dicht in tijden van droogte om zoutindringing NZK te verminderen

Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem



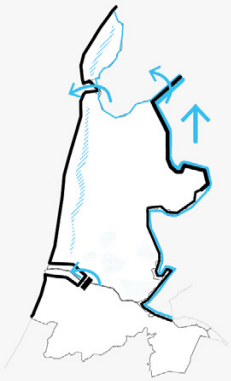
- Kuststrategie: meebewegen
- Waterveiligheidslanschappen door regionale differentiatie en vernatting
- Jaarronde zoetwaterberging, 25% van de (diepste) polders
- Grootschalig blauw raamwerk van tussenboezems, meren, waterbergingen voor sponswerking
- Veenweide vernatting door vermoerrassing
- Zoetwaterbel kust vergroten door strate- gische kerven in duinrand voor groei
- Vernatten & beschermen binnenduinrand
- Natuurlijke kust suppletie en daardoor zeesluis IJmuiden vaker dicht
- Technische waterveiligheid Groot-Amsterdam
- Natuurlijke zoet-zout gradient omarmen hele hollandse kust
- IJsselmeer peil minimaal opzetten
- Bodemkwaliteit is bepalender voor functie in gebruik

Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen



- Kuststrategie: beschermen gesloten
- Zoetwater buffer door medium peil opzet in IJsselmeer
- Technisch beschermen MRA met super dijk
- Drinkwater beschermen voor zoutindringing, zeesluis zo vaak mogelijk dicht
- Wateroverlast piekwaterberging rondom MRA in Westzanderveld, Houtrakpolder en langs de Vecht
- Pompen bijbouwen tegen wateroverlast
- Veenweide klinkt in
- Waterberging ondergronds met techniek ontwikkelen

Economie: Strategische Europese autonomie



- Kuststrategie: beschermen gesloten
- Brak waddenmeer voor bescherming zoetwater- voorraad in IJsselmeer
- Zoetwater buffer door maximaal peil opzet in IJsselmeer, waddenzee indammen
- Technisch beschermen noordzee-kust voor waterveiligheid
- Waterberging ondergronds met techniek ontwikkelen
- Wateroverlast maximaal pompen bijbouwen
- Veenweide klinkt in
- Zeewaartse haven creëren of zeesluis verplaatsen, om mainport functie te houden en zoutindringing te voorkomen

3.3 Personenmobiliteit en goederenvervoer

Overeenkomsten

Overeenkomsten in personenmobiliteit

In alle verkenningen wordt het openbaar vervoersnetwerk versterkt door betere verbindingen met de rest van Nederland en het buitenland. Ook binnen de regio Groot-Amsterdam wordt het netwerk uitgebreid en geïntensiveerd om de bereikbaarheid en mobiliteit verder te vergroten. Dit vraagt om grote investeringen en zal lokaal zorgen voor een toename van met name geluid en ruimtegebruik.

Keuzes

Gezonde leefomgeving rondom Schiphol



Schiphol laten groeien om internationale connectiviteit te bevorderen *en geluidsbelasting accepteren*

Of, Schiphol laten krimpen met mindere internationale connectiviteit *en minder geluidsbelasting*

OV-netwerk clusteren of spreiden



OV-netwerk geclusterd versterken en een rendabel systeem ontwikkeln en *accepteren dat het daily urban system niet de hele provincie dekt*

Of, het OV-netwerk gespreid ontwikkelen en daarmee het daily urban system meer de provincie dekt *en accepteren dat het minder efficient en rendabel is*

Vervoer over water



Investeren in duurzaam goederenvervoer over water *en drukte op het wegennet verminderen, maar hoge investeringskosten maken*

Goederenvervoer voornamelijk over weg en spoor *en hoge uitstoot en miliieu-impact accepteren, naast files*

Haven in IJmuiden



Meer schutten van de Zeesluis openhouden *en zoutindriging in het gebied rondom het NZKG accepteren*

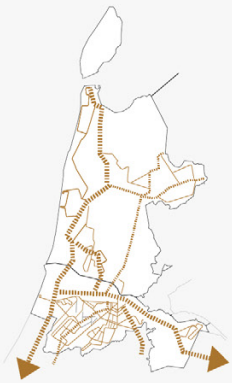
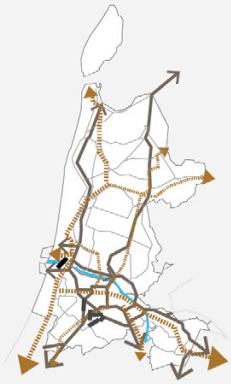
Minder schutten van de Zeesluis en daarmee de zoutindringing tegengaan *en accepteren dat de haven minder bereikbaar is*

Onderhoud



Aanleg van infrastructuur op een traditionele wijze en daarmee aanlegkosten drukken, *maar accepteren dat er vaker onderhoud gepleegd zal moeten worden met landurige kosten*

Aanleg van infrasturctuur op een toekomstbestendige wijze waarbij onderdhoudskosten lager uitvallen, *maar aanlegkosten hoger zijn*

Laag	Netwerk	
Thema	*Personen mobiliteit*	*Goederen mobiliteit*
Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen		-Extreme schaalsprong OV netwerk, inclusief lightrails - Lokale verbindingen, fijnmazig netwerk - Schiphol krimpt voor geluidshinder en moet uitstoot vrij - Verminderen vervoersbewegingen van personen door nabijheid van wonen, werk en voorzieningen - Inzet op deelmobiliteit, meer hubs		- Elektrisch goederen vervoer via spoor, water en lucht (drones) - Schiphol uitstoot vrij en minder geluid hinder, zo nodig krimp - Haven vaker dicht in tijden van droogte
Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem		- Versterkt OV netwerk in hoog & droog gebieden - Aangepast onderhoud voor laaggelegen wegen		- Focus op hoog en droog verbinding - Aangepast onderhoud voor laaggelegen wegen
Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen		- Goederenverkeer boven persoonsverkeer op wegen - Mobiliteitshubs - Lightrail voor personenvervoer - Hogesnelheidslijn verbindingen - Internationaal persoonvervoer via Schiphol		- Goederenverkeer boven persoonsverkeer op wegen - Logistieke bewegingen en overslag groeit in haven - Internationaal Schiphol
Economie: Strategische Europese autonomie		- Hogesnelheidslijn met EU verbinding - OV-versterken tot en met Den Helder - Schiphol Europees belangrijk - Goederenverkeer boven persoonsverkeer op wegen - Autowegen versterken, voornamelijk in de Kop van NH, van en naar Den Helder. Nieuwe verbinding tussen Den Helder en Middenmeer		- Extra sluis oostelijk van havengebied voor meer buitendijks gebied - Veel extra logistieke vervoersbewegingen - Verbindingen met Rotterdam en andere Europese havens via water, weg en spoor - Schiphol Europees belangrijk - Autowegen versterken, voornamelijk in de Kop van NH, nieuwe verbinding tussen Den Helder en Middenmeer

3.4 Energie infrastructuur & Energieopwek

Overeenkomsten

In alle stel-dat verkenningen is een gezamenlijke focus op het versterken van de grote energieknooppunten in IJmond, Amsterdam en Haarlemmermeer een goede oplossing. Daarbij wordt ruimte gereserveerd voor energieopslag op deze locaties. Dit zorgt voor efficiency, maar zal ook beteken dat niet overal aan de vraag zal worden voldaan. In de verkenningen zijn niet alle energieknooppunten die genoemd zijn in de energievisie aan de orde gekomen.

Ook de uitbreiding van het warmtenet, ondersteund door een gerichte bronnenstrategie, is een gedeelde ambitie. Deze overeenkomsten dragen bij aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig en robuust energienetwerk.

Dilemma's / verschillen / fundamentele keuzes

Energievraag en knooppunten

Ongelimiteerd energie-infrastructuur en knooppunten bijbouwen om elke grote energievrager te faciliteren

Of, actief sturen door grenzen aan aanbod te stellen en energievragers te concentreren op strategische locaties

Wieringermeerpolder

380KV naar Schagen met doorontwikkel optie naar Den Helder waar een robuust knooppunt kan komen, *maar nog geen grote energie-vragers zitten*

Of, 380KV naar de Wieringermeerpolder waar wel grote energievrager zitten, *maar waarbij extra bedrijvieheid ten koste gaat van goede landbouwgrond*

Toekomstige aanlanding

Meer aanlandingen van op zee gegenereerde wind-energie in Noord-holland aan land laten komen, *en op land meer ruimte geven aan de daarbij behorende enerige infrastrcutuur in de schaarse ruimte*

Of geen extra aanlandingen faciliteren, *en accepteren dat energie ergens anders in Nederland aan land komt en beschikbaar is*

Energieopwek

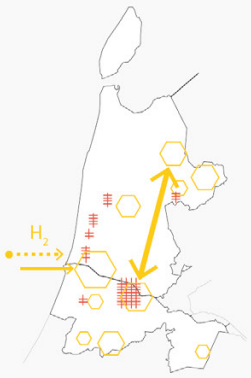
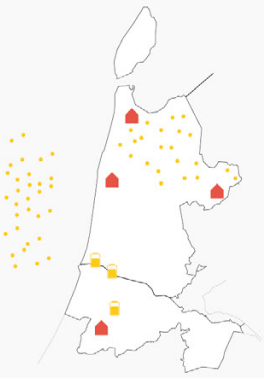
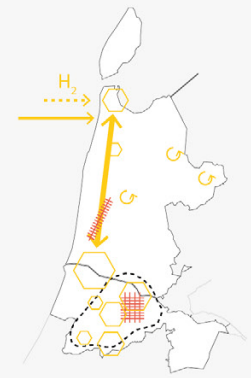
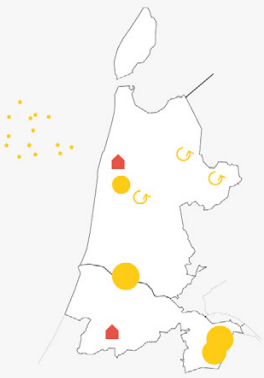
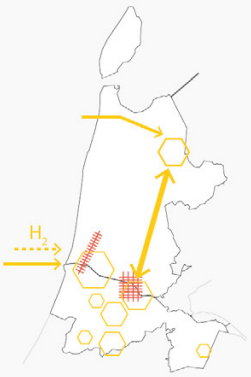
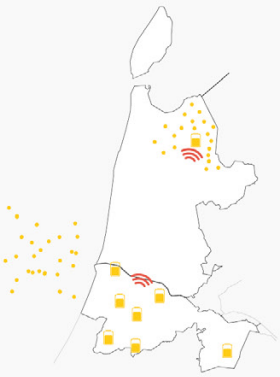
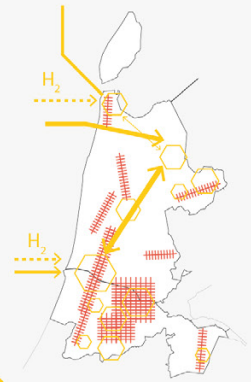
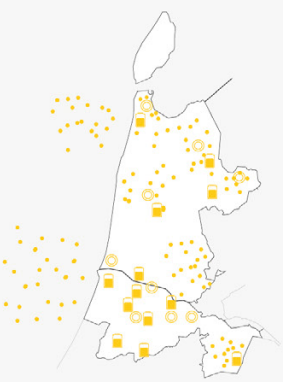
Kleinschalig, verspreid opwekken waar de energievraag zit, *en ruimtelijke versnippering accepteren*

Of, grootschaling, geclusterd opwekken op toekomstbestendige plekken

Energieopwek met warmte

In lijn met de energievisie warmte opwerkken met geo- en aquathermie , *de energievraag verlagen maar waterkwaliteit mogelijk verslechteren*

Of, afwijkend van de energievisie met wind en zon, *en de elektriciteitsvraag sterk laten toenemen*

Laag	Netwerk	Occupatie
Thema	*Energie infrastructuur*	*Energie opwek en opslag*
Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen	 Meer totale energievraag - Polycentrische energie knooppunten - Aanlanding windenergie passend bij vraag - Hoogspanning niet langs verstedelijking en zoveel mogelijk ondergronds - Waterstof productie niet op land i.v.m gezondheidsrisicos, maar op zee - Warmtenetten gekoppeld aan verstedelijking patroon - Collectief laden OV & logistiek	 - Wind, zon en warmte opwek - Decentrale opwek op zee en lokaal in NHN - Geothermie - Aquathermie - Restwarmte datacenters en glastuinbouw - Opslag H2 in westpoort, tata en schiphol, niet in nabijheid van wonen
Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem	 - Centraal hoog & droog e-infra van Alkmaar naar Amsterdam 380kv - Robuuste energieknooppunten bij wonen/werken - Aanlanding NHN - Waterstof productie alleen met zout water, elektrolyse langs de kust - Energie opslag lokaal optimaliseren - Energie hub glastuinbouw	 - Opwek geclusterd rondom knooppunt Alkmaar, Amsterdam, Gooi & Vecht - Warmte opslag technische ontwikkeling - Geen geothermie en aquathermie - Restwarmte glastuinbouw - Lokale opslag
Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen	 Meer totale energievraag - Grote energie knooppunten - Electrolyse waterstof bij havengebied - Aanlanding bij grootste vraag: MRA	 - Opwek bij de vraag, op zee, in de MRA en bij datacenters - Grootschalige opslag bij energieknooppunten - Warmte van datacenters
Economie: Strategische Europese autonomie	 Veel meer totale energievraag - Veel extra en e-infra nodig - Twee tot vier aanlandingen - Elektrolyses voor waterstof - Minder energie zekerheid door extreem veel vraag - Restwarmte van industrie - Noord-zuid verbinding belangrijk, verdubbeling e-infra - Warmtenet in woningcorridor - Den Helder waterstof cluster - Hydropower verbinding naar Scandinavië	 - Verspreid opwekken - Minimaal twee aanlandingen - Restwarmte van industrie - Kernenergie - Veel extra opwek en opslag, gebruik afstemmen op maximale aanbod - Batterijen nabij aanlandingen - Waterstof als overcapaciteitsmiddel - Grootschalige energie opslag bij energie knooppunten

3.5 Wonen

Overeenkomsten

Uit alle verkenningen volgt dat het verdichten en uitbreiden woningen rondom OV-knooppunten in Amsterdam, Hilversum, Haarlem, Alkmaar, Hoorn een verstandige keuze is.

Keuzes



3.6 Economie

Overeenkomsten

Uit alle verkenningen blijkt dat de economie zich blijft ontwikkelen in de richting van diensten. Dit leidt tot een toenemende vraag naar hoogwaardige digitale infrastructuur, inclusief datacenters. Tegelijk verandert de functie van de IJmond.

Keuzes

Economie van de toekomst



Sturen op ontwikkeling van bepaalde clusters en strategische sectoren voor een diverse en weerbare economie, *maar minder economische groei accepteren*

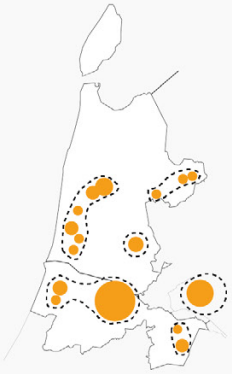
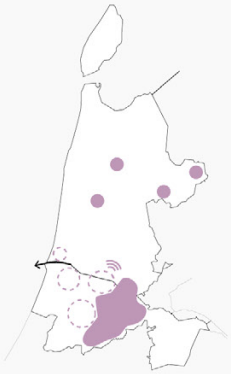
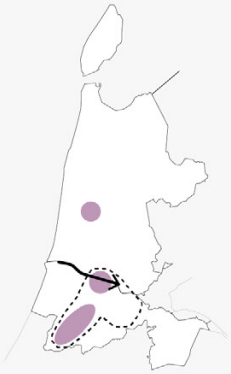
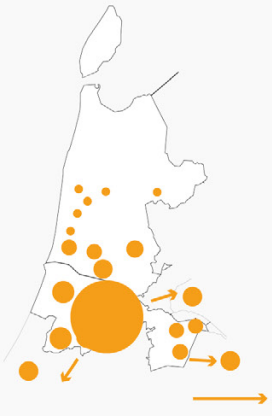
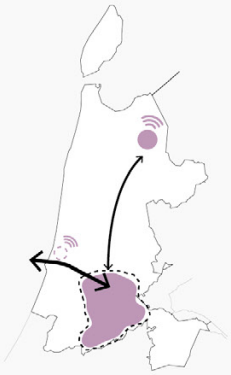
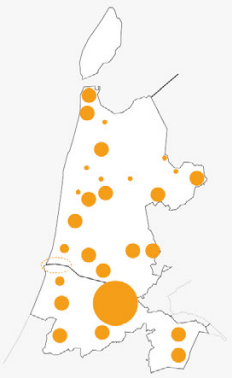
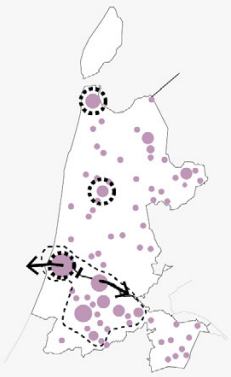
Of, economie autonoom laten ontwikkele en groeien richting een diensteneconomie, *maar accepteren dat we een eenzijdige en minder weerbare economie hebben*

Schiphol



Krimp *ten behoeve van de gezonde leefomgeving*

Of, groei *en ongezonde leefomgeving accepteren*

Laag	Occupatie	
Thema	*Wonen*	*Economie*
Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen	 - Polycentrische verstedelijking rond OV knooppunten - Toekomstbestendig bouwen - Binnenstedelijk genoeg ruimte behouden voor strategisch groen, natuurinclusief bouwen - Door krimp industrie en Schiphol meer ruimte voor woningen	 - Industrie moet zich vesrchonen en uitstoot vrij zijn, of verplaatst naar buiten PNH - Ruimte voor kennis en dienst economie - Schiphol versnelde transitie naar schone luchtvaart, zo nodig krimp
Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem	 - Woningbouw groeit in hoog & droog gebieden - Technisch beschermd groot Amsterdam en Haarlemmermeer, ook als verdichtingsgebied - Klimaatadaptief wonen in binnenduinrand Woningbouwopgave veel minder accomoderen	 - Schone & waterzuinige industrie - Monocentrisch economisch cluster - Datacenters weg uit Wieringermeer - Westpoort & Haarlemmermeer als vestigingsklimaat, verschuiving bedrijvigheid - Regionale haven - Hoog en droog
Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen	 - Mazimaal verdichten MRA & rondom OV knooppunten - Neemt groot deel woningbouwopgave mee - Kennismigranten in MRA, verdrukking bewoners naar NHN Woningbouwopgave minder accomoderen	 - Maximaal inzetten op top 4 sectoren: ICT, diensten, handel en financiën - West-as en zuid-as ICT, diensten & financiële sector - Data center groei - Wereldhaven voor handel - Schiphol blijft belangrijk
Economie: Strategische Europese autonomie	 - Gespreide verstedelijking tot en met Den Helder - Neemt een groot deel van de woningbouwopgave mee - Minder woningen bijbouwen rondom IJmond vanwege uitbreiding buitenhaven	 - Nieuwe buitendijkse Europese haven voor kritieke / strategische grondstoffen en energie - Maximaal inzetten op top 4 sectoren en sectoren die bijdragen aan autonomie - Regionale binnenhaven - Polycentrische cluster groei - Belangrijke sectoren groeien, waaronder marine en defensie uitbreiding bij Den Helder - Circulaire economie hubs in NZKG, nieuwe haven en Alkmaar

3.7 Landbouw

Overeenkomsten

Uit de Stel-dat verkenningen blijkt dat Noord-Holland Noord (NHN) een dominante positie behoudt als landbouwgebied. Lokale, jaarronde wateropslag door agrariërs wordt gezien als een belangrijke maatregel om de sector toekomstbestendig te maken.

Keuzes

Focus landbouw



Op versnelde transitie naar kringlooplandbouw *met voordelen voor de gezondheid van de mens, bodem, natuur en water maar lagere productiviteit*

Of, op Europese productie en geld *en natuur- en gezondheidsdoelen niet halen*

Waardevolle landbouwgronden



Focus op effectieve landbouwgronden en deze behouden, versterken en beschermen

Of, alle landbouwgrond als waardevol beschouwen

Grondgebonden landbouw



Sturen op ongebonden grondteelt in gesloten systemen

of, grondgebonden landbouw blijven stimuleren

3.8 Natuur

Overeenkomsten

De stel-dat verkenningen laten zien dat het combineren van recreatie en natuur een gedeelde ambitie is en dat onze natuurgebieden zoals de Natura 2000 gebieden van de duinen en de lagere veengebieden kernwaarden zijn. Door inzet van groenblauwe dooradering wordt de samenhang tussen natuurgebieden versterkt, met als koppelkans dat mensen het landschap beter kunnen beleven en ervaren.

Keuzes

Kwalitatieve natuur



Biodiversiteit in belangrijke en beschermde natuurgebieden verhogen

Of, focus op de biodiversiteit in minder gewaardeerde gebieden verbeteren

Natuurdoelen



Europese natuurdoelen halen, *en flink geld investeren om met klimaatverandering deze doelen ook te halen*

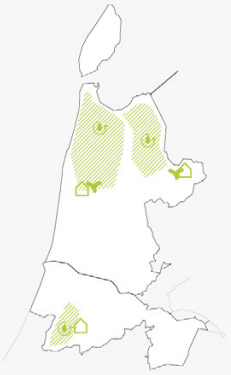
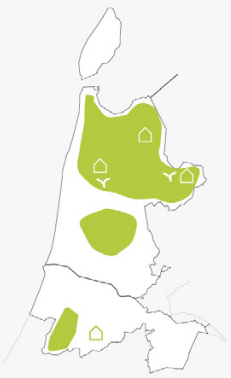
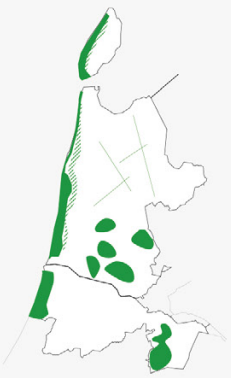
Of, ruimte geven aan natuur om zich aan te passen aan nieuwe natuurlijke condities onafhankelijk van gestelde doelen voor types natuur, *en dus het gesprek aangaan met de EU over nieuwe natuurdoelstellingen*

Nieuwe natuur



Nieuwe natuur aanleggen om de recreatiedruk op te kunnen vangen, *en de aanlegkosten daarvan te accepteren*

Of, het houden bij de huidige natuur die door de recreatiedruk meer zal komen te lijden, *en de extra onderhoudskosten accepteren*

Laag	Occupatie	
Thema	*Landbouw*	*Natuur*
Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen	 - Versnelde transitie naar kringlooplandbouw binnen vee, voedsel en bollen - Vermindering chemische bestrijdingsmiddelen tuin- en akkerbouw - Combineren met natuur, recreatie en zorg als verdienmodel - Duurzame glastuinbouw in gesloten systemen, geen uitstoot in water, bodem of lucht. Anders krimpen.	 - Groen rondom en in verstedelijking, als recreatie en beweeg mogelijkheden. Groen groeit mee. De scheggen behouden, versterken en nieuwe zoeken - Natuur combineren met recreatie, wonen, energie en landbouw - Focus op groenblauwe dooradering en bossenstrategie - Natuurherstel en natuurontwikkeling in Laag Holland, duingebied, de Scheggen en Vechtstreek - Verschillende soorten natuur
Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem	 - Extensieve kringlooplandbouw en volle grond teelten - Verhogen wateropnemend vermogen van de bodem - Circulair watergebruik - Zouttolerante teelt of kassen met gesloten systeem in Wieringermeer en kop - Zoetwateropslag zelfvoorzienend op terrein jaarrond - Experimenteerruimte voor nieuwe teelten - Seed valley als kenniscentrum - Kassen in Haarlemmermeer en rondom Alkmaar houden - Chemische gewasbeschermings- middelen verbieden, nutriënt emissies verminderen	 - Grootschalig systeem herstel - Natura 2100, natuur verandert in natte delen - Dynamische processen - Nieuwe recreatiemogelijkheden door meer ruimte voor water - Veenweide fluctuerend peil en vermoerassing - Robuuste kust tot kust verbinding - Noord-zuid verbinding - Natuurlijker peilbeheer - Natuur met brak water en natuurlijke zoet-zout gradient
Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen	 - Precisie landbouw - Intensieve grondgebonden kringlooplandbouw - Seed valley en kassen blijven - Extensieve landbouw & recreatie in laag holland	 - Duingebied als national park, bezoekers betalen - Natuur als voorwaarde voor vestigingsklimaat - Natuurontwikkeling NHN - Duinverbreding
Economie: Strategische Europese autonomie	 - Beschermen waardevolle landbouwgronden - Zoute teelt of kassen - Zelfvoorzienende jaarronde zoetwatervoorraad - Prioriteit voedselteelt voor PNH, NL en EU - Zaadveredeling clusters - Innovatie in productiviteit - Agriport kassen	 - Duingebied als national park, bezoekers betalen - Conserveringsbeleid leidend - Natte binnenduinrand

3.9 Recreatie

Overeenkomsten

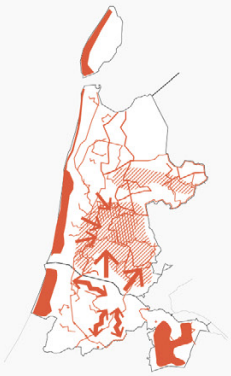
Uit de stel-dat verkenningen blijkt dat inzetten op toegankelijke recreatiemogelijkheden vanuit en rondom groeiende steden een belangrijke ontwikkeling is. Daarbij blijft niet alleen kustrecreatie belangrijk, maar moet ook extra ingezet worden op de scheggen en landbouwgebieden.

Keuzes



Laag	Occupatie
Thema	Recreatie

Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen



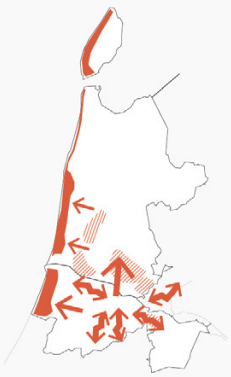
- Gebieden in Waterland, binnenduinrand en de Scheggen waar landbouw en natuur is ook benutten voor recreatie
- Fijnmazig netwerk
- In landbouw gebieden recreatie faciliteren, in het bijzonder in de Beemster & Schermer
- Bereikbaarheid via OV en fiets verbindingen
- Inzet uitloopgebied regio Alkmaar en WF

Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem



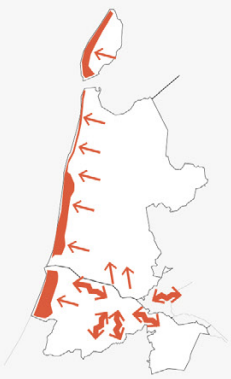
- Nieuwe recreatie landschappen
- Meer ruimte voor water biedt meer recreatie ruimte
- Duinen natter, minder bereikbaar voor fietsers en wandelaars

Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen



- Duingebied bezoekers reguleren
- Extreem veel recreatie vraag rondom MRA, opgevangen in Scheggen en Laag Holland
- Kwalitatieve recreatie voorzieningen Laag Holland
- Agrotoerisme
- Toerisme historische kernen

Economie: Strategische Europese autonomie



- Gespreide recreatievraag langs hele kust
- Extra druk vanuit MRA
- Scheggen behouden als toegang tot het buitengebied
- Toerisme in NHN

3.10 Cultuur & voorzieningen

Overeenkomsten

Uit de verkenningen volgt dat het voorzieningsniveau afhankelijk is van de verstedelijkingsdichtheid. Voor gewenste voorzieningen bij minder verdichte en verspreidde gebieden is er sturing nodig.

Keuzes

Voorzieningenniveau



Clusteren van voorzieningen en daardoor een sterk en compleet aanbod kunnen bieden, *ook als dit betekent dat inwoners van kleinere dorpen verder moeten reizen voor zorg en cultuur*

Of, voorzieningen juist gelijkmatig spreieden over alle woonplaatsen, zodat iedereen dichtbij toegang heeft, *ook als dit ten koste gaat van de kwaliteit, diversiteit en schaalvoordelen?*

3.11Landschap & erfgoed

Overeenkomsten

Uit alle verkenningen volgt dat het waardevol is om te zoeken naar koppelkansen in veranderlijke landschappen, om kwaliteit toe te voegen voor recreatie en natuur. Ook het investeren in groenblauwe netwerken als bijdrage aan het landschap en leefomgevingskwaliteit komt telkens terug.

Keuzes

UNESCO



Moeten UNESCO -landschappen de ruimte krijgen om mee te veranderen met maatschappelijke en economische ontwikkelingen, *ook als dit leidt tot veranderingen in het historische of culturele karakter*

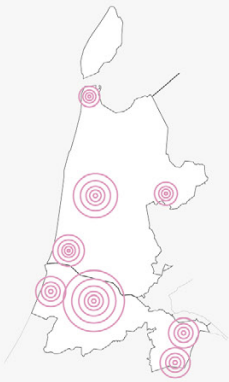
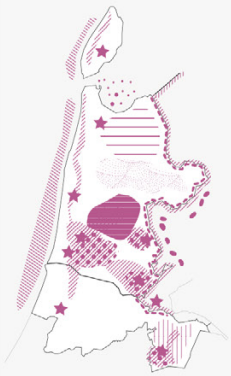
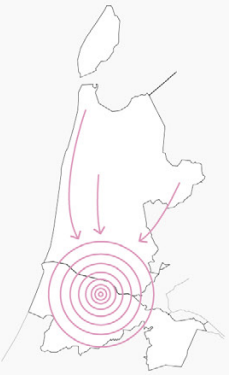
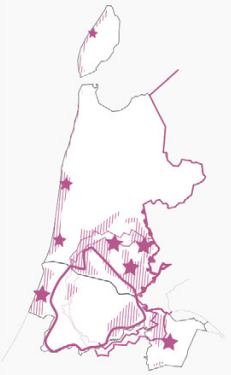
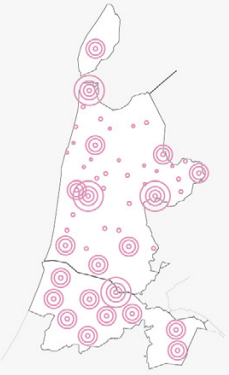
Of, moeten deze landschappen juist strikt worden vastgelegd en beschermd, waardoor hun oorspronkelijke waarden behouden blijven, *maar toekomstige ontwikkelingen worden beperkt*

Landschap & erfgoed



Beschouwen we landschap & erfgoed als kwaliteiten die mee veranderen met maatschappelijke en economische ontwikkelingen, *ook als dit leidt to veranderingen in het historische of culturele karakter*

Of, beschouwen we kwaliteiten als iets dat strikt moetn worden vastgelegd en beschermd, waardoor hun oorspronkelijke waarden behouden blijven, *maar toekomstige ontwikkelingen worden beperkt*

Laag	Omgevingskwaliteit	
Thema	*Cultuur & voorzieningen*	*Landschap & erfgoed*
Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen	 - Nabijheid van wonen, werk en voorzieningen, inclusief zorg - Sterke kernen sterke regios, regionale voorzieningen	 - Inzet op beleefbaar en toegankelijk landschap vanuit steden in de MRA, regio Alkmaar en WF - Focus op relatie stad rand - Erfgoed structuren behouden en goede OV- en fietsbereikbaarheid - Robuuste natuur zoals polderbossen in droogmakerijen
Toekomst- bestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem	 - Nabijheid van wonen, werk en voorzieningen in hoog & droog gebieden - Ruimtelijke identiteit van gebieden verandert, met effect op leefbaarheid en vitaliteit van inwoners	 - Nieuwe mozaiek landschappen, landschap beweegt mee met bodem & water - Nieuw landschap door vernatting veenweide - Binnenduinrand natuurlijk ontwikkelen en transformeren - Nieuwe waterveiligheids-landschappen - Dynamische kust - Wadden groei - Punt locaties voor erfgoed, parels bewaren en benadrukken
Economie: Maximaliseren van het verdien- vermogen	 - Versobering voorzieningen in NHN, versterking in MRA, minste evenwicht - Extreme aantrekkingskracht MRA, leegloop NHN	 - Landschap faciliteert de economie en voegt waarde toe - Stelling van Amsterdam als klimaatbuffer herdefinieren - Landschapswaarde dijk rondom MRA
Economie: Strategische Europese autonomie	 - Kleinschalige voorzieningen en zachte waarden belangrijk in landelijk gebied - Nabijheid voorzieningen door hele provincie	 - Dijken maximaal verhogen en verbreden IJsselmeer kust - In de productie polders voortbouwen op kernkwaliteiten - Schaalsprong van landschappen, versterken van waarden, groen groeit mee - Schaarse landschappen beschermen, zoals Noord kennemerland

Vergelijking stel dat verkenningen op halen van klimaatdoelen afgemeten aan effect op CO2 uitstoot

Voor alle verkenningen en de verkenning naar het voortzetten van huidige beleid is onderzocht wat de effecten van de verkenning zijn op het behalen van de klimaatdoelen. De resultaten zijn hieronder weergegeven.

Voortzetten huidige beleid: als we ons huidige beleid doorzetten, gaan we onze doelstellingen op klimaatmitigatie (CO_2-reductie) niet halen. Dit valt dus **negatief** uit. De huidige prognose laat zien dat we met het huidige beleid nog 4.9 Mton CO_2-reductie in Noord-Holland tekort komen om de doelen van 2030 te halen. Daarmee is klimaatneutraliteit in 2050 ook buiten zicht. Want dat zou vragen om nog een additionele reductie van 14 Mton CO_2.

Stel dat – toekomstbestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem

Deze verkenning lijkt **positief** uit te vallen voor klimaatmitigatie door vermindering of aanpassing van uitstoot in de transitiepaden. Positief is een versterkt OV-netwerk. De invloed vanuit de rest van mobiliteit is lastig in te schatten op basis van de beschikbare informatie. De versnelde transitie naar schone en uitstootvrije industrie en schone luchtvaart heeft een positieve uitwerking. Net als de inzet op kringlooplandbouw en circulariteit. Ook de algemene afname van energieverbruik is gunstig.

Stel dat – gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen

Deze verkenning lijkt positief uit te vallen voor klimaatmitigatie door vermindering van uitstoot in de transitiepaden. Dit komt door de volgende ontwikkelingen:

- Industrie en bedrijven worden schoon en uitstootvrij of verplaatsen.
- Inzet op versnelde landbouwtransitie
- Stimulans in elektrisch en openbaar vervoer.
- De drastische schaalsprong OV dringt voor mobiliteit CO_2 terug.
- Landbouw in combinatie met natuur zorgt bovendien voor nature-based opvang van CO_2.
- Qua duurzame bronnen is er veel gebruik van een hernieuwbare energiemix en clustering.

Stel dat – Economie – maximaliseren verdienvermogen

Deze verkenning lijkt negatief uit te vallen. De ontwikkelingen in de verkenning kunnen namelijk een toename van (internationaal goederen)vervoer betekenen die mits niet verduurzaamd gelijke of toename van CO_2-uitstoot zal betekenen. Een positieve noot is de versterking van openbaar vervoer. De aanname is dat een stevige positie van Schiphol blijft(dus geen krimp). De energievraag stijgt, dit hoeft geen toename in CO_2 uitstoot te betekenen, maar vraagt om veel uitbreiding die reductie zal vertragen. De verkenning lijkt minder in te zetten op zware industrie, dit kan positiever uitpakken voor industrie en bedrijven. Het is onzeker wat de andere top4 sectoren dan uitstoten (ook scope 2,3 meenemen). Deze verkenning lijkt minder negatief uit te pakken voor landbouw dan de strategische Europese autonomie.

Stel dat – Economie – strategische Europese autonomie

Deze verkenning lijkt negatief uit te vallen. Er is een versterking van het openbaar vervoer, maar ook van autowegen voor (goederen)vervoer. Ook in deze verkenning is geen krimp Schiphol voorzien, wel een toename van EU-verbindingen voor de trein. De energievraag stijgt, dit hoeft geen toename van de uitstoot van CO_2 te betekenen, maar vraagt om veel uitbreiding die de reductie zal vertragen. Het is nog onzeker wat het betekent voor industrie en bedrijven. Maar ervan uitgaand dat dit nu de grootste vervuiler binnen NH is, en er niet op verminderd wordt, lijkt dit negatief uit te vallen.

In de volgende hoofdstukken (4 t/m 6) zijn de uitwerkingen van de stel-dat verkenningen opgenomen.

Ze vertellen het verhaal van wat er gebeurt als je doorredeneert vanuit een extreem beginpunt. De verhalen leggen de mechanismen bloot van in elkaar grijpende afhankelijkheden.

4 STEL DAT WE EEN NATUURLIJKER WATER- EN BODEMSYSTEEM ALS UITGANGSPUNT NEMEN, DAN...

4.1 Beschrijving beginvraag stel dat verkenning

Traditioneel zetten we in Nederland (en zo ook in Noord-Holland) in op technische maatregelen om het water te beheersen. Dit zal in de toekomst steeds vaker onvoldoende blijken.

De provincie in het Ruimtelijk Voorstel (Hoofdstuk 2 Aanpassen aan het watersysteem) al aangegeven welke ruimtelijke vraagstukken er spelen voor water. Recent Rijksbeleid sluit hier ook op aan, waarin met een bredere blik naar de wateropgave wordt gekeken. Zo introduceerde het Rijk enkele jaren geleden in een kamerbrief het begrip “water en bodem sturend”, waarmee werd aangegeven dat water en bodem meer sturend moet zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. In een later stadium is dit door het Rijk genuanceerd tot ‘Water en Bodem medebepalend’. Ook de tussenrapportages van de herijking van het nationaal Deltaprogramma zien we dit terugkomen. Het Deltaprogramma Zoetwater geeft met betrekking tot watertekort aan dat op termijn optimaliseren en innoveren onvoldoende helpen bij het watertekort. Er is ook functieverandering nodig. En vanuit Deltaprogramma Centraal Holland wordt gesteld dat we het alleen met technische maatregelen niet redden en we ook ruimte voor water en aanpassing ruimtegebruik nodig hebben: En, en, en.

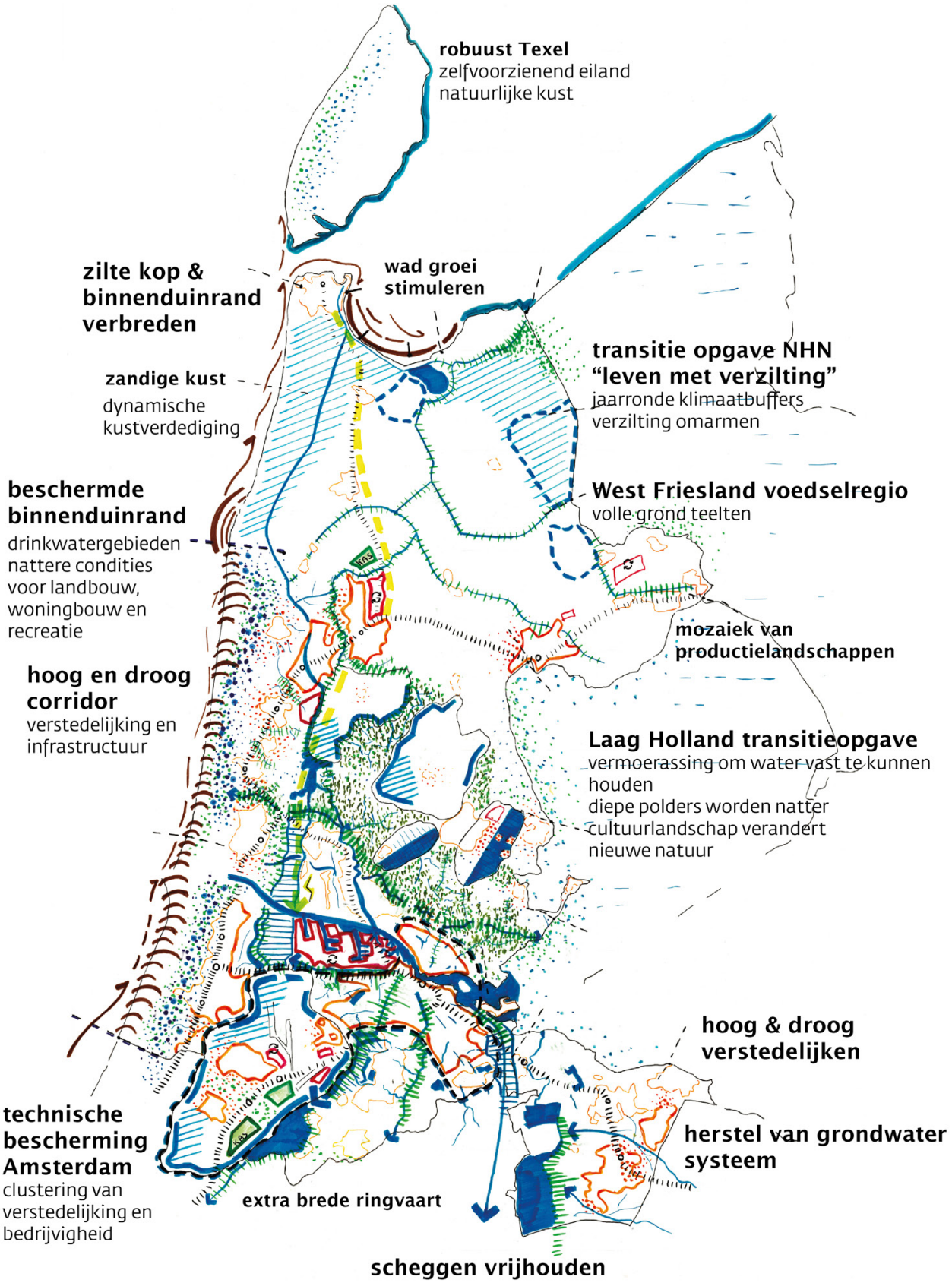
Deze stel-dat verkenning verkent de andere kant, in verregaande vorm, waarin we het natuurlijke systeem en de natuurlijke processen als uitgangspunt nemen en hiermee meebewegen. Dus veel meer water vasthouden in plaats van afvoeren, het beperkter beschikbare zoetwater veel zuiniger gebruiken, verzilte gebieden niet meer doorspoelen en onze stedelijke ontwikkeling en bijvoorbeeld vitale infrastructuur concentreren op vanuit water en bodem gunstige plekken (en dus niet in diepe polders of slappe ondergrond).

Vandaar dat we komen tot de volgende startvraag:
“Stel dat de toekomstbestendigheid van Noord-Holland voor water in 2100 vooral op basis van een natuurlijker systeem wordt gerealiseerd, en zo min mogelijk door middel van technische systeemoplossingen.”



Testverbeelding voor stel-dat verkenning water en bodem

Toekomstbestendigheid vanuit een natuurlijker water- en bodemsysteem



4.2 Uitgangspunten/definities van begrippen in stel dat verkenning

Effecten klimaatverandering

Klimaatverandering met zeespiegelstijging, extreme neerslag en zoetwaterschaarste is onvermijdelijk en leidt tot grotere disbalans tussen vraag en aanbod van water en de patronen worden grilliger. Het wordt natter, maar soms ook veel droger. Daarnaast stijgt de zeespiegel. Dit leidt vaker tot wateroverlast en tot een toename van overstromingsrisico's. In andere perioden zorgt dit voor zoetwatertekorten en daarmee beperkte mogelijkheden verzilting tegen te gaan. Tegelijk hebben we een zeer technisch watersysteem met zeer weinig marges, niet toegerust op de toenemende extremen van de toekomst. In sommige delen van Noord-Holland kan het boezemsysteem slechts 10 cm waterstandsstijging aan voordat het tot grote problemen leidt.

Noord-Holland blijft

Uitgangspunt is wel dat we blijven in Noord-Holland en niet allemaal verhuizen naar het oosten en zuiden. Dat betekent dat we in een bepaalde mate moeten blijven pompen en water afvoeren, anders loopt Noord-Holland als een badkuip vol. Ook houden we in deze stel-dat vast aan de bestaande kustlijn. Als we de natuurlijke processen op het hoogste schaalniveau hun gang laten gaan spoelt een groot deel van Noord-Holland op termijn in zee. Het wordt wel anders. We zetten in op robuuste ontwikkeling die de grillen van klimaatverandering aan kan en op meer meebewegen en accepteren, minder techniek en controle.

Richten op de lange termijn

In deze stel-dat verkenning is bewust gekozen voor een lange tijdshorizon tot aan 2100. Klimaatverandering zoals zeespiegelstijging en extremer weer werkt immers door op deze lange termijn. De ruimtelijke ontwikkelingen van de komende 25 jaar zullen zich ook hiertoe te moeten verhouden om geen problemen af te wentelen naar de toekomst. Ook vragen transities gebaseerd op water en bodem lang de tijd. Uit de studies blijkt dat technische oplossingen nodig blijven, maar niet meer voldoende zullen zijn, zeker op langere termijn. Een aantal klimaatveranderingen gaan langzaam. Dit geeft tijd en ruimte om ons aan te passen. Maar wel met een duidelijk toekomstperspectief en hierop anticiperen (en niet afwachten tot het zover is).

4.3 Ordenende principes die horen bij de invalshoek van de verkenning

Bij de toekomstbestendigheid van Noord-Holland voor water in 2100 op basis van een natuurlijker systeem zijn met name de bodem en het natuurlijke watersysteem leidend. Deze bepalen in belangrijke mate de basisstructuren, als ordenend principe, van de ruimtelijke opbouw van Noord-Holland. We maken daarin onderscheid in robuuste gebieden, waar de huidige condities langere tijd volhoudbaar zijn en ontwikkelgebieden, waar de basiscondities veranderen.



In deze stel dat vormt de bodemkaart en hierbij behorende watersysteem de basis voor de ordenende principes. Op deze kaart herkennen we ondermeer de hoge zandgronden van duinen en Utrechtse heuvelrug (geel en rood), de diepliggende zeekleipolders/ droogmakerijen (diverse kleuren groen en en de veengebieden (paars).

Neerslag wordt veel meer dan nu lokaal vastgehouden. Daarmee ontlasten we het watersysteem dat door de toename van piekbuien steeds verder onder druk komt te staan en houden we water langer in plassen en in de bodem vast. Dit beperkt bovendien de bodemdaling. Lokaal, afhankelijk van de locatie kan dit water ook worden gebruikt als zoetwatervoorziening onder meer in de gebieden die voor zoetwater zelfvoorzienend moeten zijn.

We maken duidelijke keuzes waar we de beperkte hoeveelheid zoetwater uit onder meer het IJsselmeer voor gebruiken, zoals voor aanvulling van onze drinkwatervoorraden, het op peil houden van de boezems ten bate van de stabiliteit van kades en specifieke vormen van landbouw.

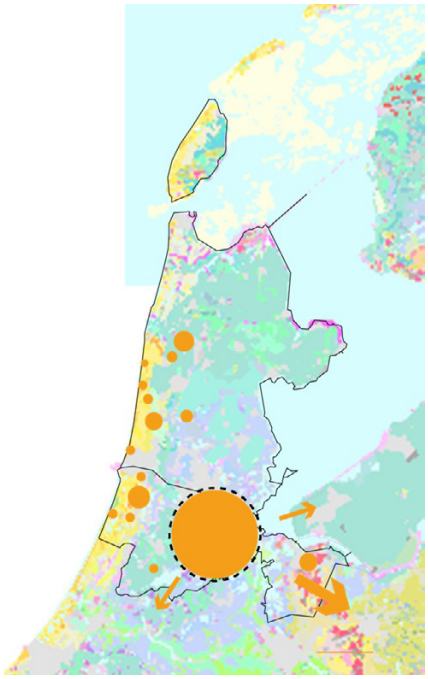
In het veenweidegebied voeren we minder water af, zetten we het peil op, laten verzilting toe, maar staan we in tijden van droogte wel fluctuaties toe. Hierdoor verminderen we het watergebruik en de aanvoeren van elders, gaan we bodemdaling tegen en beperken we de oxidatie van het veen wat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen.

Verstedelijking: wonen, bedrijvigheid en infrastructuur

Nieuwe verstedelijking, met bijbehorende netwerken en nieuwe energievoorzieningen concentreren we op en aan de flanken van de hoge gronden. Deze gebieden zijn qua grondslag en qua waterhuishouding de meest geschikte gebieden. Om enerzijds ruimte te bieden aan stedelijke ontwikkeling en anderzijds ook rekening te houden met het natuurlijk systeem bouwen we compact en geconcentreerd, binnen randvoorwaarden van drinkwatervoorziening en klimaatadaptief.

Bestaande stedelijke kernen in de ontwikkelgebieden blijven, maar hier vindt geen grootschalige stedelijke ontwikkeling meer plaats. Voor de geplande groei is niet voldoende ruimte. Dit zet deze gebieden wel economisch onder druk. Wellicht dat gedacht kan worden aan enige vorm van compensatie.

Aangezien we willen blijven is er één uitzondering gemaakt op natuurlijke processen als uitgangspunt, namelijk de concentratie van verstedelijking in en rondom groot-Amsterdam, inclusief Diemen, Amstelveen, Zaandam en Haarlemmermeer. In veel opzichten is dit niet de meest logische plek voor verstedelijking. Weliswaar is de binnenstad van Amsterdam, de 19e -eeuwse gordel en bebouwing tot en met de eerste helft van de 20e eeuw zodanig verhoogd aangelegd dat deze op redelijk veilige hoogte liggen. Maar de ontwikkelgebieden in de ringzone en daar buiten zijn vaak kwetsbaar. Deze gebieden vormen wel het economisch hart van Noord-Holland, met een groot geïnvesteerd vermogen en een hoge (stedelijke) verdiencapaciteit. Door aanvullende technische maatregelen is dit robuust te maken.

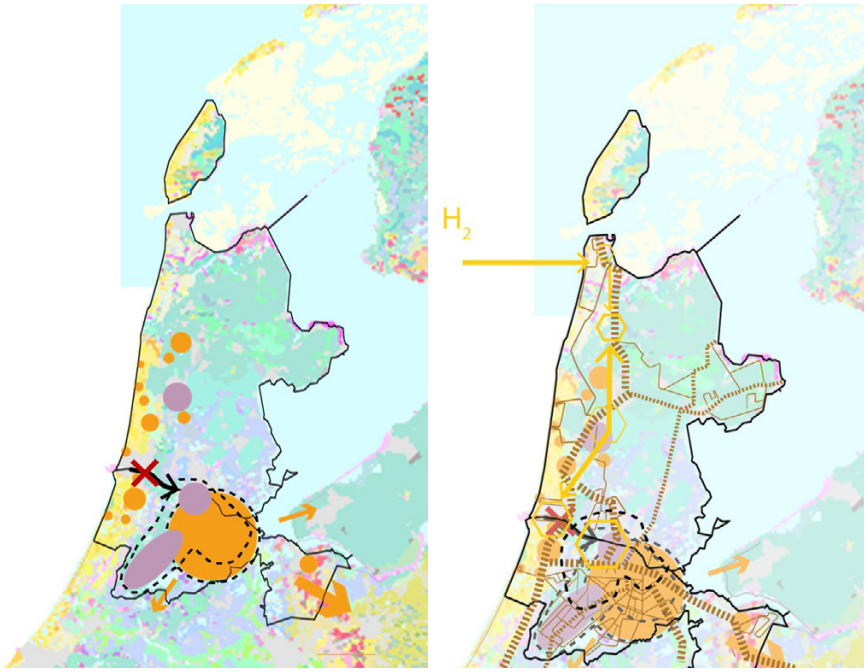


Verstedelijking concentreert zich in deze stel dat op de hogere en stevigere ondergronden. Dit zijn vanuit een natuurlijker Water en Bodem-systeem de beste plekken voor verstedelijking.

Een deel van de woningbouwopgave verschuift in deze verkenning naar buiten de provincie Noord-Holland. Dit omdat er op en aan de flanken van de hoge gronden onvoldoende ruimte is om aan alle woningbouwopgaven te voldoen. Dit betekent wel dat het wonen in Noord-Holland exclusiever zal worden en daarmee duurder.

Bedrijvigheid zal zich parallel aan de verstedelijking ontwikkelen, geconcentreerd, gekoppeld aan de woningbouw, Door de afsluiting van het Noordzeekanaal zal de haveneconomie grotendeels verdwijnen. Westpoort wordt regiohaven zonder zeeverbinding. Daarmee zal ook een deel van de industrie, gekoppeld aan de zeeverbinding, verdwijnen. Nieuwe vormen van bedrijvigheid die wel mogelijk zijn, zijn circulaire economie, diensten, data.

De infrastructuur van wegen, maar ook elektriciteit volgt het verstedelijkingspatroon waarmee de westflank van Noord-Holland, West Friesland en MRA uitstekend voorzien worden. Deze voorzieningen zijn voor de Wieringermeer, Laag Holland en Groene Hart beperkt. Energie wordt met name op zee opgewekt. De doorkruising van de duinen met kabels en leidingen kan onder strenge voorwaarden, de ondoorlatende lagen in de ondergrond mogen niet verstoord worden.



Bedrijvigheid (paars) en infrastructuur (lijnen) volgt het verstedelijkingspatroon. Omdat dit de fysiek de beste plekken zijn dit te ontwikkelen en vanwege de verbondenheid met de verstedelijking.

Landbouw

Landbouw kan in deze stel dat verkenning selectiever van zoetwater gebruik maken, er is onvoldoende water voor alle huidige landbouw voort te zetten. Bodemgeschiktheid voor landbouw en verzilting (en de grote hoeveelheid water dat dat kost om dit tegen te gaan) spelen een belangrijke rol bij de hierin te maken keuzes. In de robuuste gebieden wordt landbouw voortgezet en doorontwikkeld met een versterking van vollegrondslandbouw op overgangen hoog-laag en in West Friesland. Hier bevinden zich goede landbouwgronden en is geen sprake van verzilting.

In de ontwikkelgebieden blijft landbouw mogelijk, maar zij zal zich aan moeten passen aan andere omstandigheden en m.b.t. zoetwater zelfvoorzienend worden. Meer water voor langere tijd vasthouden, draagt hieraan bij. Er is een beperkte toekomst voor een agrarische functie gericht op maximalisering van de productie in de veehouderij in het “veenweide” doordat het grondwaterpeil veelal te hoog is voor koeien in de wei. In de verziltende diepe droogmakerijen en in een deel van de Kop van Noord-Holland kan landbouw alleen voortbestaan als ze zelfvoorzienend wordt.

Over het algemeen verslechteren de condities voor landbouw in deze stel-dat, met name voor de akkerbouw, de bollenteelt en de melkveehouderij op grasland. Het biedt tegelijkertijd méér zekerheid voor andere typen landbouw zoals vollegrondstuinbouw, fruitteelt, kassen en de zaadveredeling, doordat duidelijk is dat deze

ook op lange termijn op zoetwater kunnen rekenen.

Ook is er ruimte voor aangepaste en nieuwe vormen van landbouw. Aanpassingen door innovaties, onder andere op het vlak van waterbesparing, maar ook de teelt van nieuwe gewassen, die verzilting-tolerant zijn of grote fluctuaties in waterpeil aankunnen.

In algemene zin is de verwachting dat de concurrentiepositie van de landbouw verslechtert en er minder geproduceerd zal worden voor de wereldmarkt.



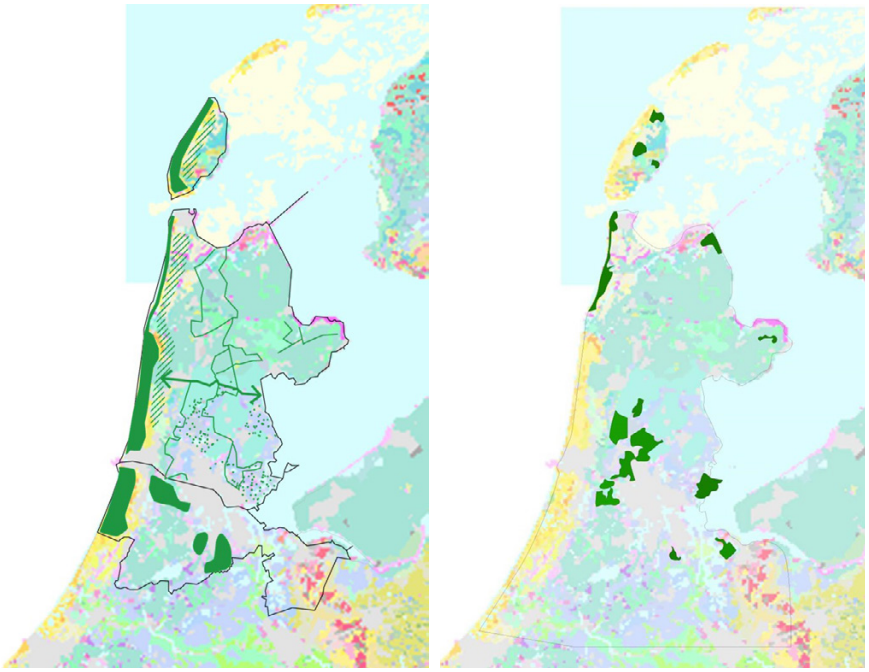
Op basis van de bodemgesteldheid en de verzilting is in deze stel dat een onderscheid gemaakt in robuuste gebieden (geel) en ontwikkelgebieden (groen).



Testverbeelding voor de negatieve gevolgen van de stel-dat verkenning water en bodem

Natuur

Ook natuur verandert in deze stel dat verkenning. Veel huidige natuurwaarden passen niet in een natuurlijker water- en bodemsysteem. Er zullen nieuwe natuurtypen komen in de verziltende gebieden op basis van nieuwe natuurlijke condities. Er wordt maximaal ingezet op water vasthouden in de veenweidegebieden. De veenweidegebieden zullen daarmee vermoerassen. Dit perspectief biedt veel kansen voor de versterking van het groen-blauwe raamwerk. De kustverdediging zal worden versterkt door natuurlijke duinen.



Een ontwikkeling op basis van een natuurlijker Water en bodemsysteem biedt veel kansen voor de versterking van de natuurwaarden en de groen-blauwe structuren. In deze stel dat wordt verzilting van natuur niet meer tegengegaan maar ontstaat nieuwe –brakke- natuur op basis van de natuurlijke conditie.

Bevindingen: wat kunnen we opmaken uit deze verkenning?

Van water faciliteert naar water stuurt

Eeuwenlang hebben we het watersysteem naar onze hand gezet, zeker in de lage delen van Nederland, zoals Noord-Holland. Dit systeem werkte tot voor kort best goed. Het huidige watersysteem is een sterk technisch en geoptimaliseerd systeem, geoptimaliseerd voor het diverse gebruik. Klimaatverandering en de steeds grotere extremen, en de steeds verder gaande verstedelijking die steeds meer van het watersysteem vraagt, maakt dit systeem op termijn onhoudbaar. Dit vraagt daarom om een andere aanpak, waarbij water en bodem meer sturend zijn, uiteraard voor nieuwe ontwikkelingen, maar ook voor bestaand, niet volhoudbaar gebruik. Dit vraagt echter ook om een andere denk- en handelswijze en wellicht ook andere taken en rollen van verschillende overheden. Er is een trendbreuk nodig: van water faciliteert naar water stuurt.

Van afvoeren bergen vasthouden naar vasthouden bergen afvoeren (en 'van aanvoeren en doorspoelen naar lokaal vasthouden en gebruiken en aanpassen gebruik')

Zonder pompen en gemalen loopt Noord-Holland als een badkuip vol. Wordt het principe "eerst vasthouden dan bergen en dan pas afvoeren" ingevoerd dan vergroot dit de flexibiliteit in het watersysteem die de groter wordende extremen kunnen opvangen, onder meer door vertraging van de afvoer. Dit vraagt om keuzes waar en hoe te verstedelijken en aanpassingen van het grondgebruik, zoals:

- de verstedelijkingsopgaven concentreren op de hogere en stevigere ondergronden,
- transitie van het veenweidegebied waar door peilopzet in het veenweidegebied melkveehouderij niet meer mogelijk is, en
- in diepe polders die qua watervoorziening hun eigen broek op moeten houden en zich aanpassen aan verziltende omstandigheden.

Tegelijk zorgt het voor een robuustere ontwikkeling van Noord-Holland gebaseerd op het water en bodemsysteem voor een grotere weerbaarheid tegen de grillen van klimaatverandering. Voor inzet van Water en bodem-sturend is daarmee ook een tweede trendbreuk nodig: Van afvoeren bergen vasthouden naar vasthouden bergen afvoeren.

Afhankelijkheden en sturen op schaalniveaus
Het watersysteem is een gelaagd systeem verschillende schaalniveaus, van sloot en polder via boezem tot hoofdsysteem. Keuzes op het ene schaalniveau werken door in het andere en zijn daarmee onderling afhankelijk.

Als je in Laag Holland en het Groene Hart kiest voor peilopzet om de bodemdaling tegen te gaan kost dat heel veel water. Dat betekent dat het ten tijde van schaarste niet of veel minder beschikbaar is voor andere gebieden, of dat je hele grote voorraden aan moet gaan leggen.

Als je op lokaal schaalniveau grootschalig kiest voor het vasthouden van extreme buien ontlast dit voor een deel de druk op het watersysteem op de schaal van boezemsysteem en hoofdsysteem.

Grotere differentiatie van ontwikkelmogelijkheden tussen gebieden
Een aantal gebieden zijn relatief hoge ligging, bodemsamenstelling en/of geen of beperkte verzilting ‘robuuste gebieden’, die zich min of meer doorontwikkelen vanuit hun huidige profiel. Uiteraard zijn er verschuivingen in prioritaire ontwikkelingen bij het uitgangspunt ‘natuurlijker water- en bodemsysteem’. Deze robuuste gebieden zijn:
- Utrechtse Heuvelrug, de duinen en de binnenduinrand,
- West-Friesland,
- Alkmaar – Schagen.

Groot Amsterdam wordt als economisch hart verder versterkt, letterlijk, door een klimaatdijk. Dit gebied onttrekt zich hiermee, als uitzondering, aan het uitgangspunt ‘natuurlijker water- en bodemsysteem’.
De andere gebieden in deze verkenning zijn ontwikkelgebieden. Hier is het huidig gebruik niet combineerbaar met het uitgangspunt van deze verkenning een natuurlijker water- en bodemsysteem. Hier spelen toenemende verzilting, bodemdaling en lage ligging. Het grondgebruik zal zich hier moeten aanpassen. Deze ontwikkelgebieden zijn:
- Groene Hart, Laag-Holland,
- Deel Kop van Noord-Holland.
- Groeiende sociale verschillen

Door voor een natuurlijker systeem te kiezen als basis voor ruimtelijke ontwikkeling zullen de sociale verschillen tussen hoog & droog gebieden en nat & dynamische gebieden (die zelfvoorzienend moeten worden) toenemen. Wonen en leven in de ontwikkelgebieden zullen een grotere uitdaging zijn, zowel voor individuen die zich moeten aanpassen als voor lokale overheden, doordat het groei/ontwikkelpotentieel veel kleiner is dan in de robuuste gebieden.

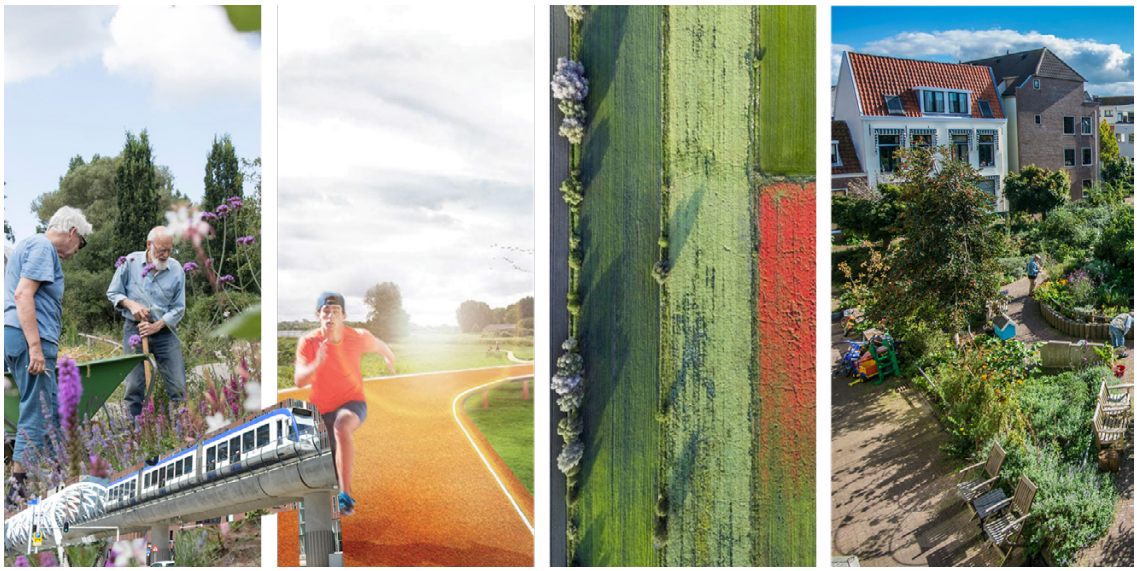
Vergrote robuustheid omdat er duidelijkheid ontstaat over
Door het aanwijzen van gebieden die een robuuste ontwikkeling door gaan maken en andere gebieden die een transitie door gaan maken ontstaat er in het algemeen meer zekerheid over de toekomst en daarmee robuustheid in ontwikkeling. Deze zekerheid voor de langere termijn is ook nodig om bijvoorbeeld rendabele investeringen te kunnen doen, bedrijfsprocessen aan te passen en innovaties uit te proberen en uit te rollen. Dergelijke transitieprocessen duren vaak een generatie of meer, en vragen om nu al om, op tijd, de koersverandering aan te geven en het zetten van de eerste stappen. Vooruitschuiven van beslissingen over koers leidt tot langere onzekerheid en korter de tijd voor aanpassingen.

5 STEL DAT WE GEZONDE LEEFOMGEVING EN WONEN LEIDEND MAKEN IN ONZE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN?

5.1 Beschrijving beginvraag Stel Dat-verkenning

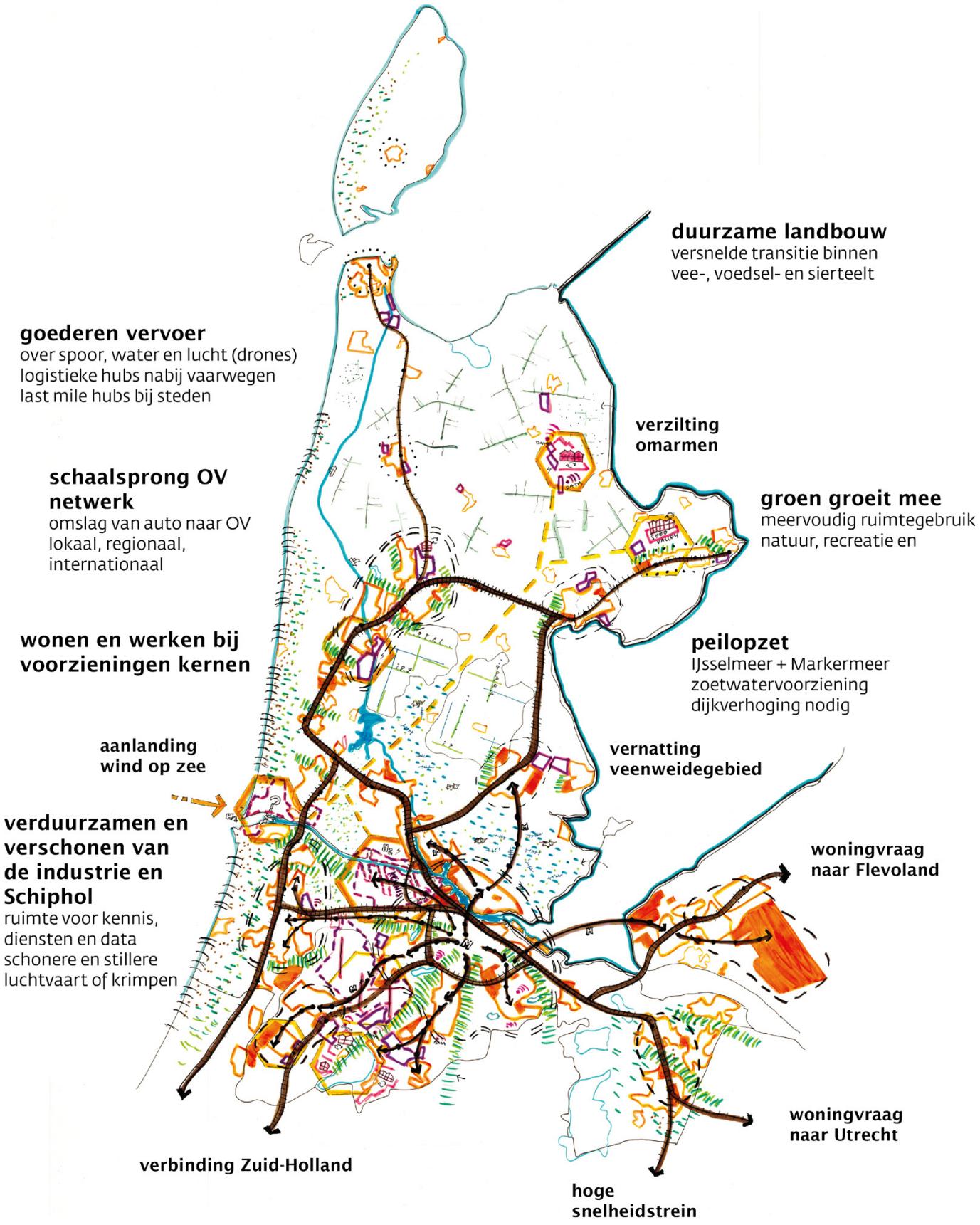
Een gezonde leefomgeving voor iedereen vergt inzet op een heleboel vlakken. Ook al wordt in vrijwel heel Noord-Holland formeel voldaan aan milieueisen die worden gesteld aan woongebieden, dat wil niet zeggen dat het overal gezond is om te wonen. Dat hebben we ervaren in de IJmond en rondom Schiphol. In 2030 worden nieuwe milieunormen vanuit de EU van kracht, waarmee het, op basis van de huidige milieusituatie, op bepaalde plekken lastiger wordt om nieuwe woningen te kunnen realiseren. Voor deze verkenning is ervoor gekozen om te redeneren vanuit zowel een gezonde leefomgeving als de realisatie van de woningen, waar behoefte aan is (dus voldoende, op de gewenste plekken en de gevraagde typen woningen). Het uitgangspunt van het kunnen bouwen van de gevraagde woningen is expres meegenomen, om te vermijden dat het uitgangspunt van gezonde leefomgeving sec zou kunnen betekenen dat de vraag naar woningen niet kan worden beantwoord. En dat terwijl het hebben van een dak boven je hoofd toch een eerste levensbehoefte is en direct bijdraagt aan de gezondheid.

Vandaar dat we komen tot de volgende startvraag:
“Stel dat we Gezonde leefomgeving en wonen leidend maken in onze ruimtelijke ontwikkelingen?”



Testverbeelding voor stel-dat verkenning water en bodem

Gezonde leefomgeving & kwalitatief voldoende woningen



5.2 Uitgangspunten/definities van begrippen in stel dat verkenning

Voor deze verkenning is het uitgangspunt dat er een optimaal gezonde leefomgeving wordt gecreëerd voor iedereen in Noord-Holland en dat alle woningen waar behoefte aan is (kwantitatief zowel als kwalitatief) kunnen worden gebouwd op de plekken waar ze ook nodig zijn.

Uitgangspunten gezonde leefomgeving

Met een gezonde leefomgeving[2] wordt een woon- en leefomgeving bedoeld waar men niet wordt blootgesteld aan gezondheid aantastende externe factoren als gevolg van luchtvervuiling (luchtkwaliteit, ook geur; als gevolg van verkeer, industrie of anders) en geluid en geluidoverlast als gevolg van verkeer of industrie. Het gaat ook om veiligheidsrisico's als gevolg van opslag of vervoer van gevaarlijke stoffen ('externe veiligheid') of van overstromingen)[3].

Eigenlijk is het alleen mogelijk om in het geheel niet bloot te worden gesteld aan luchtvervuiling of te veel geluid als wordt voldaan aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit en de aanbeveling voor geluid van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO). We nemen in deze verkenning die advieswaarden en aanbeveling als uitgangspunt.

Bijdrage sectoren aan luchtvervuiling en geluidhinder

De sectoren die het meeste bijdragen aan luchtvervuiling en geluidhinder zijn (in volgorde van hun bijdrage) mobiliteit (wegverkeer en -vervoer m.n.), industrie/bedrijven en landbouw. Bij mobiliteit betreft het vooral de bijdrage aan fijnstof in de lucht door de slijtage van rubberbanden, ook wanneer het hele autopark geëlektrificeerd zou zijn. Het autoverkeer draagt voor 12 % in Noord-Holland bij aan fijnstofemissies, vooral als gevolg van slijtage van rubber banden[4] (en in mindere mate door uitlaatgassen). Het wegverkeer is goed voor zo'n 23% van NO_2 (stikstofidoxide[5]). De bijdrage van de luchtvaart[6] aan fijnstofemissies in NH bedraagt slechts 1%, maar de bijdrage aan uitstoot van NO_2 is bijna 10% (iets minder dan de bijdrage van de zeescheepvaart: ruim 10%).

Bij de industrie gaat het om alle stoffen die worden uitgestoten als ook om externe veiligheid en geluid. De bijdrage van de industrie aan fijnstofemissies in NH bedraagt ruim 30%. De industrie is goed voor tegen de 18% van de uitstoot van NO_2 in Noord-Holland

Bij landbouw is de belangrijkste factor ammoniak en fijnstof uit stallen en mest, naast gewasbeschermingsmiddelen en chemicaliën[7]. Het is goed om te weten dat de bijdrage van de landbouw aan fijnstofemmissies in Noord-Holland 3 % bedraagt. De bijdrage van de landbouw in Noord-Holland aan de uitstoot van NO_2 is 8%.

Uitgangspunt alle woningen waar behoefte aan is

Er is een flink tekort aan nieuwe en betaalbare woningen en tussen 2022 en 2030 willen Rijk, provincie en gemeenten samen met betrokken partners 191.000 woningen bijbouwen in Noord-Holland (gerekend vanaf 2025 tot 2030 gaat het om nog 140.000 woningen). Tot 2040 moeten daar nog eens bijna 110.000 woningen bij. Daarnaast moeten de woningen ook kwalitatief aansluiten bij de woningvraag. Dit betekent dat

2 In de Omgevingswet wordt gesproken van een gezonde en veilige leefomgeving

3 Het gaat hierbij niet over CO2-uitstoot, aangezien dit niet een direct gezondheidsprobleem of impact op de luchtkwaliteit en dus gezonde leefomgeving veroorzaakt.

4 Slijtage van autobanden is de grootste bron van microplastics in het milieu https://www.tno.nl/nl/newsroom/insights/2024/09/oplossing-autobanden-microplastics/

5 NO2 is Ongeveer 80 procent van de lucht die we inademen, bestaat uit stikstof (N2). Dit is een onschadelijk gas. Maar er zijn ook verbindingen met stikstof die wél schadelijk kunnen zijn, zoals ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NOx). Te veel van deze gassen in de lucht is slecht voor de natuur en slecht voor de gezondheid (Bron: Milieucentraal.nl). De oxiderende eigenschappen van NO2 kunnen effecten in de luchtwegen en longen veroorzaken in de vorm van vermindering van de longfunctie en afname van de weerstand tegen infecties van het longweefsel. Dit kan luchtwegklachten veroorzaken (Belanger et al. 2006; van Strien et al. 2004) en ziekenhuisopnames tot gevolg hebben. Ook is aangetoond dat blootstelling aan NO2 kan leiden tot een versterkte reactie op allergenen (Barck et al. 2005; Pattenden et al. 2006; Svartengren et al. 2000; Tunnicliffe et al. 1994. (Bron: RIVM)

6 Qua geluid wordt verwacht dat de komende decennia door innovatie de overlast zal verminderen. Een beperking van het aantal vluchten zal leiden tot de inzet van (extra grote vliegtuigen (wat al een autonome ontwikkeling is), die exponentieel meer geluid zullen maken.

7 Noord-Holland is geen veehouderijprovincie in vergelijking tot bijvoorbeeld Noord-Brabant en Gelderland. Niet of nagenoeg geen intensieve veehouderij en Noord Holland vertegenwoordigt ongeveer 6 % van de Nederlandse melkveehouderij – zowel qua dieren als bedrijven.

woningen betaalbaar[8] zijn en dat de typen en de grootte van de woningen én de plek (woonkern, regio) aansluiten bij de vraag. De vraag naar woningen ligt voor 80% in het zuidelijk deel van Noord-Holland, oftewel de MRA, en dan met name ten zuiden van het Noordzeekanaal. Dit is ook het gebied met de hoogste bewonersdichtheid en de hoogste stapeling van gezondheid aantastende externe factoren.

Beschikbaarheid drinkwater en waterkwaliteit

Naast deze factoren beschouwen we in deze stel-dat-verkenning de beschikbaarheid van drinkwater als een voorwaarde voor de gezondheid van mensen en een goede waterkwaliteit als voorwaarde voor een gezonde flora en fauna (mens, plant en dier).

5.3 Ordenende principes die horen bij de invalshoek van de verkenning

Het gaat in deze verkenning niet alleen om de milieuhinder ten koste van gezondheid[9], maar ook om gezondheidsbevorderende aspecten, met name gericht op stimuleren van beweging, als onderdeel van een gezonde leefgewoonte. Een ordenend principe die bij deze verkenning hoort is dan ook het zorgen voor de nabijheid van wonen, werken en voorzieningen. In deze verkenning is een goede balans tussen wonen, werken en voorzieningen die daarbij horen bijzonder belangrijk; dat betekent dat in bepaalde gebieden extra ingezet moet worden in het creëren van het juiste vestigingsklimaat voor bedrijven en in andere op het faciliteren van de voorzieningen waar behoefte aan is.

5.4 Verhaal van wat de beginkeuze in de stel-dat verkenning betekent in consequenties voor andere thema's.

Om een optimaal gezonde leefomgeving te bereiken is het – vanuit het perspectief van de provincie en waar zij vanuit haar rol, taken en bevoegdheden invloed kán uitoefenen – noodzakelijk om

1. Mobiliteit op een gezonde manier te stimuleren, wat inhoudt ervoor te zorgen dat het autogebruik en met name het aantal gemaakte kilometers drastisch afneemt.

   De capaciteit van het huidige wegennetwerk volstaat op sommige plekken al niet. Met de ambities voor woningbouw wordt de hevigheid van files en het aantal locaties waarop dit plaatsvindt alleen maar erger. De oplossing ligt niet in nog meer wegen – zeker niet vanuit gezondheidsoverwegingen.

   Mensen zullen zich echter wel blijven verplaatsen, daarom dient de aantrekkelijkheid van de alternatieven zoals het OV-systeem en de fietsnetwerken te worden vergroot. Het OV-netwerk heeft een gigantische schaalsprong nodig om een groot deel van niet alleen de groei van het autoverkeer maar ook juist een deel van het huidige autoverkeer op te vangen en zo juist weer ruimte op de wegen te creëren.

   Met een gigantische schaalsprong bedoelen we een substantiële uitbreiding van het OV-netwerk, niet alleen door spoorverdubbeling van het bestaande treinnetwerk, maar ook door nieuwe en langere regionale verbindingen. Bij deze verkenning past een uitbreiding van het Amsterdamse metrosysteem naar de hele regio. Daarnaast is het omzetten van trein naar lightrail op bepaalde delen van het netwerk verstandig, om de bereikbaarheid (capaciteit en frequentie) te verbeteren.

2. Dit heeft ook betekenis voor het goederenvervoer. Gezond vervoer betekent uitstootvrij vervoer via spoor, over water en door de lucht (drones). Daarnaast op een verkeersveilige manier, dit omvat onder andere vervoer op een passende manier wat betreft omvang, afhankelijk van de locatie en omstandigheden. Over vervoer door de lucht gesproken: de luchtvaart, die verbonden is met Schiphol, zal schoner (ambitie is uitstootvrij) en stiller moeten.

   Een vergaande maatregel om overlast voor bestaande inwoners te verminderen, zou zijn om een of twee uitvliegroutes vanaf Schiphol te schrappen. Daarmee zou de overlast vanwege het vliegverkeer zo sterk verminderen, dat er ook meer ruimte ontstaat voor woningbouw, vooral aan de zuidkant van de MRA.

8 Bovengrens NHG stijgt naar € 450.000, afsluitpremie verlaagd naar 0,4% (Rijksoverheid)

9 In Nederland is naar schatting 2 tot 5% van de totale ziektelast toe te schrijven aan een bepaalde set van milieufactoren. Bij een ruimere definitie van milieu kan die bijdrage oplopen tot 14% (WHO, 2006). De variatie in uitkomsten is afhankelijk van de milieufactoren en gezondheidseffecten die in de berekeningen meegenomen worden en de onderliggende aannamen en rekenmethodes. (Bron: compendium voor de leefomgeving, RIVM)

3. In te zetten op totale verduurzaming van de industrie, zodat de emissies, het industrielawaai naar de omgeving geen negatieve effecten op de gezondheid van mensen hebben en de veiligheidsrisico's zijn te verwaarlozen. In het uiterste geval zullen bedrijven, als ze hier niet aan kunnen voldoen, beëindigd moeten worden of moeten verplaatsen naar elders.

4. De ingezette transitie van de agrarische sector verder door te zetten.

Wonen

Het wonen ontwikkelt zich in en nabij de bestaande woonkernen en rondom de OV-knooppunten van het gehele OV-netwerk. Dat betekent doorzetting van het polycentrische verstedelijkingsconcept, zoals die is onderschreven binnen de MRA. Dat concept omvat ook Alkmaar en Hoorn. Nabijheid is hier het sleutelwoord: nabijheid van wonen, werken en de voorzieningen die bij een woon- en leefomgeving horen. Om zo min mogelijk autokilometers uit te lokken, maar het lopen, fietsen en reizen per OV te bevorderen. Dit betekent dat we doorgaan op het concept van verstedelijking door verdichting. In de verdichtende woonkernen zal minder ruimte zijn voor individueel vervoer, en meer voor collectief personenvervoer. Deze ruimte wordt zodanig ingericht dat een bijdrage aan een gezonde leefomgeving wordt geleverd. Bijvoorbeeld door veel groen en water in de openbare ruimte op te nemen. Zo kunnen de plannen om de Amsterdamse haven te transformeren tot gemengde woon-werkgebieden, Haven-Stad, worden doorgezet, niet alleen binnen de ring, maar ook daarbuiten.

Water en bodem

Het IJsselmeer is belangrijk als zoetwaterbuffer. Het peil van het IJsselmeer wordt daarvoor opgezet en de dijken van Markermeer, IJsselmeer en de Afsluitdijk versterkt (waterveiligheid). Uit waterveiligheidsoverwegingen is het vernatten van het veenweidegebied een goede optie. Dit zorgt voor tegendruk bij de Markermeerdijk. Dat kan door sloten en greppels te verbreden. Dit zal alleen wel veel zoet water vragen, waardoor er geen zoet water meer overblijft voor de doorspoeling van verziltende polders. Doorspoeling met zoet water van de bollengebieden in de kop van Noord-Holland stopt dan ook, waarmee de verzilting meer vrij spel krijgt.

Uit zoetwateroogpunt worden de zeesluizen in tijden van droogte vaker gesloten gehouden. Drinkwater is een eerste levensbehoefte, waarvoor we ruimte moeten creëren. De toename van het aantal huishoudens legt een extra druk op de drinkwatervoorziening. Deels betekent dat het veilig stellen van de keten van de drinkwatervoorziening: de aanvoer (vanuit de grote rivieren en het Amsterdam-Rijnkanaal, het IJsselmeer en het grondwater uit de zandgronden als ook de gebieden waar we het 'ruwe' drinkwater zuiveren en bergen (onderandere de duinen) de zoetwatervoorziening, vooral als het gaat het om ondergrondse gebieden. Uit zoetwateroogpunt en met name het risico op verzilting van de drinkwaterinlaatpunten worden de zeesluizen in tijden van droogte vaker gesloten gehouden.

Energie

De transformatie naar duurzame energie leidt er toe dat de elektriciteitsvoorziening van grootverbruikers zoals (zware) industrie ook moet komen van duurzame bronnen als wind en zon. Elektriciteit in en uit waterstof vraagt om opslagruimte voor waterstof en om zogenoemde elektrolysers. Aan deze beide zitten externeveiligheidsrisico's (denk ook aan NH_3 – ammoniak – waaruit waterstof wordt onttrokken), waardoor ze op veilige afstand van woonbebouwing moeten worden gesitueerd. Eigenlijk is energie uit waterstof in nabijheid van wonen uit oogpunt van een veilige leefomgeving minder gewenst. Als daarvoor geen ruimte wordt gemaakt, heeft de zware industrie geen toegang tot duurzame energie, wat leidt tot stoppen of verplaatsen.

Daarmee kan in Noord-Holland het energie- of elektriciteitsverbruik fors lager zijn en komt de verzwaring van het elektriciteitsnet in een ander daglicht te staan.

Voor datacenters is daardoor ook minder energieruimte. Minder datacenters betekent minder restwarmte, zodat voor warmte nog meer beroep op elektriciteit wordt gedaan. Zie hier een contradictie in de verduurzamingsambitie. Warmtenetten blijven een belangrijke energiebron met een lage impact op de gezondheid. Tegelijkertijd is gebruik van restwarmte wellicht minder noodzakelijk omdat het elektriciteitsnet minder belast wordt door grootverbruikers.

Dit alles heeft grote consequenties voor het energienetwerk in Noord-Holland. De basis wordt gevormd door aanlanding van wind op zee in IJmond en verbindingen naar knooppunten die zo ver mogelijk van bebouwing ligt, dus bij voorkeur door extensief bewoond landelijk gebied.

Economie

De verduurzaming van de industrie inclusief het vertrek van zware industrie in combinatie met minder aanbod van energie heeft consequenties voor het vestigingsklimaat van Noord-Holland in het algemeen en van de MRA in het bijzonder. Deze omstandigheden hebben voor sommige economische activiteiten een negatieve impact. Naast de reguliere industrie betreft het met name de verdere ontwikkeling en opschaling van de circulaire economie. Voor de opschaling van de circulaire economie is naast fysieke ruimte ook milieuruimte nodig, omdat hinder kan ontstaan op gebied van geluid, stof en geur voor activiteiten zoals een grondstoffenhub). Hierdoor worden onze ambities voor de circulaire economie niet haalbaar. Maar voor andere activiteiten ontstaat ruimte, zoals de kennis- en dienstverleningseconomie. Die concentreert zich in en rondom de woonkernen, in de nabijheid van OV-knooppunten (trein-, lightrail- en busstations). Echter, doordat er geen extra datacenters bijkomen vanwege minder energieruimte, neemt ook die vestigingsplaatsfactor af met name voor de kenniseconomie en de dienstensector.

De zeesluizen blijven vaker gesloten (zie water en bodem), wat consequenties heeft voor de economische functie van Westpoort en de specifieke activiteiten die daarbij horen. Bepaalde activiteiten kunnen mogelijk zeewaarts of naar Rotterdam worden verplaatst, kennis- en diensteneconomie ondervindt hiervan weinig nadeel. De havenfunctie wordt kleiner, waarmee het zich meer zal richten op bedrijven met een regionale functie.

Landbouw

Gezonde landbouw voor mens, plant en dier vraagt om een versnelde transitie in alle sectoren (vee-, voedsel- en bollen-/sierteelt). Duurzame glastuinbouw ontwikkelt zich verder op basis van gesloten systemen. De restwarmte - dus ook in geval van gesloten systemen - kan benut worden voor wonen, waardoor het handig is de kassen, bij voorkeur geconcentreerd, dicht tegen woongebieden te situeren[10].

Gezonde landbouw kan goed worden gecombineerd met natuur (zoals natuurinclusieve landbouw) en recreatie (zowel dag- als verblijfsrecreatie). Denk aan toegankelijkheid van landbouwgebieden om in te wandelen en te fietsen tot aan dagrecreatieve activiteiten en kamperen bij de boer en recreatiewoningen. Het verdienmodel van de agrariër zal, afhankelijk van het gebied en de ruimtelijke context mede gebaseerd zijn op natuur- en recreatieve diensten.

Recreatie, landschap en natuur

Mogelijkheden tot recreatie en gebruik en beleving van landschap en natuur dragen in belangrijke mate bij aan gezondheid. Vanuit deze verkenning wordt dat allemaal bevorderd door groene zones en gebieden vanuit de woonwijken naar het omliggende landschap. In de gebouwde omgeving draagt het groen (waaronder ook water) bij aan verkoeling in tijden van hitte. Ook kan het groen dienen voor opvang van water bij extreme regenval.

Er ontstaat zo een fijnmazig recreatienetwerk voor wandelen en fietsen, vanuit het bebouwd gebied het landschap in. Landbouw- en natuurgebieden maken daarbij ook onderdeel uit van het recreatienetwerk. In de meeste gebieden zijn die functies goed te combineren, tenzij het om natuur gaat die verstoringsgevoelig is. Goed functionerende ecosystemen zijn ook van belang als randvoorwaarde voor een gezonde leefomgeving. Daarom zijn voor de N2000 gebieden de natuurdoelen leidend. In de gebieden eromheen is ontsluiting voor de recreatieve gebruiker leidend, en heeft versterking nodig. Met name in de binnenduinrand langs de hele Noord-Hollandse kust en het veenweidegebied van Laag Holland vanwege de relatief nabij gelegen stedelijke kernen.

5.5 Bevindingen: wat kunnen we opmaken uit deze verkenning? .

Een eerste bevinding is dat een gezonde leefomgeving kansen biedt om daar te bouwen waar de vraag het grootst is, omdat de milieudruk en daarmee de druk op de gezondheid is afgenomen. Wanneer we voor onze

10 De verwachting is dat -vanwege verdere opwarming van het klimaat- er een netto overschot aan warmte gaat ontstaan.

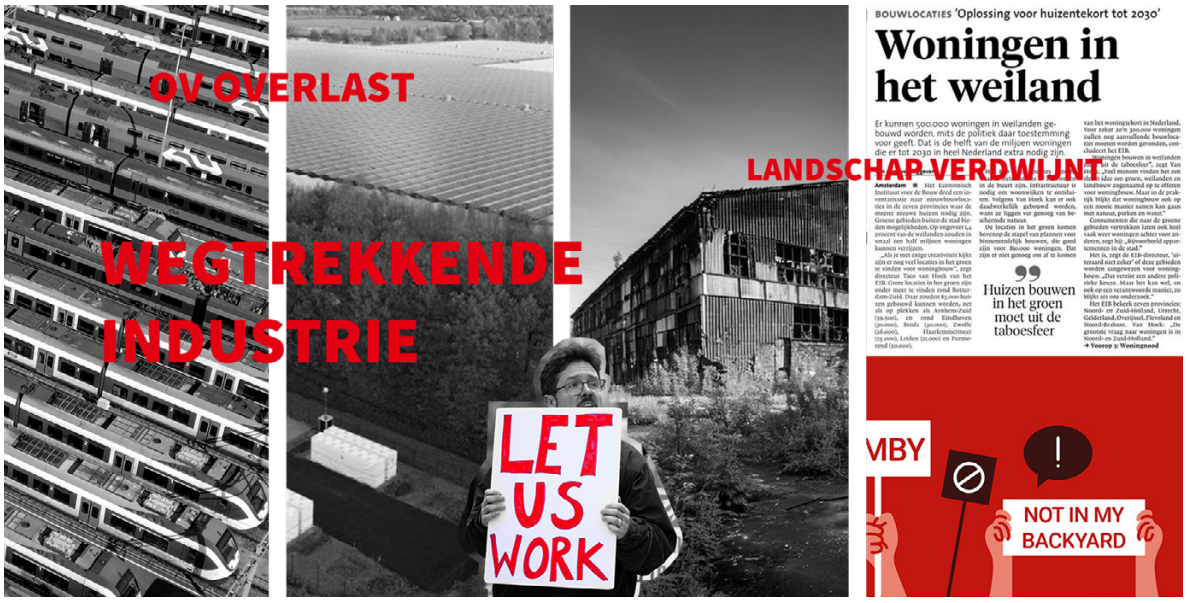
inwoners een optimaal gezonde leefomgeving weten te creëren, ontstaat er ook echt ruimte om op zijn minst de woningen te bouwen waar vraag naar is – zowel kwalitatief als kwantitatief als qua locatie. Dit vraagt wel om de hierna benoemde ingrepen:

- Het aantal autobewegingen moet hiervoor drastisch afnemen. De capaciteit van het wegennetwerk zit nu al aan zijn taks, laat staan als de bevolking nog meer toeneemt. Dat kan door te zorgen voor een sterke schaalsprong van het OV, waarbij niet alleen het huidige netwerk wordt versterkt, maar vooral ook nieuwe infrastructuur wordt aangelegd (denk bijv. aan een metronetwerk dat de hele MRA bestrijkt). Als dit gepaard gaat met optimale situering van wonen, werken en voorzieningen (waaronder recreatie dat gezondheid bevordert) in nabijheid van elkaar, moet dat ertoe leiden dat het verkeer op het autonetwerk niet nog verder vastloopt, maar juist weer volledig kan doorstromen.
- Daarnaast moet de industrie helemaal verduurzamen en schoner worden. In het ergste geval hebben bepaalde bedrijven of zelfs economische sectoren hier geen toekomst meer (verplaatsen of beëindigen). Doelen voor circulaire economie - waarvoor een industrie met reststromen voorwaardelijk is - zijn dan sowieso niet haalbaar omdat voor industrie met enige overlast voor de woonomgeving geen plaats kan zijn.

Uit oogpunt van veiligheid ligt het minder voor de hand om ruimte te bieden aan waterstof en elektrolysers (waarbij rekening moet worden gehouden met risicocontouren), met als consequentie dat bepaalde industrieën niet goed (met betaalbare energie) worden bediend en weg zullen gaan. Minder elektriciteitsverbruik betekent minder ruimte nodig voor transformatoren en verbindingen. Dat betekent een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat en dus een vestigingsbeleid met inzet op meer regionale bedrijven.

De ontwikkeling van groen (en water) moet gelijk opgaan met die van de woningbouw. Het is belangrijk dat bij ruimtelijke ontwikkelingen vanaf het begin ook geïnvesteerd wordt in toekomstbestendige woon- en werkgebieden, en dus de leefbaarheid. Het gaat om alle voorzieningen die het wonen in een bepaalde omgeving aantrekkelijk ('leefbaar') maken.

De WHO-advieswaarden en -aanbevelingen, die als uitgangspunt voor de verkenning zijn genomen, verschillen nog met de nieuwe EU-normen die 2030 ingaan. Het kost tijd én inspanning (keuzes) om die advieswaarden te behalen. Het inzetten op behalen van de EU-normen is, want wettelijk verplicht. Wat we gaan doen en in welk tempo om van daaruit de gezondheid van de Noord-Hollandse bevolking verder te verbeteren, is de vraag.



Testverbeelding voor de negatieve gevolgen van de stel-dat verkenning gezonde leefomgeving en wonen

6 STEL DAT WE EEN TOEKOMST-BESTENDIGE ECONOMIE EN HET MAXIMALISEREN VAN HET VERDIENVERMOGEN ALS UITGANGSPUNT NEMEN, DAN...

6.1 Beschrijving beginvraag stel dat verkenning

> "De over de jaren heen florerende Noord-Hollandse economie wordt in toenemende mate geconfronteerd met schaarste. Klimaatverandering, de veranderende geopolitieke situatie en demografische ontwikkelingen zijn daar debet aan. Dit vraagt ons om na te denken over welke economische ontwikkeling in Noord-Holland toekomstbestendig is."
> *Bron: Ruimtelijk Voorstel NH, pag. 52/53*

Een gezonde economie en het kunnen verdienen van geld zijn belangrijke randvoorwaarden om het hoofd te kunnen bieden aan de transities waar we voor staan. Wat zou er gebeuren als we dat verdienvermogen in Noord-Holland ruim baan geven en volop inzetten op de sectoren die het meeste bijdragen aan dat verdienvermogen. Dat levert een bepaald plaatje op.

Noord-Holland bevindt zich in een dynamische geopolitieke en economische context. Deze veranderingen in de wereldorde en vrije handel versterken de roep om autonomie. Daarom is er nog een uitwerking gemaakt, waarin we naast het maximaliseren van het verdienvermogen ook inzetten om actief bij te dragen aan een hogere mate van strategische Europese autonomie.
Vandaar dat we in deze verkenning komen tot twee startvragen:

a. "Stel dat we het maximaliseren van het verdienvermogen in Noord-Holland leidend maken."
b. "Stel dat we naast het maximaliseren van het verdienvermogen ook inzetten om actief bij te dragen aan een hogere mate van strategische Europese autonomie."

6.2 Uitgangspunten

In deze Stel-Dat verkenning staat het maximaliseren van het verdienvermogen centraal, met oog voor de toenemende ruimtelijke en grondstoffenschaarste. Het doel is om voldoende verdienvermogen te behouden om de grote maatschappelijke transities te kunnen financieren. Om daar te komen zetten we in op sectoren die een hoge toegevoegde waarde per baan leveren en tegelijkertijd qua omvang en groei relevant zijn voor Noord-Holland. Dit betreft met name de financiële en zakelijke dienstverlening, ICT en handel. Deze sectoren vormen bijna 2/3e van de Noord-Hollandse toegevoegde waarde en zijn de kern van de kennis- en innovatiegedreven economie die zich richt op mondiale markten en netwerken.

Voor het versterken van de Europese autonomie zetten we in op de verdere ontwikkeling van innovatieclusters met relevante sleuteltechnologieën, de staalindustrie en circulaire industrie, zaadverdeling en landbouwproductie en voldoende energie en zoetwater. In de tweede uitwerking bekijken wat dit ruimtelijk betekent.

Definities
Toegevoegde waarde: De waarde van alle geproduceerde goederen en diensten (de productiewaarde of output) minus de waarde van goederen en diensten die tijdens deze productie zijn opgebruikt (het intermediair verbruik).

6.3 Ordenende principes die horen bij de invalshoek van de verkenning

Voor de ordenende principes zijn een aantal economische principes als uitgangspunt gebruikt:

- Een van de belangrijke ruimtelijk-economische principes is het clusteren van bedrijven. Bedrijven clusteren zich om tal van redenen, zo ontstaan er agglomeratie- en schaalvoordelen. Tegelijkertijd zijn er ook urbanisatievoordelen en netwerkeffecten, waardoor het cluster (vanzelf) verder groeit.
- Een ander economisch principe is het Solow-groeimodel. Dit model verklaart economische groei op lange termijn aan de hand van drie factoren: arbeid, kapitaal en technologische vooruitgang. Het model laat zien dat kapitaal en arbeid op zichzelf maar tijdelijk voor groei zorgen, omdat ze afnemende meeropbrengsten kennen. In de praktijk zien we dat nog steeds een aanzienlijk deel van onze economische groei bestaat uit de factor arbeid vanuit het buitenland. De bevolkingsprognose (PNH, 2024) toont een groei van Noord-Holland tot 2050, waarvan de groei bijna volledig te danken is aan buitenlandse migratie.

Uiteindelijk bereikt een economie met alleen arbeid en zonder technologie en kapitaal een grens. Technologie (en kapitaal) zijn dus de enige duurzame motor achter structurele economische groei. Dit betekent o.a. investeren in R&D, onderwijs, digitale infrastructuur en een innovatievriendelijk ondernemingsklimaat.

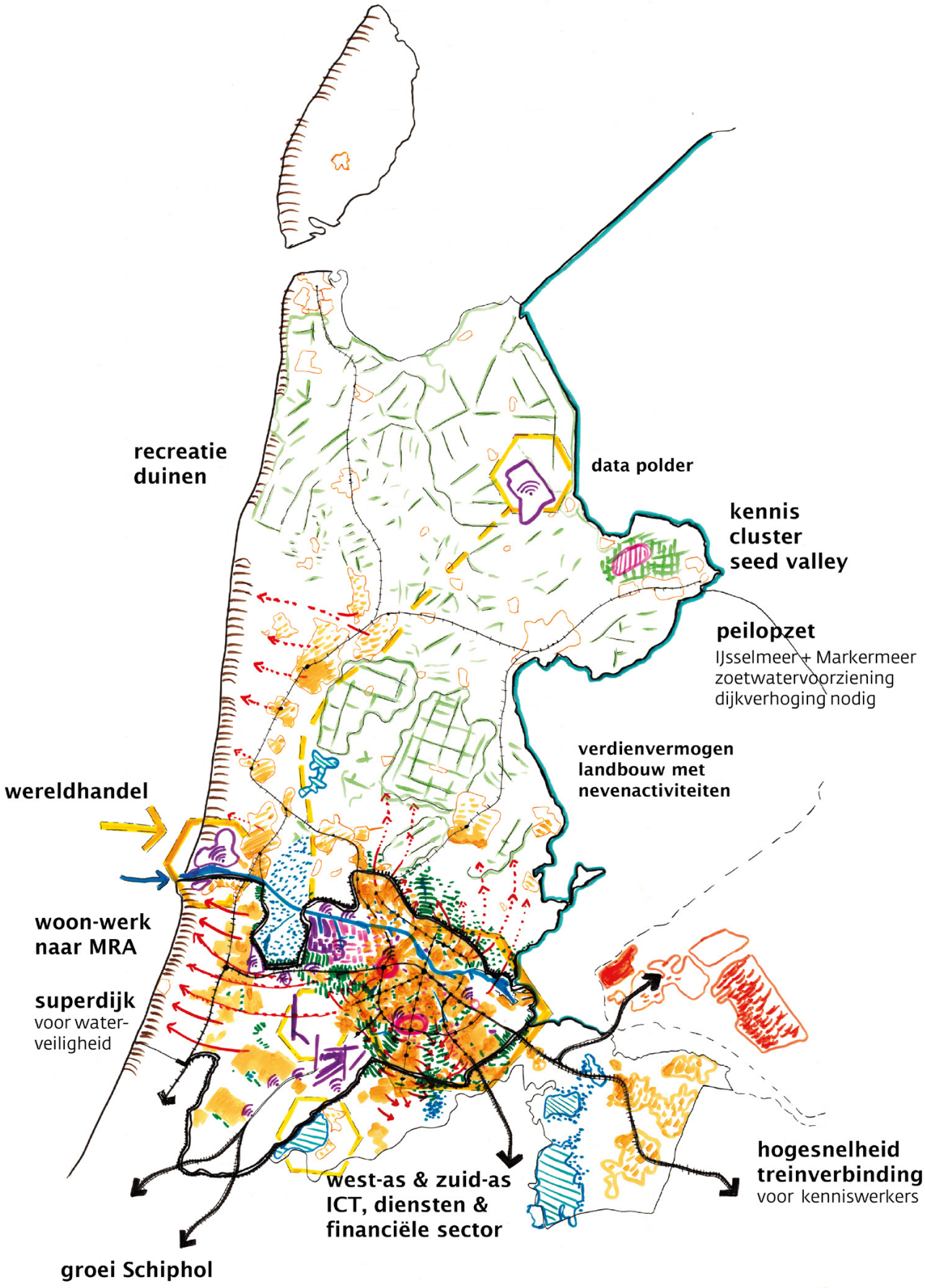
6.4 Verhaal van wat de beginkeuze in de stel-dat verkenning betekent in consequenties voor andere thema's.

6.4.1 Maximaliseren van het verdienvermogen



Testverbeelding voor stel-dat verkenning maximaliseren verdienvermogen

Maximaliseren van het verdienvermogen



De **economie** groeit sterk in en rond Amsterdam, met een internationale oriëntatie en een focus op sectoren als zakelijke en financiële diensten, ICT en handel. De toegevoegde waarde per inwoner stijgt, maar dit gaat gepaard met toenemende ongelijkheid tussen stad en regio, en tussen theoretisch en praktisch opgeleiden. Door de concentratie rondom Amsterdam neemt ook de stedelijke economie toe. Deze heeft meer ruimte nodig en verdringt daarbij de aanwezige industrie. Als gevolg hiervan verdwijnt ook de (zware) industrie.

De toenemende behoefte aan **woningen** in Amsterdam en omliggende steden neemt ook verder toe. Deze steden worden steeds meer voor de happy-few, waardoor een duidelijk wegdrukeffect plaatsvindt voor mensen die de hogere huizenprijzen niet kunnen betalen. Mensen verhuizen naar omliggende steden en regio's.

Om de leefbaarheid in de gebieden waar druk toeneemt op peil te houden zijn investeringen nodig op diverse vlakken, zoals in de leefbaarheid, veiligheid en infrastructuur. Daarmee is er minder investeringsruimte in de gebieden buiten Amsterdam en omstreken.

Recreatie groeit en ontwikkelt zich vooral in en om de steden, waar deze wordt gecombineerd met natuur en landbouw. De aanwezigheid van voldoende en kwalitatieve recreatiemogelijkheden is belangrijk voor een aangename leefomgeving. Daarmee is het een vestigingsfactor om inwoners en werknemers te behouden en aan te trekken.

In de **mobiliteit** is een schaalsprong in het openbaar vervoer in de MRA een noodzaak vanwege de ontstane drukte. Het gebied wordt anders onbereikbaar. Door toename van mensen zal er ook een verdere toename van goederenbewegingen zijn. Vanwege de beperkte toevoeging in infrastructuur vraagt de toename in goederenbewegingen om slimme logistieke infrastructuur. Voor goederenvervoer ontstaan logistieke hubs aan de randen van steden. Deze ondersteunen zowel de groei van distributie als het circulaire retourverkeer, aangezien verwerking van reststromen buiten de provincie plaatsvindt.

De druk op **water en bodem** neemt toe door verdichting in kapitaalkrachtige gebieden. Dit vraagt om klimaatadaptieve investeringen zoals piekbergingen. Maar ook op een steviger inzet op technische oplossingen voor bescherming, denk aan een klimaatdijk – een omringdijk in delen van de MRA - op de lange termijn.

De netto **energievraag** groeit niet erg. Enerzijds daalt de vraag naar energie door het verdwijnen van energie-intensieve industrie. Anderzijds neemt de vraag weer toe door de verdere ontwikkeling van datacenters en AI. Opwekking van duurzame energie concentreert zich op zee. Dit zetten we vervolgens om en gebruiken we veelal in de e belangrijkste energieknooppunten en economische gebieden. Deze knooppunten en economische gebieden zijn te vinden in het NZKG en rondom Amsterdam en Wieringermeer.

De natuur en specifiek in duingebieden staat verder onder druk in het zuiden van de provincie vanwege toenemende recreatiedruk in deze gebieden. De landbouw nabij het hoogstedelijke gebied kent meer ruimte voor nevenactiviteiten en combinaties met recreatie en natuur om voldoende verdienvermogen te hebben. De landbouw voorziet in deze gebieden in de behoefte van de nabije stedelingen. De combinatie van **natuur en landbouw** verandert: duingebieden blijven beschermd, terwijl gebieden rond de stad multifunctioneel worden ingericht met natuur, recreatie en lichte landbouw. Tegelijkertijd kent Noord-Holland Noord een verdere ontwikkeling naar een hoogwaardige **kringlooplandbouw**. Kringlooplandbouw ontwikkelt zich verder in Noord-Holland Noord.

Erfgoed en cultuur vragen om actieve ruimtelijke regie. Culturele functies worden geconcentreerd in drukke gebieden, terwijl elders rust en identiteit worden behouden. Deze balans is essentieel om toerisme, leefbaarheid en regionale identiteit in stand te houden.

6.4.2 Strategische Europese autonomie



Testverbeelding voor stel-dat verkenning Strategische Europese autonomie

Autonome Europese economie



De **economie** ontwikkelt zich in deze uitwerking richting diverse strategische sectoren. De provincie wordt minder afhankelijk van internationale markten, met name buiten Europa. Sectoren van strategische waarde zijn verschillende innovatieclusters zoals sleuteltechnologieen in en om de MRA. Ook worden andere gebieden van belang, zoals Den Helder vanwege defensie en energie. Ook Agriport, Seed Valley en landbouwgebieden in Westfriesland zijn van waarde. Het NZKG vanwege energie, staalindustrie en circulaire economie. Ten slotte is ook het IJsselmeergebied en de duinen van vitaal belang vanwege het zoetwater.

De **circulaire economie** speelt een rol als systeemonderdeel in de strategische autonomie. Alle R-strategieën worden ingezet – van reduce tot recycle – en er komt voldoende ruimte voor grootschalige verwerking van reststromen, inclusief batterij-opslag, kunststofhergebruik, metaalrecycling en biobased productie. Grondstoffenhubs ontstaan onder meer in de zeewaartse haven bij het Noordzeekanaalgebied (NZKG), Westpoort, Alkmaar en Den Helder. Noord-Holland wordt koploper doordat industriële verwerking van reststromen wordt gefaciliteerd. De provincie neemt ook reststromen op uit andere regio's.

De focus op Europese zelfvoorziening maakt dat de economische structuur van Noord-Holland evenrediger verdeeld blijft dan bij het maximaliseren van het verdienvermogen. De bevolking blijft wel grotendeels hoogopgeleid, maar er ontstaat ook grote vraag naar praktisch geschoolde arbeidskrachten en arbeidsmigranten in sectoren als bouw, logistiek, landbouw en industrie.

Het sluiten van de sluizen in het NZKG is een gevolg van het prioriteren van **zoetwater** als belangrijkste strategische bron. De zoutindringing die meekomt bij het schutten van de sluizen vormt een bedreiging van deze bron. Zoetwatervoorziening is cruciaal voor landbouw, industrie en huishoudens. Daarnaast vergroten we ook de buffers voor drinkwater in de duinen en zetten we in op waterberging in gebieden waar de landbouw er geen last van heeft – en bij voorkeur van profiteert.

De functie van het NZKG verschuift naar zee. Een zeewaartse haven is noodzaak om de verdere ontwikkeling van circulaire en staalindustrie, energiehaven en defensiegerelateerde bedrijvigheid te faciliteren. Dit kan niet meer in Westpoort, vanwege de sluizen in het NZKG. Westpoort wordt een regionale binnenhaven.

De **energievoorziening** transformeert volledig. Er wordt stevig ingezet op opwek, opslag en infrastructuur. Immers geldt dat wij produceren voor en onderdeel zijn van een Europees netwerk. Daarvoor zijn een dubbele hoogspanningsmasten, enkele enorme energieknooppunten van belang. Tegelijkertijd is het zaak om voldoende opslag en een diverse energiemix nationaal te hebben om zelf ook robuust en autonoom te blijven. Als gevolg daarvan geldt dat Middenmeer en de zeewaartse uitbreiding cq. Energiehaven een 'stekkerdoos' worden voor Nederland en Europa.

De **woningbouw** wordt meer verspreid over de provincie dan het geval is bij het maximaliseren van het verdienvermogen:

- De combinatie van groei van industriegebieden en de daarbij benodigde milieuruimte betekent dat sommige gebieden uitgesloten zijn van woningbouw. Daarbij wordt rekening gehouden met extra bufferruimte tussen industrie en wonen, om marge te houden voor latere uitbreiding en het beperken van overlast.
- Wonen concentreert zich veelal rond OV-knooppunten en gebieden met goede bereikbaarheid. Bovendien is er meer ruimte voor woningbouw in de as Alkmaar - Den Helder, om te voorzien in een woningbouwbehoefte volgend uit werkgelegenheidsgroei van de strategische clusters.

De **mobiliteit** ontwikkelt zich richting spreiding, met versterking van OV in de MRA en nieuwe verbindingen op de as Alkmaar naar Den Helder. Het Noordhollands Kanaal krijgt meer betekenis als logistieke corridor, net als spoor en vervoer over water. Transporthubs verschijnen langs strategische assen, voorzien van laadinfrastructuur voor elektrische trucks. De logistiek is essentieel voor aanvoer van grondstoffen, distributie van goederen en retourstromen. Transportbewegingen nemen toe, deels ook door import van reststromen uit andere regio's voor verwerking.

De **landbouw** blijft een essentiële pijler en is een absolute 'need-to-have'. De voedselvoorziening is een strategisch belang. Hoogproductieve gronden worden beschermd, en kringlooplandbouw wordt de

standaard. Er is ruimte voor uitbreiding van high-tech glastuinbouw, en zaadclusters profiteren van kennisoverdracht.

De **natuur** blijft beschermd, met extra aandacht voor duingebieden mede vanwege drinkwaterwingebieden. In overgangsgebieden worden recreatie, natuur en landbouw slim gecombineerd, met oog voor verdienvermogen in transitie naar een kringlooplandbouw.

Recreatie ontwikkelt zich gelijkmatiger over de provincie. De recreatieve druk op Amsterdam en de scheggen blijft bestaan, maar minder zwaar ten opzichte van de uitwerking met maximaliseren van het verdienvermogen. Mixen met landbouw en natuur levert waarde op, zowel economisch als maatschappelijk. Verweving met andere functies is noodzakelijk, evenals bescherming van hoogwaardige landbouwgronden.

Erfgoed en cultuur blijven belangrijk als identiteit en ruimtelijke drager. Het principe blijft: maak druk wat al druk is – concentreer waar nodig, houd de rest luw. Cultureel waardevolle gebieden blijven gevrijwaard van zware functies. Erfgoed wordt ingezet als onderdeel van gebiedskwaliteit in woon- en werklocaties.

6.5 Bevindingen: wat kunnen we opmaken uit deze verkenning?

6.5.1 Maximaliseren verdienvermogen

De uitwerking van ‘maximaliseren van het verdienvermogen’ is een extreme uiting van marktwerking. Daaruit zijn de volgende bevindingen op te maken:

- Deze uitwerking levert aanzienlijke economische winst op, maar stelt hoge eisen aan de inrichting van ruimte, infrastructuur en sociale structuren.
- Noord-Holland wordt eenzijdig en afhankelijk van een aantal sectoren en daarmee minder robuust.
- Vanwege de focus op een gebied moet de ontstane druk ook opgevangen worden. Het gebied moet namelijk leefbaar, veilig en bereikbaar blijven. Om dit in te vullen zijn grote investeringen nodig, en de middelen daarvoor zijn gelimiteerd.
- Zodra de balans weer gevonden is trekt dit ook weer nieuwe inwoners en bedrijven aan, wat ook weer opgevangen moet worden en opnieuw dezelfde problematiek met zich meebrengt.

6.5.2 Strategische Europese autonomie

De uitwerking van ‘Strategische Europese Autonomie’ maakt van Noord-Holland een motor van Europese autonomie, waarbij iedere regio telt. Kenmerkende bevindingen voor deze verkenning zijn:

- De provincie levert voedsel, energie, grondstoffenverwerking, defensie-infrastructuur, staal en heel veel kennis en innovatie.
- De schaarsten en zelfstandige ontwikkelingen maken dat tegelijk blijven faciliteren in de behoeften van al deze strategische clusters simpelweg niet mogelijk is.
- Niet kiezen en sturen leidt ertoe dat: Inzetten op alle strategische clusters, uiteindelijk inzetten op niets is.



Testverbeelding voor de negatieve gevolgen van de stel-dat verkenning gezonde leefomgeving en wonen



Testverbeelding voor de negatieve gevolgen van de stel-dat verkenning strategische Europese economie.

HAARLEM, JULI 2025

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Riekje Wiersma

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, juli 2025

Provincie Noord-Holland

Bijlage **bij registratienummer 2420375 / 2420386**
Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie

Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie

Sinds het vaststellen van de huidige Omgevingsvisie NH2050 zijn we een aantal jaar verder en is de wereld veranderd. We zitten als provincie midden in een proces waarin de context om ons heen dynamisch en aan verandering onderhevig is. Nederland en de provincie hebben te maken met een aantal complexe opgaven, bijvoorbeeld wonen en energie, en ook vanuit het Rijk komt nieuw ruimtelijk beleid. De komende jaren staat de provincie voor een aantal grote ruimtelijke opgaven. En die opgaven zijn (deels) anders dan die waren ten tijde van het opstellen van de huidige Omgevingsvisie. De evaluatie is geen klassieke evaluatie waarin alleen wordt teruggekeken naar de visie zelf. Er is ook vooruitgekeken naar wat er nodig is om te komen tot een verbeterde geactualiseerde visie. Het Ruimtelijk Voorstel en andere ontwikkelingen zijn daarin zoveel mogelijk meegenomen (ex ante en ex post).

We hebben de werking van de huidige Omgevingsvisie en de lessen die andere provinciale Omgevingsvisies ons geven, geëvalueerd om te kijken wat zou werken voor een vernieuwde versie. In deze bijlage is een samenvatting geschreven van de belangrijkste bevindingen die relevant zijn voor deze fase. Het gaat om de volgende onderdelen:

1. De verduidelijking van provinciaal belang
2. De gebiedsgerichte uitwerking en het detailniveau van uitspraken in de Omgevingsvisie
3. Voor wie de Omgevingsvisie bedoeld is
4. De monitoring van het behalen van de hoofdambitie
5. Doorwerking van de Omgevingsvisie

Verduidelijking van provinciaal belang

In de Omgevingswet wordt de zorg voor de fysieke leefomgeving primair als gemeentetaak gezien. Om duidelijk te maken wanneer een ander bestuursorgaan gebruik kan maken van de instrumenten uit de Omgevingswet is het subsidiariteitsbeginsel opgenomen. Artikel 2.3 lid 2 van de Omgevingswet bepaalt dat de provincie alleen taken en bevoegdheden inzet als er daadwerkelijk sprake is van een ***provinciaal belang***. Bij de door provincie verplicht uit te oefenen taken - de zogenaamde ‘wettelijke taken’ - heeft de wetgever al een keuze gemaakt over de uitvoering van taken en bevoegdheden en is dit niet van toepassing.

Het begrip *provinciaal belang* is binnen de Omgevingswet niet nader afgebakend. De wetgever heeft ervoor gekozen om geen rigide, maar een bewust flexibele definitie te geven die ruimte laat voor bestuurlijke afwegingen. De verantwoordelijkheid voor onderbouwing rust altijd bij de provincie; bij gebruik van instrumenten zoals instructieregels of reactieve interventies moet helder worden aangegeven waarom de provincie optreedt, en waarom gemeentelijk optreden niet voldoende effectief is. Dan geldt dus een dubbele motivatieplicht.

Provincie Noord-Holland

Bijlage **bij registratienummer 2420375 / 2420386**

Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie

Per geval moet de provincie beleidsmatig vaststellen en **motiveren** waarom er sprake is van provinciaal belang. Daarvoor zijn er binnen het wettelijk kader drie richtinggevende principes geformuleerd waaraan het provinciaal belang moet voldoen:

1. **Subsidiariteit (decentraal wat kan, centraal wat moet)**
   Volgens artikel 2.3 lid 2 van de Omgevingswet oefent de provincie haar taken of bevoegdheden alleen uit als er sprake is van een provinciaal belang én wanneer dat belang niet op een *doelmatige en doeltreffende* wijze door gemeenten kan worden behartigd. Dit subsidiariteitsbeginsel verplicht provincies nadrukkelijk tot twee overwegingen voordat kan worden gesteld dat sprake is van provinciaal belang:
   - Er bestaat een aantoonbaar bovenlokaal (gemeentegrensoverschrijdend), gebiedsgericht of strategisch beleidsmatig belang, dat gemeenten niet individueel of in samenwerking adequaat kunnen behartigen.
   - De inzet van provinciale bevoegdheden draagt substantieel bij aan een betere of effectievere behartiging van dit belang ten opzichte van gemeentelijk optreden.

2. **Proportionaliteit (geen groter provinciaal ingrijpen dan noodzakelijk)**
   Het instrument dat de provincie kiest moet in verhouding staan tot het belang. De provincie moet motiveren dat haar inzet *'passend'* is. De provincie kan dit actief en procedureel invullen.

3. **Voorspelbaarheid (duidelijkheid en vooraf aangegeven kader)**
   Met andere woorden, geef helderheid vooraf mee. De Omgevingswet gaat ervan uit dat de provincie zo vroeg mogelijk helderheid geeft over wat ze wil. Dat kan door het stellen van kaders, maar juist ook door aan te geven wat de provincie onder doelmatig en doeltreffend handelen van gemeenten verstaat. Dit wordt in andere onderzoeken ook *procedurele rechtvaardigheid* genoemd.

De provincie moet dus aangeven welke onderwerpen zij als provinciaal belang ziet en ook wat zij daarbij van andere bestuurslagen (gemeenten, Rijk) verwacht. Dat hoeft niet vooraf, al is dat voor de samenwerking en voorspelbaarheid van de provincie wel beter. Die duidelijkheid zorgt ervoor dat andere partijen beter rekening kunnen houden met provinciale kaders en ambities. Dat zorgt voor de eerder genoemde procedurele rechtvaardigheid.

De gebiedsgerichte uitwerking en het detailniveau van uitspraken in de Omgevingsvisie

Van de vorige visie kunnen we leren dat het instrument '*de regionale samenwerkingsagenda*' niet voldoende tot gebiedsgerichte uitvoering leidt. In de geactualiseerde Omgevingsvisie:

- zijn gebiedsgerichte uitspraken nodig die concreet genoeg zijn zodat ze duidelijkheid bieden én kaderstellend zijn, maar tegelijkertijd ook voldoende ruimte bieden om nog met andere partijen in het gebied in gesprek te kunnen over de uitwerking.
- moet duidelijk en navolgbaar worden hoe we als provincie op transparante wijze een integrale belangenafweging maken in een gebied. Daarvoor is het nodig dat het provinciaal belang niet reactief, maar proactief wordt vastgesteld.

Provincie Noord-Holland

Bijlage **bij registratienummer 2420375 / 2420386**

Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie

Uit de gesprekken, in combinatie met eerste oefeningen met gebiedsgericht werken, kunnen we de conclusie trekken dat gebiedsgerichte uitspraken van toegevoegde waarde kunnen zijn waar er sprake is van:

- een stapeling van ruimtelijke opgaven
- een provinciaal belang

De uitwerking van het hoe, kan met én in een gebied plaatsvinden. Of kan zelfs helemaal in het veld worden neergelegd. Dat er sprake is van een provinciaal belang betekent niet per se dat de provincie zich er zelf in moet mengen. Daarvoor is het wel noodzakelijk dat de provincie haar belangen scherp heeft. Gebiedsgericht werken kan daartoe aanzetten.

Om gebiedsgericht werken in de visie werkbaar te maken zijn uitspraken nodig die keuze, consequentie en een gebiedsgerichte uitwerking bevatten. Noord-Holland is niet de enige provincie die hiermee worstelt. Uit de evaluaties van andere provincies (waaronder Flevoland, Overijssel en Groningen) blijkt dat zij graag hetzelfde willen, maar ook geen goed antwoord hebben op het hoe. De provincie Utrecht neemt in haar geactualiseerde Omgevingsvisie een apart hoofdstuk op waarin uitspraken worden gedaan over een aantal gebieden. Deze visie wordt in september vastgesteld.

Voor wie de Omgevingsvisie bedoeld is

Het **doel** van de huidige Omgevingsvisie, maar soms ook die van andere provincies, is niet altijd duidelijk. We moeten als provincie een Omgevingsvisie hebben volgens de Omgevingswet. Maar voor wie schrijven we de visie? Voor ons als provincie, zodat de ambtenaren er goed mee kunnen werken? Voor andere overheden? Voor inwoners? De visie is in ieder geval zelfbindend. Het antwoord op deze vraag is richtinggevend voor welke taal en welke formuleringen je gebruikt. Dat sluit aan op de vragen van het **bereik** van de Omgevingsvisie, hoe ver wil je gaan? Wat zijn precies *alle elementen die invloed hebben op de leefomgeving van mensen*? Een voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld ondermijning, een dossier dat nu niet in onze provinciale Omgevingsvisie staat, maar wel doorwerking heeft in het fysieke domein. Hierover moet een keuze worden gemaakt.

De Omgevingswet geeft niet per se antwoorden op deze vragen, maar zegt wel dat de Omgevingsvisie een instrument is dat strategische richting geeft aan de ontwikkeling, bescherming en benutting van de fysieke leefomgeving. De visie is een niet juridisch bindend document dat de hoofdzaken bevat van het te voeren integrale beleid. De visie vereist participatie en afstemming en heeft een richtinggevend karakter. Het beleid dat uit de visie komt kan invulling krijgen door en/of nader worden uitgewerkt in de vijf anderen kerninstrumenten van de Omgevingswet.

De monitoring van het behalen van de hoofdambitie

Om te kijken of de hoofdambitie uit de huidige Omgevingsvisie gehaald is, is gekeken naar de indicatoren van de Brede Basismonitor. Hieruit blijkt dat deze balans (nog) niet is bereikt: Economische groei gaat ten koste van de leefbaarheid, hoewel een aantal trends wel in de

Bijlage **bij registratienummer 2420375 / 2420386**
Evaluatie om lessen te trekken uit de huidige Omgevingsvisie

gewenste richting beweegt. Dit komt met name door negatieve scores voor natuur, klimaat en wonen. Het beeld voor milieu is dat de gemeten waarden zich doorgaans (licht) positief ontwikkelen.

Uit de Brede Basismonitor vastgesteld in 2024:
'In de Brede Basismonitor 2024 is de huidige situatie in Noord-Holland wisselend: de helft van de thema's scoort licht positief en de andere helft licht negatief. Zo zijn Noord-Hollanders over het algemeen gezond en is er een relatief hoog welzijn. Er is veel werk en de arbeidsmarkt is minder gespannen. Alhoewel Noord-Holland de grootste economie van Nederland heeft, is het vertrouwen hierin nog negatief en blijft het grondstoffengebruik stabiel. Mede hierdoor scoort het gehele thema economie licht negatief. Wat betreft bereikbaarheid scoort het Noord-Hollandse OV goed. De coronacrisis heeft wel haar sporen achtergelaten, het OV-gebruik is nog niet terug op het oude niveau. Bovendien worden de wegen weer steeds voller. Voor wonen is het beeld overwegend negatief: het woningtekort is groot, de woningprijzen zijn hoog en de woontevredenheid blijft achter. Ook op de thema's samenleving, natuur en klimaat heeft de provincie een licht negatieve score.' Na vaststelling van de Brede Basismonitor 2025 wordt deze tekst geactualiseerd.

Doorwerking van de Omgevingsvisie

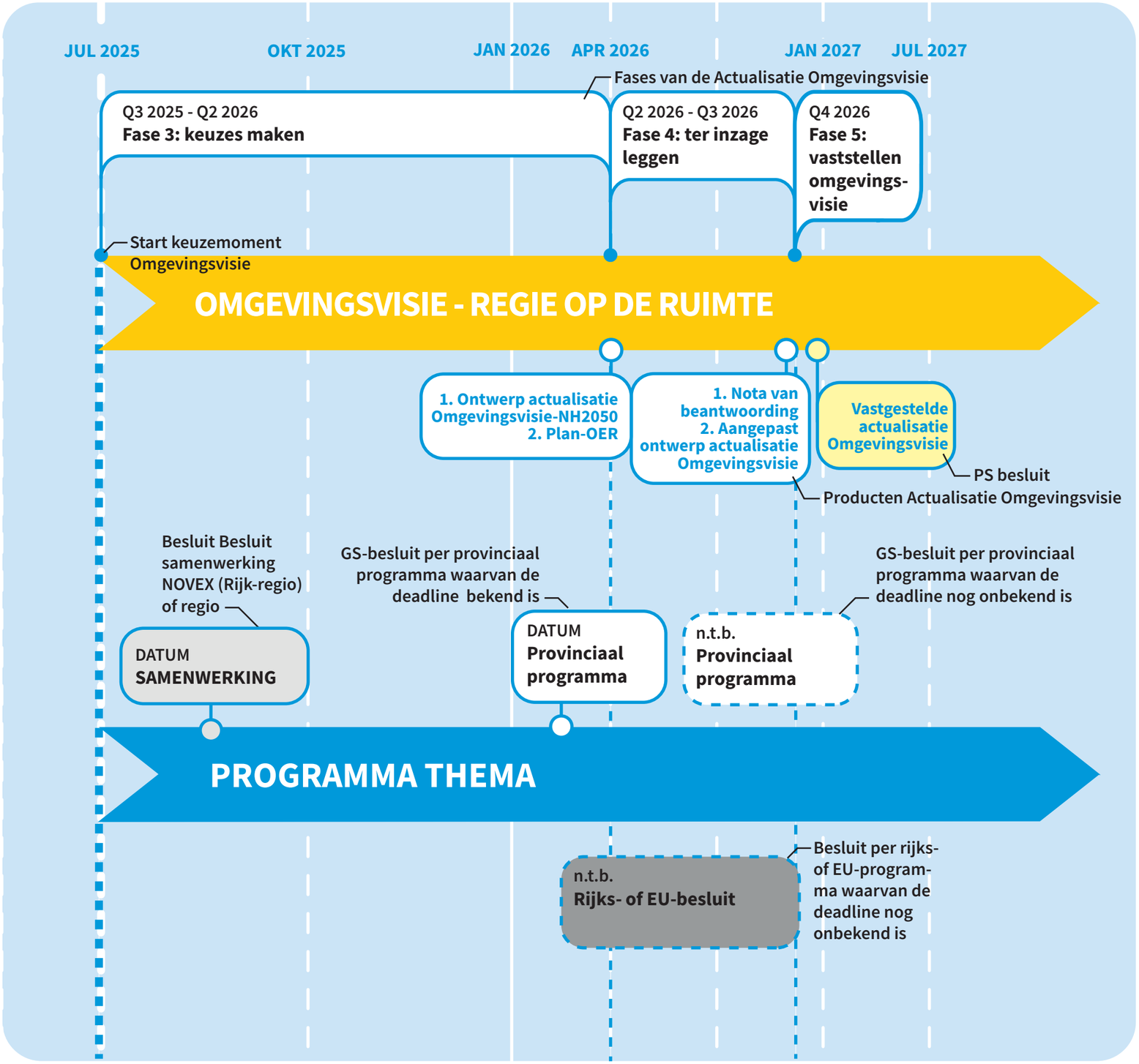
De Omgevingsvisie is één van de instrumenten van de Omgevingswet. De visie is onderdeel van een werkwijze en heeft een duidelijke koppeling en doorwerking naar andere instrumenten van de Omgevingswet. Met name naar de provinciale verordening. Hoewel er meerdere instrumenten zijn die we als provincie kunnen gebruiken, ligt de nadruk toch vooral op de koppeling van de visie met de verordening. Uit eerdere evaluaties weten we dat de vertaling van visie naar verordening lastig is. De gemeenten zijn niet altijd blij met hoe de visie is vertaald of schrokken (al dan niet strategisch) van de daadwerkelijk consequenties van de visie. Dit is een aandachtspunt bij het actualiseren van de huidige Omgevingsvisie: de relatie tussen visie en de regels voor daadwerkelijk uitvoering. De verordening is niet ons enige instrument; het beleid uit de visie kan nader worden uitgewerkt in vijf andere kerninstrumenten van de Omgevingswet;

1. Programma - concretiseren van doelen uit visie; maatregelen om de leefomgeving te beschermen, gebruiken en ontwikkelen
2. Decentrale regelgeving (Omgevingsverordening of Omgevingsplan) – regels voor het gebruik van de ruimte
3. Algemene Rijksregels - regels die nodig zijn voor de werking van het stelsel van de Omgevingswet en gebruik van de ruimte
4. Omgevingsvergunning – vooraf toetsen op de uitvoering van activiteiten
5. Projectbesluit – uitvoering van grotere opgaven mogelijk maken

Uit de lerende evaluatie wordt geconcludeerd dat een geactualiseerde Omgevingsvisie adaptiever moet zijn en tegelijkertijd meer sturing moet bevatten dan de huidige visie. Dat betekent dat ook de sturingsfilosofie daarop aangepast moet worden.

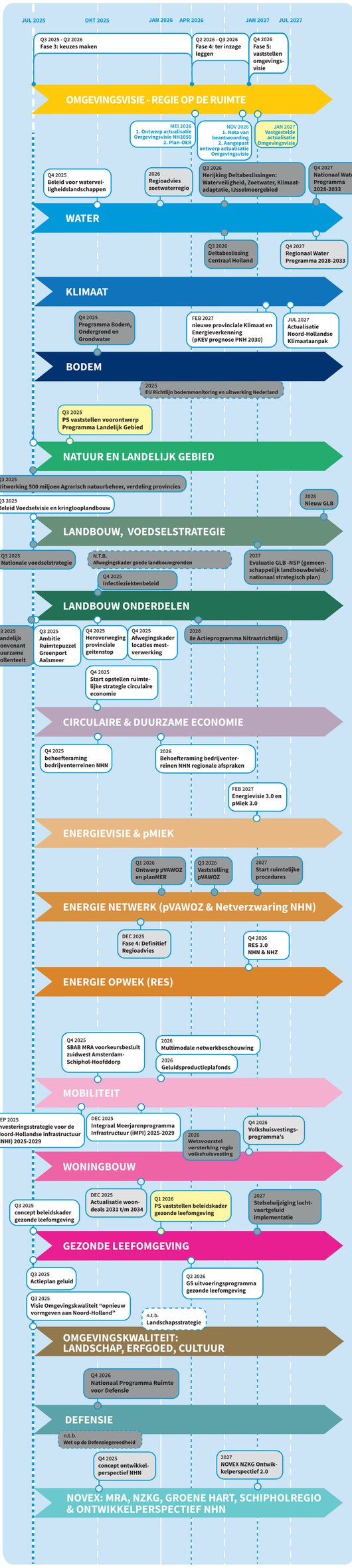
Provincie Noord-Holland

Routekaart Actualisatie Omgevingsvisie provincie Noord-Holland.



Provincie Noord-Holland

Actualisatie Omgevingsvisie: beleidsontwikkeling met ruimtelijke aspecten, 8 juli 2025



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
A.C. Arp
CZ/COM

Telefoonnummer +31643796779
annefleur.arp@noord-holland.nl

Verzenddatum

04 SEP. 2025

Kenmerk
2420375/2432294

Uw kenmerk

Betreft: Participatierapportage eerste fase Jouw Noord-Holland, jouw ruimte

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
de definitieve rapportage van de eerste fase van het participatietraject *Jouw Noord-Holland, jouw ruimte*. Dit is onderdeel van Regie op de Ruimte en het vernieuwen van de Omgevingsvisie 2050. Op 11 juli jl. ontving u de tussenrapportage van de participatie tot dan toe. De eerste fase van het participatietraject liep na 11 juli door tijdens de zomervakantie met de aanwezigheid op drie evenementen. Daarnaast liep het onlinedeel van de publiekscampagne door.

Voor de volledigheid bieden we uw Staten hierbij de definitieve participatierapportage van de eerste fase aan. Op basis van deze volledige participatierapportage kunt u besluiten over de richtingen en ambities voor de Omgevingsvisie.

Inleiding

Noord-Holland staat voor grote uitdagingen. We hebben ruimte nodig, bijvoorbeeld voor woningen, water, energietransitie, natuurnetwerken, bedrijventerreinen, of de transitie in de landbouw. Maar de vraag naar ruimte is groter dan het aanbod. De opgave is groot: we komen minimaal 27% ruimte tekort in Noord-Holland. Niet alles past dus meer. Daarom moeten we duidelijke keuzes maken over wat waar kan en wat niet. Met Regie op de Ruimte neemt de provincie samen met partners het voortouw. We werken aan een evenwichtige verdeling van functies en ambities, zodat Noord-Holland leefbaar en toekomstbestendig blijft. Deze keuzes leggen we vast in de geactualiseerde Omgevingsvisie.

Het participatietraject *Jouw Noord-Holland, jouw ruimte* is onderdeel van Regie op de Ruimte en betrekt inwoners van Noord-Holland, medeoverheden en maatschappelijke organisaties bij de dilemma's waar de provincie voor staat en de keuzes die we moeten maken. Het gehele traject bestaat uit twee fasen. De eerste fase is eind augustus 2025 afgerond. De opbrengsten uit deze fase zijn verwerkt in de participatierapportage in de bijlage.

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 eerste fase van het participatietraject

In februari 2025 hebben Provinciale Staten het participatieplan voor de nieuwe Omgevingsvisie vastgesteld. De eerste fase van het participatietraject is eind april van start gegaan. Inwoners zijn zowel online als offline gevraagd mee te doen. Het doel van de eerste fase was inwoners informeren over de dilemma's waarvoor de provincie staat, en inzicht krijgen in welke thema's zij belangrijk vinden en waar hun zorgen liggen.

Naast inwoners zijn ook medeoverheden en maatschappelijke organisaties actief betrokken. Hiervoor zijn drie webinars georganiseerd om informatie te delen, vragen te beantwoorden en organisaties bewust te maken van hun rol binnen de participatie. In juni is een werkatelier georganiseerd waarin organisaties en medeoverheden gezamenlijk in gesprek zijn gegaan over relevante thema's voor de Omgevingsvisie.

Eén van de doelstellingen van het participatieplan is het bereiken van een brede groep inwoners. Om een breed en divers publiek te bereiken, is een publiekscampagne gevoerd. Daarbij is gebruikgemaakt van online kanalen, huis-aan-huisbladen en zichtbare uitingen op onder meer bushokjes. Daarnaast zijn er 9 bewonersbijeenkomsten georganiseerd verspreid over de hele provincie en is de provincie aanwezig geweest op gesponsorde evenementen: Bevrijdingspop Haarlem, Kwaku Festival in Amsterdam, de Landbouwshow in Opmeer en PreSail in IJmuiden.

In totaal hebben bijna 500 inwoners online een bijdrage geleverd of zijn aanwezig geweest bij de huiskamergesprekken. Tijdens de evenementen hebben we daarnaast nog enkele honderden inwoners gesproken. De evenementen waren een goede gelegenheid om in gesprek te komen met verschillende doelgroepen.

Zoals bedoeld zijn de resultaten van de eerste fase van het participatietraject niet representatief voor alle inwoners van Noord-Holland. Hier wordt juist in de tweede fase van het participatietraject op ingezet.

Uitkomsten uit de participatie

Ten opzichte van de tussenrapportage zijn er in de definitieve rapportage 43 online reacties extra meegenomen. In totaal zijn er 271 reacties op de website binnen gekomen. De extra reacties vormen circa 15% van het totaal. Ook zijn de inzichten toegevoegd die zijn verworven op de 4 evenementen.

De input die tijdens het participatietraject is verzameld sinds de tussenrapportage bevestigt het beeld dat daarin naar voren komt. De nieuwe reacties gaan, net als eerder, onder andere over:

- De behoefte aan betaalbare en passende woningen.
- De zorgen om waterkwaliteit en de invloed van landbouw en industrie daarop.
- Agrarisch natuurbeheer en een correcte vergoeding daarvoor.
- Meer kleinschalige, duurzame landbouw.
- De behoefte aan groen en recreatie in en om verstedelijkt gebied.

Dit is slechts een greep van de reacties die bevestigend zijn gebleken.

Er zijn geen grote afwijkingen vindbaar ten opzichte van de tussenrapportage. Wel is er een aantal aanvullingen, waaronder:

- Bouwen van seniorenwoningen, specifiek bij ov-knooppunten.
- Focus op toegankelijkheid voor mindervalide personen bij mobiliteit en toegang tot recreatie- en natuurgebieden.
- Aanvullend op de gezonde leefomgeving, die ook hier weer wordt benadrukt, wordt ook het economische belang van industrie belangrijk geacht. En daarmee het versneld verduurzamen van de industrie.

Op basis van deze extra inzichten zijn de richtingen en ambities niet gewijzigd. Grotendeels wordt de participatie die al in de richtingen en ambities is verwerkt bevestigd. De aanvullingen vormen belangrijke toevoegingen voor de volgende fase. Dan worden de richtingen en ambities uitgewerkt.

Het vervolg

In november start de tweede fase van het participatietraject. In deze fase ligt de nadruk op het maken van concrete keuzes en het inzichtelijk maken van wat dat betekent.

In deze fase worden dilemma's via een online keuzewijzer voorgelegd aan alle Noord-Hollanders. Daarnaast voeren we een representatief onderzoek uit.

De keuzewijzer laat zien wat de impact is van bepaalde keuzes. Zo wordt bijvoorbeeld bij een keuze voor extra woningbouw direct zichtbaar welke gevolgen dit heeft voor onder andere water, landbouw en industrie.

Inwoners kunnen online én tijdens live bijeenkomsten aangeven wat ze willen kiezen. Inwonersbijeenkomsten vinden plaats op andere locaties dan in de eerste fase. Zo zorgen we voor een bredere geografische spreiding en bereiken we meer inwoners.

Daarnaast gaan we met bestuurders, volksvertegenwoordigers en ambtenaren van gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties in gesprek over de actualisatie van de Omgevingsvisie. Voor hen organiseren we ook een conferentie in november. Uiteraard ontvangen uw Staten ook een uitnodiging voor deze conferentie. De uitkomsten van de tweede fase van het participatietraject voeden de ontwerp-Omgevingsvisie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Definitieve rapportage participatietraject Jouw Noord-Holland, jouw ruimte

Provincie Noord-Holland

Democracy Agency

BKB Het Campagnebureau

Participatierapportage vernieuwen Omgevingsvisie, fase 1

26 augustus 2025



RAPPORTAGE

INHOUD

3 | Inleiding

6 | Resultaten participatieonderdelen
7 | 1 Omgaan met water
7 Online participatie
8 Bewonersbijeenkomsten
10 Evenementen
10 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

12 | 2 Evenwicht landbouw en natuur
12 Online participatie
13 Bewonersbijeenkomsten
15 Evenementen
15 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

18 | 3 Duurzame economie en energie
18 Online participatie
20 Bewonersbijeenkomsten
22 Evenementen
22 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

25 | 4 Leefbare regio's, steden en dorpen
25 Online participatie
26 Bewonersbijeenkomsten
28 Evenementen
29 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

INLEIDING

Met het programma Regie op de ruimte bepaalt de provincie met inbreng van medeoverheden, maatschappelijke partners en inwoners waar welke ruimtelijke ingrepen onder welke voorwaarden voorrang krijgen. Ook brengen we in beeld wat de consequenties zijn van die keuzes. De uitkomsten verwerken we in een vernieuwde Omgevingsvisie 2050.

De afgelopen maanden is hiervoor een intensief participatietraject uitgevoerd. Via diverse bijeenkomsten, tijdens evenementen en via online participatie nodigden we Noord-Hollanders en medewerkers van medeoverheden en maatschappelijke organisaties uit om te laten weten wat zij belangrijk vinden.

De participatie bestaat uit 2 fasen. Deze eerste fase geeft een kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten van de participatie voor inwoners in de eerste participatiefase zijn niet representatief voor alle inwoners. In de tweede fase zetten we in op het bepalen van draagvlak voor de te maken keuzes. Er komt een keuzewijzer online, we organiseren bijeenkomsten voor inwoners en we voeren een representatief onderzoek uit. Ook organiseren we een webinar en een conferentie voor medeoverheden en maatschappelijke partners.

Wat valt op?

- De participatie is meer oplossingsgericht. Deze fase van Regie op de ruimte richt zich op het komen tot richtingen en ambities.
- De online participatie laat andere resultaten zien dan de bewonersbijeenkomsten.
- Er zijn oproepen en inzichten waar de provincie niet of maar ten dele over gaat, (oproep voor andere regelgeving om woningen te delen, aandacht voor bevolkingsgroei en over Tata Steel en Schiphol worden veel opmerkingen gemaakt).
- De inbreng was gericht op eigenbelang, maar er was wel ruimte voor discussie. De jongeren dachten meer vanuit het gemeenschappelijk belang.

De participatie in fase 1 geeft een kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten zijn niet representatief voor alle inwoners. In de tweede fase zetten we de keuzewijzer online en voeren we een representatief onderzoek uit.

Online participatie

Het participatietraject van Regie op de ruimte startte op 30 april met de livegang van de website Jouw Noord-Holland, jouw ruimte. Bezoekers van de website kunnen op 4 verschillende thema's reageren:

- Omgaan met water
- Evenwicht landbouw en natuur
- Duurzame economie en energie
- Leefbare regio's, steden en dorpen

Op de website maakt met name het onderwerp 'water' veel los bij de inwoners. In de rapportage staat onder andere dat er bij inwoners grote zorgen bestaan over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door pesticiden, PFAS, microplastics en andere chemicaliën. Dit wordt gezien als een "tikkende tijdbom".

Bijeenkomsten

Onderdeel van de participatie zijn bewonersbijeenkomsten. Die trapten we af op 12 mei in Alkmaar. De gesprekstafel die speciaal voor de bijeenkomsten is gemaakt werkte als een magneet op de aanwezigen. Zowel voor, tijdens als na het gesprek verzamelden zij zich om de tafel en ontstonden er gesprekken en discussies.

Deelnemers met een agrarische achtergrond waren ruim vertegenwoordigd bij vrijwel alle bijeenkomsten. Er waren vertegenwoordigers van belangenorganisaties en van politieke partijen. Het zorgde ervoor dat het gesprek in eerste instantie vaak over een combinatie van landbouw, natuur en water ging. Daarna kwamen ook alle andere onderwerpen aan bod. Van elke bijeenkomst verscheen een verslag op de website.

Jongeren

We organiseerden 2 bijeenkomsten voor jongeren; in een jongerencentrum in Enkhuizen en op een middelbare school in Castricum. Het onderwerp ‘wonen’ weegt zwaar bij jongeren.

Evenementen

In de definitieve rapportage zijn 4 evenementen opgenomen: Bevrijdingspop in Haarlem, Kwaku Festival in Amsterdam, de Landbouwshow in Opmeer en PreSail in IJmuiden. Voorbijgangers werden gevraagd om mee te doen aan een quiz over Regie op de ruimte, en medewerkers van de provincie gingen op laagdrempelige manier met bewoners in gesprek over de toekomst van de provincie en de bijbehorende keuzes. De gesprekstafel zorgde er ook hiervoor dat mensen met elkaar praatten en discussieerden over wat waar zou moeten. We riepen iedereen op om vooral ook hun bijdrage te geven op de website.

Medeoverheden en belangenorganisaties

Uit een enquête die we eind 2024 hielden bleek dat raadsleden en leden van het algemeen bestuur van waterschappen meer betrokken willen worden bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Voor hen organiseerden we een informerend webinar. Daarin kwam ook aan bod wanneer zij een inhoudelijke bijdrage kunnen leveren.

Verder waren er webinars voor ambtenaren van gemeenten, waterschappen en omgevingsdiensten en voor medewerkers van belangenorganisaties. We gaven hen de vragen mee welke onderwerpen er terug moeten komen in de omgevingsvisie en welke richting zij die onderwerpen geven. Deze vragen werden behandeld in de workshops tijdens het werkatelier van 19 juni. Deelnemers benadrukten de behoefte aan duidelijke sturing vanuit de provincie, maar verschillen van mening over de manier waarop: via regels, gesprekken of financiering. Tegelijkertijd moet het beleid flexibel zijn en ruimte scheppen voor maatwerk.

Overzicht in cijfers

- 271 inhoudelijke reacties op Jouw Noord-Holland, jouw ruimte
- 9 bewonersbijeenkomsten door de hele provincie
- 200 deelnemers aan de bewonersbijeenkomsten
- Enkele honderden inwoners gesproken tijdens 4 evenementen
- 4 prijswinnaars van de quiz op Bevrijdingspop
- 3 webinars voor raadsleden, ambtenaren en belangenpartijen
- 1 werkatelier voor ambtenaren en belangenpartijen

Vervolg participatie

De eerste fase van het participatietraject is geëindigd op 20 augustus. Deze definitieve participatierapportage wordt op 27 augustus aan PS gezonden, zodat PS de volledige informatie heeft bij de commissie ruimte van 8 september.

Van 3 november tot 5 december is de tweede fase van het participatietraject. Inwoners kunnen dan via een online keuzewijzer en tijdens diverse bijeenkomsten aangeven waar de provincie de prioriteit aan moet geven. Als iemand bijvoorbeeld wil dat er veel huizen bij gebouwd worden, dan geeft de keuzewijzer direct aan welke gevolgen dat heeft voor onder andere water, landbouw en industrie. Naast deze keuzewijzer wordt onder de inwoners ook een representatief onderzoek uitgevoerd. De provincie organiseert ook weer een bijeenkomst voor alle gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties.

Leeswijzer

In deze rapportage leest u de uitwerkingen van de verschillende participatieonderdelen per thema.

RESULTATEN PARTICIPATIEONDERDELEN



OMGAAN MET WATER

ONLINE PARTICIPATIE

Schoon (drink)water en waterveiligheid zijn van vitaal belang en hebben absolute prioriteit.

De vervuiling van waterbronnen moet bij de bron worden aangepakt.
Grote zorgen bestaan over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door pesticiden, PFAS, micro-plastics en andere chemicaliën. Dit wordt gezien als een "tikkende tijdbom".

- **Vervuilende industrieën en landbouw** moeten zich aanpassen of verdwijnen. Er is kritiek op het feit dat boeren geen verontreinigingsheffing betalen, terwijl hun mest en bestrijdingsmiddelen significant bijdragen aan de slechte waterkwaliteit. Een verschuiving naar minder of andere landbouw kan de waterkwaliteit aanzienlijk verbeteren.

Datacenters worden geïdentificeerd als grote waterverbruikers en moeten sluiten. In het algemeen moet er kritisch gekeken worden naar alle water-consumerende bedrijvigheid.

Zuiniger omgaan met drinkwater en circulair watergebruik stimuleren.
- **De suggestie is om drinkwater niet meer te gebruiken voor toiletspoeling en tuinbesproeiing.**
- **Het opvangen van regenwater voor huishoudelijk gebruik (toilet, douchen, was) moet verplicht worden bij nieuwbouw** en via subsidies bij bestaande woningen bevorderd worden. Dit wordt al in België toegepast.
- Er wordt gepleit voor **een gescheiden systeem voor drinkwater en secundair water.**

Waterbeheer moet adaptief en proactief zijn.
- **Water moet langer worden vastgehouden** door middel van opvangplekken zoals regenbassins en wadi's in steden, en door het baggeren van sloten en plassen voor meer capaciteit.
- **Het grondwater moet in de grond blijven** in plaats van te worden gebruikt door de industrie. **Peilverhoging** in veenweidegebieden wordt bepleit om bodemdaling tegen te gaan.
- **Zorgen over vruchtbare poldergrond** die gebruikt wordt voor zonneparken, wat de grond verdroogt en waterberging bemoeilijkt.
- Er wordt geopperd om **kleinschalige woningbouwprojecten op het water** te starten, zoals op de Gouwzee en het Markermeer.

Bewustwording en provinciale regie zijn essentieel.

Mensen moeten **bewuster worden gemaakt van hun eigen rol** in watervervuiling, waterbesparing en -opvang en waterverbruik. Het verhogen van de prijs van water wordt gesuggereerd om zuiniger gedrag te stimuleren.

De provincie moet leiding geven en daadkrachtige maatregelen nemen om de waterkwaliteit te verbeteren, in plaats van alles over te laten aan de markt, de gemeenten of de rijksoverheid.

Afwijkende meningen

Verhoging van Grondwaterpeil in Veenweiden:
Algemene mening: Er is steun voor het verhogen van het grondwaterpeil in veenweidegebieden om verzakking en de bijbehorende kosten te voorkomen.

Afwijkende mening: Een tegenargument wordt genoemd, waarbij verwezen wordt naar historische malaria-uitbraken in Noord-Holland (met name Zaandam rond 1900) door hogere waterpeilen. Deze respondent beweert dat hoge waterpeilen "zeer gevaarlijk zijn voor de mensen die er wonen"

Verantwoordelijkheid voor Watervervuiling:

Algemene mening: Vele opmerkingen schrijven watervervuiling zwaar toe aan vervuilende industrieën en agrarische praktijken (pesticiden, mest), en pleiten ervoor dat zij zich aanpassen of betalen voor de vervuiling.

Afwijkende mening: Eén respondent merkt op dat "Het is wel heel gemakkelijk om voor de vervuiling van het oppervlaktewater de wijzen naar de agrarische sector". Er wordt gewezen op andere vervuilingsbronnen, zoals chemicaliën van vlooienbandjes voor huisdieren.

Rol van de Burger in Waterbeheer:

Algemene mening: Veel respondenten benadrukken de verantwoordelijkheid van burgers om water te besparen, vervuiling te voorkomen (bijv. geen afval in putjes, gebruik van biologische schoonmaakmiddelen) en groene tuinen aan te leggen voor waterinfiltratie.

Afwijkende mening: Hoewel burgerverantwoordelijkheid wordt erkend, verschuiven sommige opmerkingen de nadruk, met het argument dat grote veranderingen van de bron moeten komen (industrie, producenten) aangezien consumenten kopen wat wordt aangeboden. Bovendien merkt een respondent kritisch op dat sommige vragen "sturen er alvast op aan om de gevolgen neer te leggen bij de burger".

Algemene Waterzekerheid:

Algemene mening: Veel respondenten uiten aanzienlijke bezorgdheid over de toekomstige beschikbaarheid van schoon en betaalbaar drinkwater en de veiligheid van wonen in de regio vanwege wateruitdagingen.

Afwijkende mening: Eén commentaar geeft een optimistischer en wellicht geruststellender beeld: "Voorlopig nog geen enkel probleem met water. Er is geen veiliger land dan Nederland achter zijn dijken en dat blijft zeker nog eeuwen zo".

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Bewoners zien het belang van investeren in de **waterveiligheid**. Dat mag een prijs hebben, maar niet ten koste gaan van alles. Daarvoor wordt de nood niet als hoog genoeg ervaren.

- Waterveiligheid blijft door onder andere zeespiegelstijging, hevige neerslag en droogte een belangrijk aandachtspunt. Bijvoorbeeld aan de kust merken bewoners dat er meer schommelingen in de waterstanden zijn. Maar ook in stedelijk gebied maken bewoners zich zorgen over waterveiligheid.
- Men verwacht dat de provincie leefomgevingen aanpast aan extremen, maar het liefst wel met behoud van welzijn en natuur. Bewoners zien dat extreme piekbuien vragen om meer flexibele buffercapaciteit in steden én dorpen.
- Er is behoefte aan gebiedsgerichte oplossingen (bijvoorbeeld in veenweidegebieden of het duingebied bij Egmond), waarbij ook andere belangen dan veiligheid worden meegewogen. Nu leidt het gebrek daaraan soms tot overlast.
- De afstemming tussen Rijkswaterstaat en bewoners/agrariërs is voor met name agrariërs vaak niet voldoende.
- Denk niet lokaal maar **regionaal en grensoverschrijdend** – water stopt niet bij gemeentegrenzen. Ontwikkel andere sturingsstrategieën in waterverdeling nu de piekafvoer van rivieren verandert. Pas de bestaande infrastructuur van gemalen en riolering daarop aan.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik heb water- en woonblokjes neergelegd op de plek waar Havenstad is ingetekend. Dat ontwikkelgebied ligt buitendijks. In de Houthaven is er bewust rekening gehouden met erg hoge waterstanden en daar heeft het water ook al eens tot aan de ramen gestaan. Ik vraag me af of we bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden voldoende rekening houden met waterveiligheid."*

2. Men wil dat de provincie **zoetwater** beschermt en bewaart als schaars, collectief goed.

- Drinkwater wordt steeds schaarser. Verzilting bedreigt watervoorraden en landbouwgronden in met name de kustgebieden. Bewoners pleiten daarom onder meer voor:
  - Zuiniger watergebruik (aparte systemen voor sanitair, regenwateropvang en drinkwater),

  - Actieve bescherming van waterwingebieden,
  - Kritische beoordeling van bedrijven met hoog waterverbruik (sierteelt, datacenters).
- Men wil meer aandacht voor waterkwaliteit en zicht op lozingen, chemisch afval en vervuiling.
- In de landbouw en industrie moet circulair watergebruik gestimuleerd worden, denk aan onder andere aan irrigatie, koeling en datacenters. Deel kennis en de opbrengst van pilots actief. Bewoners, agrariërs en bedrijven willen meedenken en bijdragen, maar voelen zich niet altijd gehoord, of geremd door bureaucratie.
- Deelnemers vinden het belangrijk dat er meer educatie en bewustwording komt onder de bevolking over hoe je duurzaam en circulair omgaat met (drink)water.

Bewoner Texel: *"We zijn te laat begonnen met het scheiden van waterstromen. We zouden alsnog toe moeten naar aparte stromen voor drinkwater en water voor bijvoorbeeld wc en douche. Hier hadden we het vijftig jaar geleden al over en het is nog niet gerealiseerd."*

3. **Wateropslag en buffering** staan hoog op de agenda. Er moet ruimte blijven voor water.

- Er is brede steun voor ondergrondse wateropslag (zoals op Texel en in Anna Paulowna), vertraging van waterafvoer (zowel in landelijk als stedelijk gebied) en het herstellen van natuurlijke systemen (meanderende sloten, duinbeheer, verlanding).
- Er is discussie over het IJsselmeer en Markermeer. Velen willen die behouden als waterbuffers en ze niet gebruiken als locatie voor de ontwikkeling van bijvoorbeeld woningbouw of energie. Maar andere bewoners zien daar juist wel de ruimte.
- Op veel plekken moet water zelfs leidend zijn in ruimtelijke afwegingen, zoals het ophogen van land of bij het inpolderen of bouwen in laaggelegen gebieden. Dat moet het ook zijn op ontwikkellocaties voor bebouwing. Neem daarin waterberging en waterveiligheid meteen mee.
- Men ziet ook de eigen verantwoordelijkheid om regenwater op te vangen, bijvoorbeeld in tuinen, op balkons en via waterbuffers op daken van flatgebouwen en verplichte opvang bij bouwprojecten.
- Agrariërs geven aan dat zij met hun land al een grote rol spelen in het opvangen van regenwater en het verbeteren van de waterkwaliteit. Ze zouden dat zelfs meer kunnen doen als daarvoor met waterbeherende organen nieuwe verdienmodellen worden ontwikkeld rond bijvoorbeeld lisdoddeteelt en open teelt. Daarin kan ook frustratie weggenomen worden over de ongelijke lastenverdeling. Boeren betalen veel meer waterschapsbelasting dan stedelingen.
- •e toenemende vraag naar buffercapaciteit hoeft niet altijd opgelost te worden met ingrepen in het landschap. Agrariërs en lokale bestuurders geven aan dat er vaak veel te winnen is wanneer de bufferopgave met ander waterbeheer over een groter gebied wordt uitgesmeerd.

Bewoner Beverwijk: *"Alle inwoners van Noord-Holland kunnen zoet water opvangen. We hebben afgelopen maanden extreem weinig water gehad. Dan is een oproep aan iedereen: vang regenwater op voor je tuin etcetera. Kijk meer naar wat wij als inwoners kunnen doen om water op te vangen."*

Bewoner Purmerend: *"Het land is een spons, op boerenland wordt het water opgevangen, in de stad wordt nauwelijks water opgenomen. Toch betalen wij gigantische bedragen aan waterschapsbelasting. Terwijl mijn land feitelijk een groot deel van het waterbeheer doet. Kunnen we die kosten niet anders spreiden over stad en platteland?"*

4. Het aanpassen van **waterstanden** kan zowel een oplossing zijn, als een punt van twist.

- Tegen inklinking en uitstoot van broeikasgassen wordt geëxperimenteerd met hogere waterstanden. Agrariërs vrezen dat dit veeteelt en de inzet van landbouwmachines onmogelijk maakt. Er is een precaire balans tussen deze belangen en er zijn soms verrassende neveneffecten. (zie quote hieronder)
- Een vergelijkbaar probleem speelt in duingebieden waar waterstanden hoog worden gehouden voor natuurbeheer, maar bewoners ook kampen met ondergelopen kelders.

Bewoner Huizen: *"Als het grondwater 10 centimeter omhoog gaat omdat we moeten vernatten, dan moet ik rijst gaan verbouwen en kan ik stoppen met koeien houden. Als ik daardoor geen veehouder meer ben, dan verlies ik mijn nevenvergunning om vakantiehuisjes op mijn erf uit te baten."*



Jongerensessie in Castricum, 2 juni 2025



Bewonersbijeenkomst in Dirkshorn, 13 mei 2025

EVENEMENTEN

- Drinkwatergebruik is een terugkerend thema: mensen maken zich zorgen over verspilling (toiletspoeling, tuin sproeien).
- Wateropgaven kunnen gecombineerd worden met recreatie en natuur, bijvoorbeeld door natuurgebieden tijdelijk onder water te zetten.

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?

Water: schaarste, kwaliteit en verdeling

- **Zoetwater wordt schaarser** door klimaatverandering (droogte, verzilting, stijgende zeespiegel).
- Grote **spanning tussen beschikbaarheid, gebruik en functies:** landbouw, natuur, industrie, wonen (woningbouw) en recreatie.
- **Opslaan en vasthouden van water** is lastig door ligging ('NH is een badkuip'), daardoor beperkte mogelijkheden voor ondergrondse opslag.
- **Waterkwaliteit** is groot probleem: risico's door landbouw, riolering, industrie, afspoeling.
- Gezocht wordt naar een **gebiedsgerichte aanpak** en combinaties van functies.
- **Ondergronds water** vasthouden.

2. Vraagstukken uit het gesprek

- **Waterkwaliteit:** Binnenduinrand gebied om water vast te houden. Zoek naar logische locaties om het vast te houden; het behoud van schoon water. Van belang om het daar dan ook zo lang mogelijk schoon te houden. En dus te beschermen van gewasbeschermingsmiddelen, doorspoelen en industrie.
- **Waterverdeling:** vooral landbouw gebruikt verreweg het meeste, maar industrie en woningen krijgen vaak prioriteit bij schaarste/zuiver water. Onvoldoende waarde- en kostenallocatie: wie betaalt voor water, wie krijgt het als eerste?
- **Schaarse ruimte:** Druk op ruimte voor landbouw (voedselvoorziening), natuur, energie, wonen, industrie en recreatie.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek

- **Grijswatersystemen** en circulair watergebruik kunnen grote bijdrage leveren.
- **Bufferen en infiltreren van water**, stimuleren 'blauwe dooradering', afkoppelen van verharding.
- **Meer aandacht voor veiligheid:** natuurbranden, overstroming, ligging infra (waterveiligheid als randvoorwaarde).
- **Water en bodem als sturend principe** in ruimtelijk beleid.
- **Vervoer over water**- alvast strategisch ruimte voor reserveren.
- **Dijkversterking** koppelkans voor recreatie.

4. Oproepen en adviezen voor de provincie

- **Maak scherpe en toekomstgerichte keuzes:** Alles kan niet overal. Leg prioriteiten vast (water, natuur, landbouw, wonen, industrie).
- **Stimuleer integrale gebiedsprocessen:** Organiseer samenhang tussen thema's, werk gebiedsgericht, zoek naar synergie. De afscheiding tussen landbouw, natuur en water kan zachter.
- **Bescherm kritische gebieden:** Besteed aandacht aan water- en natuurkwaliteit, grondwaterbescherming, drinkwater.
- **Reserveren van ruimte voor toekomstfuncties:** Voorkom volledige bebouwing van strategische locaties voor wateropvang/recreatie.
- **Kijk verder dan 2050:** Voor een robuust toekomstbeeld, inclusief realistische bevolkingsontwikkelingsscenario's.

2 EVENWICHT LANDBOUW EN NATUUR

ONLINE PARTICIPATIE

Natuur en landschap moeten prioriteit krijgen en behouden blijven. Er moet gestopt worden met volbouwen en ruimte worden gemaakt voor natuur, rust en vogels.

Een radicale omslag naar meer kleinschalige, duurzame en natuurinclusieve landbouw is noodzakelijk.

- **De landbouw moet biologisch en extensief worden.** Het doel is een duurzaam, natuurinclusief voedselsysteem dat gericht is op kwaliteit in plaats van productiviteit.
- **Regeneratieve landbouw, minder veeteelt voor export en meer lokale voedselketens** zijn essentieel, waarbij boeren ondersteuning en compensatie moeten krijgen voor hun transitie. Subsidies moeten gekoppeld worden aan duurzame teelt.
- **Het gebruik van bestrijdingsmiddelen en gif moet drastisch worden verminderd** of verboden, vooral voor intensieve teelten zoals bollen- en sierteelt en pootaardappelen. De vervuiling hiervan wordt als een "chemocide" beschouwd.
- **Er moet minder vlees geconsumeerd en geëxporteerd worden**; dit vermindert stikstofuitstoot en maakt ruimte vrij. De overstap naar akkerbouw of realisatie van voedselbossen (met ook een recreatieve functie) wordt bepleit.
- **De overheid moet een steviger rol pakken** in het stimuleren van de productie van plantaardig voedsel.

Ruimte moet slimmer worden ingevuld

- **Zonnepanelen moeten op daken** van bedrijven en distributiecentra, niet in weilanden. Dit om het groene karakter van het landschap te behouden. Ook windmolens op land worden kritisch bekeken.
- **De enorme ruimte die de agrarische sector inneemt** (60% van het provinciale grondoppervlak) en de onevenredige druk op het milieu baren zorgen. Het vrijkomen van agrarische/glastuinbouw grond door boeren zonder opvolging (ca. 18% van NH) wordt gezien als een belangrijke kans voor andere functies, mits deze ruimte wijs wordt ingevuld.
- **De bouw en groei van distributiecentra, datacenters en sierteeltbedrijven moet stoppen**, of deze moeten verplaatst worden, gezien hun hoge eisen aan ruimte, water en energie en hun beperkte maatschappelijke meerwaarde. Minder teelt van bloemen en het daarvoor opgeven van weilanden.

Schoon water en volksgezondheid zijn prioriteit. Het garanderen van schoon drinkwater is essentieel. Er is bezorgdheid over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater. Het aanpakken van vervuiling bij de bron is cruciaal.

Oneerlijk speelveld tussen sectoren moet worden opgelost. Er is frustratie dat grote vervuilers zoals Tata Steel en Schiphol meer mogen uitstoten dan kleinschalige boeren. Er is behoefte aan een krachtige overheid die durft te kiezen voor kwaliteit, natuur en een duurzame toekomst in plaats van enkel groei en winst.

Afwijkende meningen

Intensieve versus Duurzame Landbouw en Export:

Algemene mening: Er is brede steun voor het terugdringen van intensieve landbouw en veeteelt, met name voor export, ten gunste van biologische, extensieve of regeneratieve landbouw gericht op lokale voedselketens.

Afwijkende mening: Eén respondent trekt de haalbaarheid en implicaties van drastische exportreductie in twijfel door te stellen: "Geen productie voor export, dan natuurlijk ook niets importeren, dus ook geen koffie, sinaasappelen en alleen lokale seizoen producten eten". Een ander benadrukt "Nederland is klein, we zijn goed in landbouw en dat heeft een strategische waarde". Nog een mening: "in het buitenland bestaan onze normen (voor gebruik bestrijdingsmiddelen) niet, dus ik zou onze top landbouw koesteren'.

Compensatie voor Boeren in Transitie:

Algemene mening: Verschillende opmerkingen suggereren financiële ondersteuning of compensatie voor boeren die overstappen op duurzamere of natuur-inclusieve praktijken.

Afwijkende mening: Een commentaar stelt krachtig: "geen compensatie voor boeren, het is een ondernemingsrisico en hoort bij ondernemen".

Bollenteelt en Sierteelt:

Algemene mening: Vele oproepen om de teelt van bloembollen en siergewassen te stoppen of significant te verminderen vanwege het hoge gebruik van pesticiden en de impact op water- en bodemkwaliteit.

Afwijkende mening: Eén respondent is bereid deze gewassen te behouden, maar alleen "zonder alle (chemische) pesticiden. Die veroorzaken dat, niet de teelt zelf".

Overbevolking/Immigratie:

Algemene mening: Oproepen om bevolkingsgroei als gevolg van immigratie te stoppen om de druk op ruimte, energie en water te verminderen.

Afwijkende mening: Eén commentaar stelt "als we oorlog of tekort elders niet oplossen, mogen we immigratie niet weigeren".

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Bewoners, onder wie ook agrariërs, zien veel mogelijkheden voor een **integrale benadering van landbouw, natuur en water.**

- Inwoners zien landbouw en natuur niet als gescheiden domeinen: landbouw is natuur, water, recreatie en cultuurhistorie. Op veel boerenerven komen natuurbeheer, recreatie, educatie en productie samen volgens deelnemers.
- Wel vinden inwoners dat boeren die willen bijdragen aan natuurbeheer, waterberging of recreatie meer ruimte moeten krijgen en een eerlijk verdienmodel.
- Daarnaast is er oog en waardering voor de maatschappelijke diensten die boeren leveren op het gebied van landschapsonderhoud, biodiversiteit, recreatie en kinderopvang.
- Met name jongeren zien dit als de toekomst. Zij pleiten voor meer bewustwording en educatie over en in de landbouw en het buitengebied. Zij zien boerderijeducatie, stadslandbouw, voedselbossen en natuurspeeltuinen als wenselijk voor een gezonde leefomgeving.
- Er is kritiek op Natura 2000-regels waarvan het idee is dat ze onrealistische beperkingen opleggen, terwijl er volgens inwoners geen of weinig ecologische meerwaarde tegenover staat.

Bewoner Texel: "*Verander niet de verdeling van het land, maar zorg voor verdere samenwerking tussen landbouw en natuur. Nu al spelen boeren een flinke rol in natuurbeheer en dat kan nog meer.*"

2. In het verlengde daarvan heeft een deel van de bewoners de wens om de beweging naar **biologische en natuurinclusieve landbouw** te versnellen.

- Agrariërs moeten daarbij wel de ruimte krijgen om zich aan te passen aan veranderende markten en klimaat, zoals de transitie naar plantaardige eiwitten of biologische teelt.
- Lokale voedselketens en extensieve landbouw worden gezien als aantrekkelijk alternatief voor grootschalige exportgedreven productie.
- Er zijn zorgen over het intensieve gebruik van pesticiden, in met name de sierteelt, en de gevolgen die dit heeft voor de omgeving. Sierteelt en exportgerichte landbouw worden vaker ter discussie gesteld dan voedselteelt.
- Een deel van de agrariërs geeft aan best meer te willen vergroenen, innoveren en natuurbeheer, als daar de juiste financiële prikkels en rechtszekerheid tegenover staan.
- Tegelijkertijd is er ook deel van de agrariërs en bollenkwekers die het liefst geen afname van de landbouwgrond en het behoud van de bollensector zoals deze is zien.

3. **Voedselzekerheid** heeft brede aandacht, dat is ook voor stedelingen geen abstract gegeven. Daarnaast zijn er zorgen over de economische toekomst van de agrarische sector.

- Het wordt veel gememoreerd dat agrariërs niet zomaar ruimte innemen, maar dat ze land gebruiken om voedsel te telen en dat er een groot maatschappelijk belang ligt in zelfredzaamheid op het gebied van voedselproductie.
- Men wil dat hoogwaardige landbouwgrond (zoals in de Kop van Noord-Holland) wordt beschouwd als strategisch kapitaal. Eenmaal ingezet voor andere functies wordt dat nooit meer landbouwgrond.
- Er zijn zorgen dat versnippering van agrarisch gebied door woningbouw en bedrijventerreinen het verdienmodel van agrariërs aantast en dat het zorgt voor verrommeling van het landschap.
- Men wil meer aandacht voor het belang van landbouw voor de voedselzekerheid. Dat wordt ook gebracht in de context van klimaatverandering en geopolitieke ontwikkelingen.

Bewoner Dirkshorn: *"Ik maak me zorgen over de voedselproductie. Als je al het land gebruikt voor andere functies, blijft er niets over om te eten."*

4. De **woningbouwopgave** wordt als vanzelf ook betrokken bij dit thema. Zowel woningbouw in het buitengebied, als ruimte voor de natuur in stedelijk gebied.

- Woningbouw in het buitengebied wordt enerzijds als bedreiging voor de beschikbaarheid van landbouwgrond gezien, anderzijds ook als noodzakelijk kwaad omdat de werknemers van de boerenbedrijven ook ergens moeten wonen. Agrariërs ervaren druk vanuit woningbouw, natuurontwikkeling en industrie en geven aan dat hun belangen daarin onvoldoende worden meegewogen.
- Men wil meer aandacht voor natuur en groen in de stad, ook daar is dit evenwicht belangrijk.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik ben stadstuinder en ik heb ervaren hoe belangrijk het is om juist in een stedelijke omgeving ook regelmatig buiten en in het groen te kunnen zijn. Daarom denk ik dat de verdichtingsmogelijkheden in onze stad wel op zijn."*

5. In het zoeken naar het evenwicht tussen landbouw en natuur is er **behoefte aan flexibiliteit**.

- Er is breed vertrouwen in het innovatieve vermogen van de agrarische sector en tegelijkertijd een gevoel van onderwaardering voor wat er al gebeurt op dit vlak. In het verlengde hiervan vinden bewoners dat agrariërs de ruimte zouden moeten krijgen om zelf natuurinclusieve oplossingen te vinden.
- Agrariërs hebben behoefte aan langetermijnperspectief, zekerheid over wetgeving en vergunningen. Dat vragen ook andere bewoners in hun plaats.
- Er zou meer ruimte en beleidsmatige ondersteuning moeten komen, voor multifunctionele landbouw zoals agrotoerisme, kinderopvang, energieproductie, natuurbeheer op en rond boerenerven.

Bewoner Huizen: *"De provincie Noord-Holland kan pionier zijn in het toestaan van het omwisselen van hoofd- en nevenfuncties op het boerenerf, dan kunnen agrariërs helpen met opgaven van de provincie in stikstofproblemen en natuurbeheer."*

Bewoner Purmerend: *"Als we als agrariërs ruimte moeten opgeven, kom dan als provincie en overheid in het algemeen met ons om tafel zitten en onderhandelen over onze grond. Praat met ons en niet over ons. Nu krijgen we continu nieuwe regels over ons uitgestort en worden we steeds verder in het nauw gedrukt. Kom met open vizier naar ons toe."*



Bewonersbijeenkomst in Enkhuizen 22 mei 2025



Amsterdam Nieuw-West 24 juni 2025

EVENEMENTEN

- Ideeën leven om landbouw dichter bij de stad te organiseren, zodat voedselproductie en consumptie beter verbonden zijn
- Er is sterke behoefte aan groen in de stad: parken, bomen en recreatieplekken, zoals stranden.
- Tegelijkertijd leeft er zorg over de balans tussen natuur en landbouw: sommigen pleiten voor natuurbehoud en minder boeren, anderen juist voor bescherming van de landbouw en de beschikbaarheid van vlees.
- Bewoners signaleren dat individueel gedrag (zoals tuinen betegelen) gevolgen heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving.
- De meeste bezoekers vinden dat landbouw en natuur elkaar niet hoeven uit te sluiten, maar juist gecombineerd kunnen worden.
- Agrarisch natuurbeheer wordt gezien als kansrijk, mits boeren daarvoor de juiste voorwaarden en stimulansen krijgen (bijvoorbeeld goedkoper pachten met natuuropgaven).
- Bescherming van het open agrarische landschap wordt breed gewaardeerd; dit landschap geeft rust en ruimte, en moet behouden blijven.
- Bezoekers ervaren dat boeren in het publieke debat vaak negatief worden neergezet. Tijdens de gesprekken benadrukten velen juist de waarde van landbouw voor voedselzekerheid en natuurbeheer.
- Het beschermen van landbouwgrond wordt gezien als essentieel, zowel voor de economie als voor de leefomgeving.
- Veel bewoners hechten aan behoud van groen en natuurgebieden, vooral rond steden (duinen, recreatiegebieden, sportvoorzieningen).
- Landbouw wordt verschillend gezien: sommigen vinden dat er ruimte voor woningen mag worden vrijgemaakt, anderen benadrukken dat boeren onmisbaar zijn voor goed beheer van polderlandschappen en dat publieke en commerciële partijen dit vaak slechter doen.

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?

Natuur en biodiversiteit

- **Natuur moet robuuster worden** om zich te kunnen aanpassen (bijvoorbeeld tegen verzilting).
- **Weidevogels en specifieke natuurwaarden** onder druk door slecht beheer, versnippering, veranderend klimaat.
- Dilemma: moet natuur mee veranderen of behouden we karakteristieke soorten/landschappen?

Landbouw: ruimte, innovatie en toekomst

- **Landbouw vraagt om meer ruimte** en bescherming tegen verdere inkrimping (internationaal concurrerend).

- **Innovatie** (bijvoorbeeld zouttolerante gewassen, inpandige teelten, robotisering) moet ruimte krijgen – daar is vergunningsruimte/bestemmingsruimte voor nodig.
- Discussie over verhouding landbouw-natuur: landbouw ziet zichzelf deels als natuurbeheerder, natuur- en gezondheidspartijen zijn kritisch vanwege gewasbeschermingsmiddelen e.d.
- **Verduurzaming** vraagt fysieke ruimte (bv. bouwen inclusief ruimte voor wateropslag, akkerranden met kruiden, energiemaatregelen).
- **Vernatting** vaak niet mogelijk vanwege landbouw. Wel ondergrondse waterberging nodig.
- Verzilting landbouw.
- Behoud **bestemmingen** voor landbouw.
- **Dubbel gebruik** van stuk land.
- Landbouwgrond niet natuur maken want het moet onderhouden worden.
- **Openheid en lange zichtlijnen** belangrijk.
- **Open landschap** belangrijk, voor landbouw maar ook voor weidevogel.

Toekomstbestendige keuzes & transitiegebieden
- **Veenweidegebied** als prominent transitiegebied – keuzes maken over toekomst (natuur, landbouw, veeteelt, nieuwste technieken tegen bodemdaling).
- **Verzilting**: accepteren op termijn of nog overal tegenhouden? Op termijn is aanpassing noodzakelijk, keuzes en flexibiliteit om later bij te kunnen sturen wordt gevraagd.
- **Kerngebieden** voor landbouw, natuur én water (waterberging, drinkwaterbeschermingsgebieden) moeten aangewezen en beschermd worden.
- Discussie over inpolderen van Balgzand

Recreatie en natuur
- **Hoge recreatiedruk in kwetsbaar landschap**
- Groen gaat achteruit.
- Openheid en zichtlijnen belangrijk, maar in conflict met aanleg natuur (bomen).
- Bij meer bos, verdwijnen de weidevogels; hetzelfde geldt voor vernatting van grond.
- Weidevogelgebied heeft een Europees belang, dus behouden.
- Groen wordt als laatste ingevuld, maar we moeten er juist mee beginnen.
- Natuurwaarden zijn leidend.
- Ruimte voor recreatie nodig, zeker bij woningbouw.

2. Vraagstukken die naar voren kwamen uit het gesprek
- **Schaarse ruimte**: Druk op ruimte voor landbouw (voedselvoorziening), natuur, energie, wonen, industrie en recreatie.
- **Wetgeving en sectorale beleidskaders** werken elkaar vaak tegen; integrale gebiedsgerichte afweging ontbreekt.
- **Gebrek aan experimenteerruimte** voor innovatie en nieuwe functies.
- **Beperkt instrumentarium en bevoegdheden bij gemeenten**; afhankelijkheid van rijk en provincies.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek
- **Gebiedsgerichte combinaties**: Synergie tussen natuur, landbouw, recreatie, woningbouw en energie (bijvoorbeeld Rijnshout). Natuur als kans om water vast te houden.
- **Meer ruimte geven aan innovaties** (bestaand beleid versoepelen, locaties aanwijzen).
- **Dubbelfuncties stimuleren**: agrariërs natuurbeheer laten uitvoeren tegen faire vergoeding.
- **Planologisch ruimtegebruik heroverwegen**: (her)waardering van landbouwgrond, betere afstemming op ecosystemen.
- **Flexibel omgaan met wetgeving/sectorale regels** voor integrale projecten (gebiedsontwikkeling).
- **Recreatie altijd koppelen** aan andere functies.

4. Oproepen en adviezen voor de provincie
- **Bied experimenteerruimte**: Faciliteer pilots/innovatielocaties voor oplossingen voor water, landbouw en energie.
- **Stimuleer integrale gebiedsprocessen**: Organiseer samenhang tussen thema's, werk gebiedsgericht, zoek naar synergie. De afscheiding tussen landbouw, natuur en water kan zachter.
- **Geef ruimte aan flexibiliteit in visie/wetgeving**: Minder sectoraal denken en meer ruimte voor aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen.

- De provincie kan een aantal kaders stellen, een mogelijkheid die andere partijen niet hebben, gevraagd werd o.a. om: strengere vergunningsregels voor de open systemen van warmte-koude opslag, sturen op energie en aansluitingsplicht, bosbranden voorkomen.
- **Communiceer helder** over de maatschappelijke keuzes (bv. minder landbouw – meer natuur – of andersom).
- **Kijk verder dan 2050**: Voor een robuust toekomstbeeld, inclusief realistische bevolkingsontwikkelingsscenario's.
- Weidevogelgebied Eilandspolder is geen goed voorbeeld van natuur onderhouden. Natuur moet onderhouden worden in veenweidegebieden.
- Onderhoud de natuur goed.
- Geen landbouwgrond natuur maken.
- Neem ook de waarde van landschap mee in de afweging.
- Alles beschermen heeft geen zin. Noem een aantal **parels** die je wilt behouden en **accepteer verandering** in andere gebieden.
- **Consistentie van beleid** heel belangrijk.

3

DUURZAME ECONOMIE EN ENERGIE

ONLINE PARTICIPATIE

De provincie moet een sterke, sturende rol op zich nemen. Het wordt benadrukt dat de provincie niet alles aan de markt moet overlaten en dat een duidelijke langetermijnvisie nodig is, zonder kortzichtige winstmotieven. Er is een oproep om daadkrachtig in te grijpen en impopulaire maatregelen te durven nemen. Dat kan ook gaan over het verminderen van de energievraag.

Noord-Holland is vol; verdere groei moet gestopt worden. Er wordt gepleit voor het stopzetten van verdere volbouw en bevolkingsgroei, en het kiezen voor enkele specialisaties of expertises. Minder arbeidsmigratie wordt gezien als een manier om de druk op ruimte, energie en water te verlichten en de leefomgeving gezonder te maken.

Datacenters worden als ongewenst beschouwd. Er is een duidelijke roep om geen nieuwe of uitbreiding van bestaande datacenters toe te staan, gezien hun enorme verbruik van goede grond, water en (groene) stroom, en hun beperkte toegevoegde waarde in termen van werkgelegenheid. Een betaal-model of maximum voor hun verbruik wordt voorgesteld.

De aanpak van grote vervuilers is essentieel. Het principe "de vervuiler betaalt" moet breed worden toegepast, inclusief op grote industriële spelers zoals Tata Steel en Schiphol, en ook op agrarische vervuiling. Er wordt sterk gepleit voor het sluiten van Tata Steel IJmuiden als de grootste vervuiler in de provincie.

Duurzame energieopwekking moet efficiënter en op de juiste plaatsen gebeuren.

- **Zonnepanelen** moeten op daken, niet in weilanden of zonneparken in het buitengebied. Het verplicht stellen van zonnepanelen op bedrijfshallen wordt gesuggereerd.
- **Windmolens** moeten niet in bebouwde gebieden, Natura 2000-gebieden of willekeurig in het landschap geplaatst worden. Kleine windmolens bij boerenerven en grote in het IJsselmeer/Markermeer zijn alternatieven, maar ook clustering van grote turbines op 'slimme' plekken.
- **Investeren in energieopslag**, zoals grote batterijen, is nodig om het overvolle energienet te stabiliseren en overschotten aan groene stroom op te slaan.

Duurzame landbouw en mobiliteit moeten worden gestimuleerd.

- **Inzetten op extensivering en regeneratieve landbouw** om CO_2-uitstoot te verlagen, en boeren die biologisch werken of de omslag willen maken, moeten worden beloond.
- **Haast maken met autovrije binnensteden en de uitbreiding van fietsinfrastructuur**. Investeren in openbaar vervoer (OV) wordt ook genoemd om forenzen te stimuleren en zo minder bouwbehoefte te creëren,

Een kenniseconomie is de gewenste richting. De provincie kan bedrijven die hoog inzetten op duurzaamheid voorrang geven. Er zijn genoeg innovaties en betaalbare oplossingen beschikbaar; het is zaak om experts en de politiek de juiste keuzes te laten maken.

Afwijkende meningen

Provinciale sturing versus marktvrijheid:

Algemene mening: Een sterke overtuiging is dat de provincie een sturende rol moet nemen en duurzame ontwikkeling en economische keuzes niet aan de markt moet overlaten.

Afwijkende mening: Eén respondent stelt expliciet: “Geen sturing! Sturing betekent regels en beperking waarvan de kleinere ondernemer altijd de dupe is, terwijl de grote alle regels aan hun laars lappen”.

Locatie van zonnepanelen:

Algemene mening: Een dominante opvatting is dat zonnepanelen op bedrijfshallen geplaatst moeten worden en niet op open land of in natuurgebieden (“zonneperken in het buitengebied”, “zonnepanelen velden”).

Afwijkende mening: Hoewel niet direct pleitend voor zonneparken, geeft één commentaar de noodzaak van zonne-energieopwekking aan, wat impliceert dat zonneparken een acceptabele afweging kunnen zijn: “Sommigen vinden een zonnepark lelijk, maar de gevolgen van klimaatverandering zijn nog veel lelijker”.

Ook wordt genoemd: “Inzetten op zonneparken”. Echter, een andere mening stelt dat we “te ver doorgeschoten zijn met oerlelijke windmolens en zonnepanelen die een groot stuk grond in beslag nemen waar planten hadden kunnen staan” en suggereert alternatieven zoals zonnepanelen boven vangrails.

Aanpak van windturbines:

Algemene mening: Velen zijn tegen windturbines in specifieke gebieden zoals bijzondere provinciale landschappen, Natura 2000-gebieden, of dicht bij bebouwde gebieden, suggererend kleine achter boerenerven of grote in het IJsselmeer/Markermeer. Liever meerdere geclusterd dan wijd verspreid.

Afwijkende mening: Eén commentaar uit bezorgdheid over de stagnatie van windenergiecapaciteit op land en stelt dat “dat vereist dus actie om groei te bewerkstelligen”.

Toekomst van Tata Steel:

Algemene mening: Diverse respondenten pleiten voor het sluiten of drastisch verminderen van de activiteiten van Tata Steel in IJmuiden vanwege de status als grote vervuiler.

Afwijkende mening: Eén reactie beargumenteert dat “Tata Steel laten vertrekken uit Nederland heeft geen enkele zin omdat er simpelweg vraag naar staal blijft bestaan, wat zou betekenen dat we al ons staal uit het buitenland moeten importeren”. Deze respondent stelt voor om bedrijven zoals Tata Steel te “helpen om te verduurzamen, wat zou kunnen met waterstof”. Een andere suggestie omvat het afvangen van CO_2 uit rookgassen van huisvuilcentrales en Tata Steel, met de opmerking dat “het zal je verbazen hoe weinig dit kost”.

Behalen van klimaatdoelen 2030:

Algemene mening: Er is een verwachting dat de provincie volledige verantwoordelijkheid neemt en beslissend ingrijpt om de Net Zero 2050 en 2030 CO_2-reductiedoelen te halen, in plaats van te accepteren dat de 2030-doelstelling niet gehaald wordt.

Afwijkende mening: De inleiding van het document zelf vermeldt al: “Maar Noord-Holland gaat het doel om de CO_2- uitstoot in 2030 met 55% te verlagen ten opzichte van 1990 niet halen”.

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Het gaat bij economie, industrie en energie al gauw **meer over waar het is of komt, dan over hoeveel ruimte het inneemt**. Opvallend is dat deelnemers het niet per definitie op afstand willen plaatsen. Mobiliteit komt vanzelf ook op bij dit thema.

- Industrie en economische kernen mogen voor een deel van de deelnemers dicht bij woonkernen geplaatst worden omdat ze woon-, werk- en recreatiefuncties allemaal op korte afstand willen.
- Ook in landelijk gebied ziet men de noodzaak om bedrijvigheid te behouden.
- Men vraagt om het faciliteren van het lokaal delen van energie en het koppelen van aansluitingen aan verbruikslocaties ("achter de meter") om aanvoerlijnen kort te houden.

Bewoner Huizen: *"Maak het leven compacter, met wonen, werk en voorzieningen dichter bij elkaar, zodat je energie efficiënter besteedt en je meer ruimte overhoudt voor landbouw en natuur."*

2. **Industrie en economie** moeten passen binnen ruimtelijke ecologische grenzen, maar **mogen niet verdwijnen of op te grote afstand geplaatst worden**.

- Bewoners geven veelal aan dat ze een goede economische spreiding willen van economische functies over de provincie om opstoppingen en mobiliteitsproblemen te voorkomen. En om werkgelegenheid te behouden in de verschillende regio's.
- Daarbij is er de wens om tot een meer circulaire en regionale economie te komen die minder afhankelijk is van mondiale markten.
- Vaak gezegd: het gaat om evenwicht tussen economie (inclusief landbouw), natuur en wonen. Er moet niet één belang overheersen.

Bewoner Purmerend: *"Ik heb industrie in de buurt gelegd. Nu is er de beweging dat alle industrie naar het Noordzeekanaalgebied wordt gedrukt en zitten we met z'n allen elke dag in de file daarnaartoe. Spreid het dan liever over de provincie."*

3. Er is veel steun voor en **behoefte aan dubbel ruimtegebruik**. Dus het combineren van energieopwekking met andere functies als wonen en industrie.

- Veel bewoners zien liever dat er beter gebruik wordt gemaakt van bestaande (infra)structuren zoals bedrijfsdaken en bermen om zonnepanelen te plaatsen of hoogspanningskabels aan te leggen. Die optimalisering kan ook op andere manieren vorm krijgen. Agrariërs geven bijvoorbeeld aan dat ze drie maanden per jaar grootgebruiker van energie zijn en dat ze de rest van het jaar hun aansluiting zouden kunnen delen.
- Er wordt voorgesteld om te prioriteren: eerst daken, dan infrastructuur, dan pas landbouwgrond. Ook wordt energieopwekking op water genoemd.
- Het combineren van energieopwekking met andere functies mag zelfs voor sommigen verplicht zijn, zoals zonnepanelen op nieuwe bedrijventerreinen en nieuwbouw. Bewoners zien graag dat woningbouw, bedrijvigheid en energievoorziening gecombineerd worden in één ruimtelijk plan.

Bewoner Dirkshorn: *"Probeer de contouren van bestaande infrastructuur te gebruiken voor nieuwe energieinfrastructuur. Niet meer graven dwars door landbouwgrond en het landschap op de schop."*

4. Hoewel er weinig discussie is over het belang van energieopwekking en industriële capaciteit, gaat het **qua ruimtegebruik niet voor alles**. En men kijkt kritisch naar de gekozen oplossingen.

- Men wil dat aantasting van cultuur- en natuurlandschappen door grillige aanleg van kabels en energiestations wordt voorkomen. Liever ziet men dat bestaande corridors worden gebruikt en dat er zoveel mogelijk ondergronds gewerkt wordt.
- Ook zou de energietransitie niet onevenredig moeten drukken op boeren, bewoners of kleine ondernemers. De lasten (ruimtelijk en financieel) moeten niet alleen terechtkomen op de zwakste schouders.
- Bewoners hopen dat een betere match tussen opwekking van energie en het verbruik ervan netcongestie kan verminderen. Bijvoorbeeld door functies als wonen, industrie en energieopwekking meer te clusteren.

Bewoner Enkhuizen: *"Zonnepanelen zijn belangrijk, maar leg ze niet op vruchtbare landbouwgrond."*

5. Deelnemers staan open voor **innovatieve manieren om energie op te wekken** en zijn benieuwd naar de mogelijkheden van bijvoorbeeld kleine kernreactoren.

- Bewoners vragen om alternatieven meer te onderzoeken: kernenergie, golfenergie, thermo-energie, microturbines. Ook zouden ondernemers meer ruimte moeten krijgen voor energie-initiatieven zoals microturbines, biogas, waterkracht en vetzuurproductie. Startups in de circulaire en biobased economie mogen meer gefaciliteerd worden.
- Maak het makkelijker en goedkoper om te verduurzamen, onder andere door minder bureaucratie, stabiele regels en financiering.

Bewoner Texel: *"We zouden meer moeten kijken naar energie winnen uit water. Voor een eiland liggen daar kansen."*

Bewoner Purmerend: *"We hebben veel te veel land en water opgeofferd aan windmolens en zonnepanelen. Het kost allemaal veel te veel ruimte. Laten we inzetten op kernenergie."*

6. Bewoners zien ook het belang van **energiebesparing**.

- Zo kan het piekgebruik wellicht verminderd worden door gedragsverandering. Denk aan minder lichtreclames, de lichten uit in kantoren, huishoudens hun dagritme laten aanpassen, enzovoorts.
- Daarnaast zou een meer compacte ruimtelijke ordening met wonen, werken en recreëren op korte afstand van elkaar kunnen zorgen voor meer efficiënt energiegebruik.
- Een deel van de bewoners pleit ervoor om te consuminderen en te accepteren dat we het in de toekomst met minder energie en luxe moeten doen.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Kan de provincie niet meer kijken naar energiebesparingsmogelijkheden. De industrie zou moeten vergroenen, maar wij als bewoners ook. Bijvoorbeeld vaker de lichten uit in de nacht."*

7. **Zelfvoorzienendheid** komt ook op in het gesprek over energie en industrie.

- Industrie wordt gezien als iets dat we hier nodig hebben. Omdat zelf kunnen produceren zekerheid geeft en omdat de productie van bijvoorbeeld staal hier misschien schoner kan dan in andere landen. Deelnemers zien daarbij ook de voordelen van een bedrijf als Tata Steel voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid.
- Investeringen in netverzwaring, opslag en slimme verdeling van energie zouden versneld moeten worden. Met circulaire verdienmodellen en lokaal eigendom zou lokaal ondernemerschap versterkt kunnen worden.
- Bewoners geven aan dat lokale opslag en verdeling van energie makkelijker moet worden gemaakt. Energie delen tussen bedrijven of huishoudens en uitbreiding van de opslagcapaciteit voor elektriciteit kan ook helpen in de leveringszekerheid. En het kan mogelijk net congestie tegengaan.

Bewoner Beverwijk: *"Ik wil pleiten voor kleine windmolens en de innovatie daarvan zodat huishoudens en particulieren ook zelfvoorzienend kunnen zijn."*

8. Er is behoefte aan een langetermijnbeleid dat past bij de hoge kosten die gepaard gaan met de energietransitie en met investeringsbeslissingen in de industrie.

- Ondernemers, agrariërs en bewoners spreken uit behoefte te hebben aan zekerheid voor de lange termijn, met het oog op de benodigde investeringen en de terugverdientijd. Men vraagt om betrouwbaarheid van beleid: langjarige lijnen, gelijke behandeling en duidelijke kaders.
- Hierin past ook de behoefte aan duidelijke keuzes over grootschalige industrie zoals Tata Steel en Schiphol. Het wordt tegelijkertijd als essentieel én problematisch ervaren. Mensen vragen erom ze te behouden, maar ook om krachtig en snel te verduurzamen. Daarbij is eerlijke handhaving en een gelijk speelveld tussen bedrijven noodzakelijk voor draagvlak.
- Een deel van de bewoners vraagt om een toekomstbestendige transformatie van industriële locaties (zoals Beverwijk, IJmuiden) tot energiehubs of multifunctionele gebieden.



Bewonersbijeenkomst in Alkmaar, 12 mei 2025



Bewonersbijeenkomst Texel, 26 mei 2025

EVENEMENTEN

- Tata Steel roept veel reacties op. Bezoekers willen vergroening of verduurzaming van het bedrijf ('groen staal'). Ze erkennen de afhankelijkheid van staalproductie en dat sluiten mogelijk alleen betekent dat de vervuiling verplaatst wordt naar het buitenland.
- Er leeft de wens om industrie groener te maken in plaats van te verplaatsen.
- Er is bewustzijn dat keuzes over energie gevolgen hebben: minder windmolens betekent ook minder elektriciteit voor bijvoorbeeld dagelijkse activiteiten (zoals opladen van telefoons). Jongere bezoekers gaven dit op luchtige wijze aan: 'geen TikTok meer zonder energie'.
- Klimaatverandering en duurzaamheid worden als belangrijke thema's herkend, maar zijn voor veel mensen complex en moeilijk te doorgronden.
- Kernenergie wordt door sommigen genoemd als een mogelijke oplossing.
- Er is scepsis over mondiale consumptiepatronen (online winkelen, retourzendingen) en de eigen invloed daarop.
- Tata Steel wordt door bezoekers vaak opgebracht:
  - Voorstanders benadrukken de werkgelegenheid, regionale identiteit en de noodzaak van verduurzaming in plaats van sluiting.
  - Tegenstanders wijzen op gezondheidsproblemen en vervuiling; sommigen geven aan zelfs te willen verhuizen vanwege Tata.
  - Er is draagvlak voor versneld vergroenen, bijvoorbeeld met waterstof.
- Breder leeft de wens om industrie compacter en efficiënter in te richten, met meer gebruik van de hoogte.
- Er klinkt ook kritiek op Schiphol: waarom niet meer gebruikmaken van Lelystad Airport, zodat de ruimte rond Schiphol anders benut kan worden?

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. <u>Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?</u>

Energie

- Er zijn grote ruimteclaims voor **energie-infra**, vanwege o.a. de groei datacenters en de stijgende energievraag.
- **Lokaal opwekken** en gebruiken van energie moet gestimuleerd worden (zoals in de Energievisie).
- Meer aandacht voor **energiebesparing**
- **Restwarmte** van datacenters en waterstoffabrieken koppelen aan warmtenetten. Het liefst worden warmte producenten in de buurt geplaatst waar warmte nodig is.
- Ruimtelijke ordening van energie nodig.
- Keuzes nodig die verder gaan dan woondeals: energie leveren waar activiteit gepland wordt.
- **Datacenters nemen veel ruimte in, moet dat meer in de provincie?**

Economie

- **Ruimteclaims voor economie** mogen niet volledig ten koste gaan van die voor energie (en vice versa); meervoudig ruimtegebruik is noodzakelijk.
- **Innovatie en circulaire** economie (vooral in het MKB/maakindustrie) hebben ruimte en experimenteerruimte nodig.
- **Watergebonden bedrijvigheid** (havens, binnenvaart) verdient bescherming van ruimte – die is weer lastig terug te winnen.
- **Economische groei is niet alleen fysiek**: verschuiving naar digitale/nieuwe economie.
- **Minder traditioneel denken** over bedrijventerreinen en economische groei, het zit inmiddels niet meer in fysieke activiteiten.

Milieu

- **Strikte milieucategorieën** kunnen innovatie en gemengd gebruik (bedrijf+woning) belemmeren. Er is innovatie waardoor bedrijven schoner/duurzamer worden, daar wordt nu geen rekening mee gehouden. Denk meer in wat wel mogelijk is.

Infrastructuren

- **Energie- en digitale infrastructuur** zijn **essentiële voorwaarden** voor economische groei en dienstverlening/ICT.
- **Structurele reservering** van ruimte voor **energie-infra** (waaronder inpassing van 380 KV stations), vergelijkbaar met de 'watertoets' een 'energie-toets'.
- Gebruik ook **bestaande infrastructuur optimaal**: b.v. gasleidingennet ligt er al, gebruik dit vooral voor waterstof, dit kan na ombouw goed. Ligt onder de grond, dus geen extra ruimtebeslag. Zorgt voor efficiënt ruimte gebruik en voorkom extra ruimtebeslag.
- **Ruimte voor e-infra reserveren** (en mogelijk begrenzen, zoals bij datacenters in Haarlemmermeer). Accepteren dat er grenzen zijn aan wat we kunnen realiseren.
- Naast technische infra ook aandacht voor bereikbaarheid, mobiliteit, toeleveringsketen, onderwijs, en andere randvoorwaarden voor duurzame ontwikkeling.

Gebieden

- Duidelijke inpassing van **ruimteclaims** voor economie, energie en digitale infrastructuur (zoals datacenters en e-infra).
- Vooraf reserveren en bestemmen van ruimte voor energieinfrastructuur (invoering "energietoets").
- Benadering van **meervoudig ruimtegebruik** en het slim benutten van bestaande infrastructuur (bijv. ombouw gasleidingennet voor waterstof).
- **Voldoende aandacht en experimenteerruimte** voor innovatie en circulaire bedrijvigheid, vooral in het MKB en maakindustrie.
- Gevolgen van **geopolitieke ontwikkelingen**, zoals extra ruimte en personeel voor defensie.
- Benoemen en prioriteren van (fysieke) grenzen aan ruimtegebruik, energie en zoet water.
- Expliciet aandacht voor energiebesparing en gedrag.

2. <u>Vraagstukken die naar voren kwamen uit het gesprek</u>

- **Ruimteclaims**: Hoe voorkom je dat ruimteclaims van e-infra en nieuwe economie ten koste gaan van andere belangen, zoals ruimte voor bedrijven of natuur?
- **Innovatie en experimenteerruimte**: Krijgt (innovatief) MKB voldoende ruimte en mogelijkheden voor transitie? Balans tussen sturing door provincie en ruimte voor initiatief/experiment; hoeveel moet provincie sturen of overlaten aan marktgebied en innovatie? Innovatief gebruik van bedrijventerreinen wordt belemmerd door strikte milieucategorieën.
- **Grensstelling**: moet je niet nu al duidelijke grenzen stellen aan wat kan, om niet vast te lopen (zoals bij stikstof)?
- **Onomkeerbaarheid van keuzes**, bijvoorbeeld rond huisvesting en zonneparken: wat gebeurt er na 2050?
- Heeft NH een economische visie op hoeveel e-infra er écht nodig is en de wenselijkheid daarvan?
- Hoe kun je restwarmte van industrie nuttig inzetten zonder onnodig ruimtebeslag?
- **Energie**: Waar clusteren en waar spreiden?
- Groei **defensie** in Den Helder: wat is de impact?

Omgevingskwaliteit en inpassing

- Borging van relatie **omgevingskwaliteit met brede welvaart**.
- Planinpassing van bedrijven (zoals bijv. met erfgoedconsulent).
- Goede inpassing betekent minder landschap?
- **Energie infrastructuur inpassen** bijvoorbeeld door ondergronds te leggen?
- Kwaliteit toevoegen d.m.v. energie infrastructuur: nieuwe natuur? Dit is geen kans, niet combineren want het is een lock-in voor de natuur.

- **Compensatie landschap moeilijk**, maar ver van de energie infrastructuur.
- Als je voor energie weidevogelgebied opgeeft moet je elders landbouwgrond opgeven.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek

- **Slim en meervoudig ruimtegebruik**: koppeling van functies.
- **Lokale opwek en gebruik van energie bevorderen** (zoals koppeling windmolens aan laadinfra).
- Inzetten van bestaand gasleidingennetwerk voor waterstof.
- **Restwarmte** van datacenters en industrie koppelen aan lokale warmtenetten.
- **Innovatie** door versoepeling van milieucategorieën mogelijk maken, mits verantwoord.
- **Ruimte reserveren** voor e-infrastructuur, maar wel met grenzen: capaciteit begrenzen indien nodig (voorbeeld Haarlemmermeer).
- **Minder traditioneel denken** over bedrijventerreinen: focus mogelijk meer op minder fysieke, meer digitale of circulaire economie.
- Circulaire economie als economische kans positioneren.
- **Belang van onomkeerbaarheid** van ruimtelijke keuzes (wat als ontwikkelingen zoals robotisering snel gaan?).
- Ruimte bovengronds creëren door **150KV ondergronds** te leggen.

4. Oproepen en adviezen aan de provincie

- Kijk kritisch naar eigen sturingsrol: **stel kader**s, maar laat ruimte voor innovatie en maatwerk; streef naar een balans daarin. De provincie moet randvoorwaarden stellen.
- Heb oog voor de actualiteiten en ben daarin **wendbaar**: bijvoorbeeld hoe de geopolitieke situatie de ruimte en arbeidsmarkt beïnvloed. Voorkom toekomstige knelpunten zoals bij stikstof.
- Reserveer ruimte voor **essentiële infrastructuur** (energie, water, e-infra), maar communiceer ook helder over wat niét meer kan (grensstelling). En maak keuze over de vorm waarin je energie transporteert (moleculen en elektronen).
- Stimuleer **energiebesparing**, doorzetten van voorbeeldprojecten, en duidelijk beleid.
- **Herzie eigen toezicht op milieucategorieën**: wees flexibeler waar innovatie dat toelaat. Bij beschermen van provinciale belangen/bedrijventerreinen niet alleen 'nee', maar nadenken over optimale benutting. Voorbeeld Zuid-Holland met minimale milieucategorie.
- Start nu al met nadenken over herbestemming van tijdelijk ruimtegebruik (zoals zonnevelden na 2050).
- Houd oog voor **complete keten**, inclusief scholing, bereikbaarheid en woon-werkbalans (brede MKB speelt daarin een rol). Voor duurzame ontwikkeling, zijn naast ruimte, energie en water, onderwijs, bereikbaarheid en mobiliteit belangrijke randvoorwaarden.
- Geef **circulaire economie structureel** prioriteit in beleid en uitvoering.
- **Wees alert op onomkeerbaarheid van ruimtelijke keuzes en maak deze afweging expliciet.**

4 LEEFBARE REGIO'S, STEDEN EN DORPEN

ONLINE PARTICIPATIE

Noord-Holland is vol en moet niet verder worden volgebouwd. Er moet gestuurd worden op een beperking van de bevolkingsgroei en arbeidsmigratie, en op selectieve verstedelijking en binnenstedelijke verdichting.

Slimmer omgaan met bestaande bebouwing en ruimte is cruciaal voor huisvesting.

- **Leegstaande kantoor- en bedrijfspanden, en ook winkelpanden, moeten massaal geschikt worden gemaakt voor bewoning.** Er is behoefte aan actief leegstandsbeleid.
- **Kleinschalige bouwprojecten op particuliere gronden moeten worden toegestaan**, inclusief extra woningen op percelen en kangoeroewoningen, omdat de huidige regelgeving te verstikkend is.
- **Betaalbare woningen, vooral voor jongeren**, moeten prioriteit krijgen, desnoods ten koste van weilanden en groen.
- Er is een suggestie om **onder zonnepaneelparken woningen te bouwen** om het land efficiënter te benutten.
- **Nieuwe woonconcepten zoals "lego" huizen (aanpasbaar en demontabel), ruime tuinen (moestuin), en drijvende woningen** worden geopperd. Ook specifiek de bouw van seniorenwoningen bij OV- knooppunten.

De leefbaarheid en gezondheid moeten voorop staan, met veel aandacht voor groen en natuur.

- **Natuur is van groot belang en vervuiling moet een halt toegeroepen worden**, omdat de economie uiteindelijk afhankelijk is van de natuur. Ook moet natuur niet meer zo maar wijken voor nieuwbouw.
- **Meer groen en recreatiegebied in en om steden** (parken, vijvers, speelvelden, bomen, groene daken) is essentieel om te kunnen recreëren, hittestress tegen te gaan, biodiversiteit te bevorderen en water beter in de grond te laten zakken. Tegeltuinen dragen bij aan opwarming en moeten worden beperkt. Verander hiervoor ook het maaibeleid.
- **Een gezonde fysieke leefomgeving en volksgezondheid moeten voorop staan** in de Omgevingsvisie, met aanpak van bronnen van fijnstof en bestrijdingsmiddelen.

Mobiliteit moet verduurzaamd worden en autogebruik verminderd.

- **Investeren in goed en betaalbaar openbaar vervoer** (OV) is cruciaal om autogebruik te ontmoedigen en de ruimte die auto's innemen in de publieke ruimte te verkleinen. Ook in combinatie met P+R-hubs en deelvervoer.
- **De fietsinfrastructuur moet worden uitgebreid en verbeterd**, bijvoorbeeld de aanleg van snelfietspaden.
- **Bij mobiliteit en toegankelijkheid moet meer rekening gehouden worden met vergrijzing en mensen met een beperking.**
- **Minder bovengrondse parkeerplaatsen en meer centrale wijkparkings** worden voorgesteld.

Grote vervuilers, zoals Schiphol en Tata Steel, moeten worden aangepakt.

- **Schiphol moet krimpen**. De enorme hoeveelheid overstappers moet geweerd worden, korteafstandsvluchten moeten beperkt of duurder worden, en nachtvluchten moeten worden verboden om geluidsoverlast en gezondheidsrisico's te verminderen
- **Tata Steel moet krimpen of sluiten**. De vergroening van het bedrijf wordt als moeilijk of onmogelijk gezien. Het vrijgekomen terrein moet een modern industrieterrein met schone bedrijven worden

De provincie moet een integrale en daadkrachtige aanpak hanteren. Infrastructuur moet niet als sluitpost worden gezien, maar als startpunt voor regionale ontwikkeling. Burgers moeten actiever worden betrokken bij de beleidsvorming om draagvlak en acceptatie te vergroten.

Afwijkende meningen

Locatie en Aanpak van Woningbouw:

Algemene mening: Sterke voorkeur voor binnenstedelijk bouwen, het omzetten van leegstaande kantoren/bedrijfspanden, en het toestaan van kleinschalige initiatieven zoals woningdelen of kangoeroewoningen. Het idee is om bouw op groene ruimten te vermijden.

Afwijkende mening: Sommige opmerkingen suggereren dat bouwen "desnoods wat ten koste van weilanden en groen" moet plaatsvinden, of pleiten voor bouwen "aan de randen van de dorpen en steden". Ook wordt de bescherming van "beschermd plattelandsgezicht of beschermde lintbebouwing" afgedaan als iets wat "echt bijna niemand vindt dit belangrijk". Een andere respondent ijvert juist voor behoud van historische aangezichten en geeft aan 'dat een straatje extra in zo'n dorp echt de woningnood niet gaat oplossen'.

Toekomst van Schiphol:

Algemene mening: Er is behoefte naar het krimpen van Schiphol, het verbieden van nachtvluchten en het verminderen van de milieubelasting (geluid, vervuiling).

Afwijkende mening: In de bijdragen zijn geen expliciete directe tegenovergestelde meningen aanwezig die de huidige omvang of groei van Schiphol ondersteunt. De opmerkingen zijn vrijwel universeel kritisch over de huidige operatie van de luchthaven.

Toekomst van Tata Steel:

Algemene mening: Oproepen tot het sluiten of substantieel verminderen van de activiteiten van Tata Steel vanwege de vervuiling.

Afwijkende mening: Eén commentaar impliceert dat hoewel investeringen nodig zijn om Tata Steel duurzamer te maken, "vervuilende industrie naar elders is ook geen oplossing".

Overbevolking en Immigratie:

Algemene mening: Diverse opmerkingen pleiten voor het beperken van bevolkingsgroei en het verminderen van het aantal arbeidsmigranten om de leefbaarheid te verbeteren en de druk op middelen te verminderen.

Afwijkende mening: Eén respondent benadrukt dat "Ruimte voor vluchtelingen moet er altijd zijn" en dat het inconsistent is om kennismigranten te werven terwijl vluchtelingen geen plek krijgen. Een andere mening stelt: "Nieuwe woningen kunnen beter gebouwd worden in landen dichtbij streken waar vluchtelingen vandaan komen.

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Op dit thema wordt direct duidelijk hoezeer de woningbouwopgave het hete hangijzer is voor veel bewoners. De nood is hoog en leefbaarheid wordt door velen letterlijk genomen. Is er nog plek voor mij of mijn kinderen?

- Er is een breed gedragen gevoel van urgentie onder bewoners voor meer betaalbare woningen, met name voor starters en ouderen.
- In dat kader is er ook ergernis over het soort woningen dat nieuw wordt gebouwd. Bewoners geven aan dat die vaak te groot en vooral te duur zijn voor de mensen die het meest omhoog zitten.
- Ergernis is er ook over de bezettingsgraad van de huidige woningen. Men heeft het idee dat een deel van de inwoners op teveel vierkante meters woont en dat het toenemend aantal eenpersoonshuishoudens een probleem is.
- Deelnemers zijn bang dat een hele generatie nooit de stap naar een eigen woning kan zetten. Voor de oplossing hopen zij op maatwerk per regio of woonkern. One-size-fits-all werkt niet in zo'n diverse provincie.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Voor jongeren en studenten kun je wat creatiever omgaan met de vraag naar een eigen ruimte. Zij hebben liever een tiny house of een container, dan dat ze tot op hoge leeftijd bij hun ouders moeten wonen. Geef ze een kans."*

2. Men wil dan ook meer ruimte voor **creativiteit en flexibiliteit in het aanpakken van de woningnood.**

- Overregulering en inconsistent beleid tussen gemeenten, de provincie en het rijk worden als grote bottleneck ervaren. Deelnemers spreken de behoefte uit aan eenduidige en toegankelijke regelgeving en snellere procedures.
- Bewoners vragen om beter gebruik van leegstaande panden, bedrijfsterreinen en recreatieparken voor woningbouw. Maar ook om meer mogelijkheden om op boerenerven of in eigen tuinen nieuwe woningen te creëren of na te denken over wonen op water.
- Doorstroming moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld met seniorenwoningen en levensloopbestendige woningen, zodat er woningen voor jonge gezinnen vrijkomen.
- Ook is er behoefte aan nieuwe woningen in of bij kleine kernen. Dit wordt ook als kans gezien voor behoud van sociale cohesie en verenigingsleven. Vaak mag kleinschalig bouwen daar echter niet, terwijl er op andere plekken, waar nog geen voorzieningen zijn, hele nieuwe wijken worden gebouwd.
- Texel vraagt om maatwerk vanwege de unieke ligging en functie voor recreatie en natuur.

Bewoner Dirkshorn: *"In Warmenhuizen zit Vezet waar veel jongeren werken. Om ruimte te maken voor woningen hebben we de voetbalclub naar buiten verplaatst. Op de vrijgekomen plek konden we daarna binnen het dorp bijbouwen en de jongeren huisvesten."*

Bewoner Huizen: *"Ik heb toevallig een grote tuin en ik wil voor mijn kinderen daar kleine woningen op bouwen. In ons plan zetten we daarbij in op het verbeteren van de kwaliteit van de natuur. Van de gemeente mocht het, van de provincie weer niet. Elders is het weer andersom. Het boek met regels en vergunningen moet echt dunner worden."*

3. Bij keuzes op het gebied van woningbouw zijn de belangrijkste nevenbelangen die worden genoemd: het **behoud van sociale cohesie, voorzieningen en mobiliteit.**

- Veel bewoners pleiten voor organische groei, ook als dat langzamer gaat. Ze willen meer aandacht voor kwaliteit, gezondheid, mobiliteit en sociale cohesie.
- In dat kader vragen bewoners extra mogelijkheden om jongeren te huisvesten. Als die wegtrekken, gaat dat al snel ten koste van sociale voorzieningen als scholen, verenigingen en zorg.
- Bouwen aan de randen van dorpen wordt vaak als positief ervaren, mits het karakter van het landschap behouden blijft. In steden wordt verdichting gesteund, op voorwaarde van goede infrastructuur en voorzieningen. Groen, sport, spel en de hond uit kunnen laten, wordt essentieel geacht in woonwijken.
- Mobiliteit zien velen als een voorwaarde voor nieuwbouw. Binnen steden moeten nieuwe wijken goed worden aangesloten op bestaande wijken en voorzieningen. Men ziet ruimte voor groei in de kop van Noord-Holland, maar dan moet er eerst geïnvesteerd worden in de infrastructuur, denk aan de A7 doortrekken. Ook is het in dit kader belangrijk om vaker regionaal te denken op het gebied van het openbaar vervoer. Nu zijn de verbindingen tussen gemeenten vaak nog ontoereikend.

Bewoner Dirkshorn: *"We zijn groot geworden door verenigingen en door samen dingen te doen. Als je het dorpsleven wil behouden, moet je bouwen. Want als een hele generatie wegtrekt, ben je die kwijt en verlies je de samenhang die zo belangrijk is."*

Bewoner Texel: *"Mobiliteit is de grootste beperkende factor voor industrie, bedrijvigheid en wonen. Tot onze verbazing krijgen we keer op keer van de provincie te horen dat het niet mogelijk is om de Noordkop beter te ontsluiten."*

4. Daarnaast hecht men (uiteraard) aan een **gezonde leefomgeving**. Wel wordt het minder vaak genoemd. Wellicht beschouwen zij dat als een gegeven of gaat woningbouw voor alles.

- Bewoners willen dat gezondheid (luchtkwaliteit, rust, recreatie, groen) een volwaardig criterium is bij ruimtelijke afwegingen.
- Ook zou woningbouw gepaard moeten gaan met meegroeiende recreatievoorzieningen.
- Vervuiling door bijvoorbeeld Tata Steel of Schiphol wordt op de meeste plekken niet spontaan genoemd. De meeste bewoners zien het belang van werkgelegenheid en zelfvoorzienendheid, maar ze maken zich ook zorgen om wat het doet met de luchtkwaliteit. Hierbij maakt het veel uit of en hoe je persoonlijk met deze industrieën te maken hebt.

Bewoner Texel: *"In de keuzes voor de toekomst is gezond het kernwoord. Gezond water, gezonde lucht, een gezonde omgeving."*

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik werk zelf niet in de industrie en ik zie dan ook vooral de vervuiling. Die zou ik liever niet in de provincie hebben."*

5. Deelnemers vrezen verrommeling, ook omdat ze **het huidige landschap waarderen.**

- Verrommeling van het landschap door ongecoördineerde bebouwing of grote villa's wordt als negatief ervaren.
- Recreatiegebieden moeten toegankelijk blijven, ook bij toenemende bebouwing.

Bewoner Beverwijk: *"Je hebt overal dichtbij een stadspark, een strand, een bos. Daar zijn we in Noord-Holland mee gezegend."*

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Kinderen weten nog maar weinig van de natuur, daarom is het belangrijk dat ze de mogelijkheid houden om in de natuur te recreëren."*



Beverwijk, 28 mei 2025



Huizen, 21 mei 2025

EVENEMENTEN

- Bezoekers waarderen groen en stranden hoog. Ze koppelen dit aan leefkwaliteit.
- Er is enthousiasme om plekken als IJmuiden groener te maken en recreatie (zoals stranden) dichtbij bereikbaar te houden.
- Schiphol blijft onderwerp van gesprek. Sommige bewoners ervaren geluidsoverlast en luchtvervuiling (kerosinegeur), al vindt niet iedereen dit problematisch.
- Daarnaast is er vraag naar meer fietssnelwegen: duurzame mobiliteit wordt gezien als een praktische oplossing.
- Betaalbare (sociale) woningbouw staat bovenaan de wensenlijst. Veel bewoners ervaren druk door gentrificatie en voelen zich verdrukt in hun eigen buurt.
- Hoogbouw wordt niet breed gedragen, vooral niet als deze geconcentreerd wordt gerealiseerd. Er is behoefte aan meer variatie, laagbouw en groene, leefbare woonomgevingen. Ruimtegebrek vraagt om meer woningen, maar bewoners willen geen eenzijdige hoogbouw en juist meer groen.
- Er klinkt een duidelijke wens om te hergebruiken wat er al is, zoals leegstaande panden transformeren tot woningen.
- Er is grote zorg over behoud van de diversiteit en cultuur in de stad: "Amsterdam voor Amsterdammers houden."
- Bewoners zien verdringing van bepaalde groepen en willen meer ruimte voor kinderen en gezinnen die in Amsterdam zijn geboren en opgegroeid.
- Er wordt nadruk gelegd op het belang van sociale huur en inclusieve ontwikkeling.
- De auto blijft voor veel bewoners belangrijk, vaak uit noodzaak voor werk of familie.
- Parkeertarieven, milieuzones en beperkingen voor oudere auto's worden ervaren als onrechtvaardig en inkomensafhankelijk, waardoor ongelijkheid toeneemt.

- Openbaar vervoer wordt niet door iedereen als een reëel alternatief gezien.
- Bewoners erkennen dat ruimte schaars is en dat keuzes noodzakelijk zijn. Men ziet mogelijkheden in het slimmer combineren van functies, zoals ondergrondse waterberging en meerlaagse bebouwing.
- Niet altijd nieuwe natuur aanleggen (zoals bossen), maar bestaande gebieden versterken, is een vaak gehoorde wens.
- Sommigen denken in radicale oplossingen, zoals het droogleggen van delen van de Waddenzee om ruimte te creëren voor water, recreatie, natuur en woningbouw.
- Er is veel draagvlak om sectoren en belangen niet tegenover elkaar te zetten, maar juist te combineren en te zoeken naar win-winsituaties.
- Toch werd duidelijk dat elke keuze gevolgen heeft: meer woningen betekent minder ruimte voor landbouw of natuur, meer energieopwekking vraagt om aanpassingen in het landschap.
- Er is een grote behoefte aan betaalbare woningen, vooral voor starters en jongeren, maar ook aan passende woonvormen voor ouderen (zoals hofjes of appartementen) om doorstroming te bevorderen.
- Er is frustratie dat er te veel grote en dure woningen worden gebouwd voor de hogere middenklasse.
- Hergebruik van leegstaande gebouwen en kantoren wordt gezien als een logische eerste optie, voordat nieuw land wordt bebouwd.
- Sommige bezoekers delen zorgen over oost-westverbindingen en files, vooral tussen steden en dorpen in Noord-Holland.
- Infrastructuur is op veel plekken niet meegegroeid met de woningbouw (bijvoorbeeld in Heerhugowaard).
- Openbaar vervoer is volgens veel mensen onderontwikkeld, met te weinig verbindingen buiten de stad. IJmuiden wordt gezien als slecht bereikbaar: verdwenen treinverbinding, weinig buslijnen, pont en sluizen die zorgen voor opstoppingen.
- Er klinkt een duidelijke roep om betere verbindingen en alternatieven voor de auto.
- Bewoners willen gemengde buurten waar verschillende mensen samenleven, in plaats van monotone nieuwbouw voor één doelgroep.
- Er is behoefte aan veilige speel- en ontmoetingsplekken voor kinderen en jongeren.
- Zorg over luchtkwaliteit en gezondheid blijft groot, vooral in de IJmondregio. Mensen ervaren dat de vooruitgang in verduurzaming te langzaam gaat.
- Recreatie voor kinderen en gezinnen wordt gemist in IJmuiden en Velserbroek.

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. <u>Welke onderwerpen moeten er terugkomen in de Omgevingsvisie?</u>

Recreatie, natuur en voorzieningen

- **Ruimte voor recreatie** wordt niet net als voorzieningen bij nieuwe woningbouw gepland.
- **Balans** tussen stedelijke groei en recreatieve functie is belangrijk.
- **Sport** ook nodig bij stedelijke verdichting.
- **Voorzieningen** moeten meegroeien met de groei van woningen in steden en kernen.
- **Leefbaarheid** bij binnenstedelijk bouwen onder druk als er geen aandacht is voor groen, sport en recreatie.
- Groen bij woningbouw helpt ook voor **klimaatadaptatie en hittestress**.
- Wijs plekken in natuurgebieden aan waar je niet mag bouwen.
- Wijs groen voor bescherming en groen voor recreatie aan; ook binnen steden.

Woningbouw

- Duidelijk aangeven **waar** gemeenten kunnen bouwen.
- Woningbouw en **belangenafweging andere opgaven** moet goed gebeuren: water, klimaatadaptatie, landbouw, landschappelijke kwaliteit.
- **Sturing** op de integratie van zorg en wonen: zorglandschap en omgaan met vergrijzing.
- Begeleid kleinere gemeenten om aanspraak te maken op investeringen en subsidies.
- Woon-werk afstand balans belangrijk.

Landbouw

- Gronden vastleggen voor landbouw.
- Landbouw en natuur niet scheiden. Maar landbouw is geen natuur. En toegang tot landbouwgrond voor recreatie niet mogelijk vanwege regels.

Energie

- Focus op provinciaal niveau op de energieinfrastructuur die er nodig is voor de functies die er worden gepland.

- **Ruimtelijke component** van de energievisie nodig, zodat je in de verordening kan sturen.
- Sommige bescherming bij Alkmaar kan minder om transitie mogelijk te maken.

Wonen en industrie
- **Economische kracht** van de industrie in de regio is belangrijk.
- **Risico's** van industrie dichtbij woongebied niet negeren.
- **Schone Luchtakkoord**: wat doen we ermee?
- Meer ruimte tussen industrie en wonen.
- Woningen niet overal mogelijk bij industrie.
- Het doel is een leefbare omgeving.
- Gezamenlijk traject richting gezonde leefomgeving.

Mobiliteit
- **Duurzaam bereikbaarheidsnetwerk** is nodig.
- Investeren in **openbaar vervoer en doorfietspaden**.
- Multimodaal reizen.
- Geen extra mobiliteit en kosten creëren door basisbehoefte voorzieningen ver uit elkaar te leggen.
- **Doorfietsroute NHN** nodig, kan worden gecombineerd met groenblauwe dooradering.

Sturing
- Veel behoefte aan **lange termijn sturing** vanuit de provincie.
- Sturing nodig voor **voorzieningen** naast het aantal woningen.

Bescherming (cultuurhistorisch) landschap
- **Lintbebouwing** historisch landschap, maar lastig om bij te bouwen. Zou het mogelijk zijn om een tweede lint bij de bouwen?
- **Landschap rondom dorp beschermen.**
- Gemeenten ingepakt in Beschermd Landschap, we moeten elkaar eerder vinden.
- Wat kan erbuiten stedelijk gerealiseerd worden?

Woningbouw
- Meer regie nodig op kwaliteit van woningbouw in relatie tot karakteristiek van het dorp. In hoeverre kan de provincie hierop sturen?
- **MRA verstedelijkt sterk, minder capaciteit voor landschap.**
- Vanwege urgentie woningbouw mag het ook ten koste gaan van landbouwgrond.
- Maatschappelijke probleem van doorschuiven naar geschikte woning aanpakken.
- Kas omzetten naar wonen is geen mooi landschap.

2. <u>Vraagstukken die uit het gesprek kwamen</u>

Rol van de provincie / sturing
- Geen overeenstemming tussen deelnemers over wat de verwachtingen mogen zijn van de provincie bij het stimuleren van **voorzieningen en recreatie bij binnenstedelijk bouwen**.
- Moet de provincie kwaliteitseisen stellen voor nieuwbouw om karakteristiek van dorp/stad te behouden?
- Juist niet te veel sturen door de provincie.
- Sturing hoeft niet altijd regels te zijn maar kan ook financiering of gesprek zijn.
- Welke sturing is gewenst?
- Is omgevingskwaliteit iets dat bij de provincie hoort?
- Maak **concreet** wat er bij de provincie hoort. Lokale bestuurders willen ook eigen regie. Maar provincie moet wel sturen want is gedecentraliseerd.
- Het detailniveau van de provincie laat niet echt toe om specifieke planinpassing te regelen over een boom om een gebouw.

Leefbaarheid van dorpen en steden
- (Hoe) kan de provincie stimuleren om de **woningbouw opgave naar NHN** te verplaatsen?
- Is het handiger om woningbouw te **concentreren of te spreiden**?
- Spreiding van woningbouwopgave naar NHN zou kunnen bijdragen aan het **in stand houden van voorzieningen**. Maar is daar genoeg economische activiteit?

- Moeten we niet bouwen op de plekken waar er vraag naar is?
- Zijn we bereid tijdelijk slechtere omgeving te hebben om op de lange termijn een betere leefomgeving te hebben?
- Is een ontwikkelingstoets zoals ABC vroeger nodig om plannen te kunnen toetsen? Bijvoorbeeld op basis van STOMP-principe?

Cultuurhistorische waarden

- Kunnen gebruikt worden om te ontwikkelingen. Maar kan ook een lock-in veroorzaken. Willen we behouden of met respect voor cultuurhistorische waarden ontwikkelen?

3. Kansen en benaderingen

- **Industrieterrein van provinciaal belang** om ruimte te creëren tussen industrie en wonen. Maar zet je zelf niet klem!
- **Flexibiliteit in regels:** tijdelijk over een norm heen mogen gaan om de piek uitstoot te bereiken door middel van investeringen. Daarna daalt de uitstoot dan.
- **Flexibiliteit in scenario's:** toekomst staat niet vast en kan snel veranderen. Sta niet te veel op de rem.
- **Recreatie en natuur zijn kansen** om klimaat adaptief te ontwikkelen, hittestress te voorkomen en gezondheid en leefbaarheid te bevorderen.
- Gezamenlijk traject richting **gezonde leefomgeving**: niet nú verandering eisen.
- Scherpere **visie op industrie** in Noord-Holland Zuid nodig: normen alleen zijn niet genoeg. Leefbaarheid is een belangrijk doel. Je kunt dan dus ook niet overal bouwen.
- **Basiskwaliteit natuur in stedelijk en landelijk gebied**: meer sturing vanuit de provincie op het waarborgen van groen bij bestaande bouw en nieuwbouw.
- Kijk bij een visie naar de echte **oorzaak** van een probleem.
- Regie op projectontwikkelaars: drijven de prijs op voor landbouw. Veel grond aankopen en daarna lobby.
- Stadse omgevingskwaliteit is aan de gemeenten.
- **Cultuurhistorische waarde** als koppelkans.

4. Oproepen en adviezen aan de provincie

- **Wees eerlijk** over wat er niet in te passen is.
- Leg uit waar de zure kant van een besluit ligt.
- Maak een **keuze**: waar kunnen dingen wel en niet.
- Behoud ruimte voor **maatwerk**, zet jezelf niet onnodig vast.
- **Neem de regie en verantwoordelijkheid** voor recreatie en natuur.


Dutch Bakery




Provincie
Noord-Holland

HAARLEM, AUGUSTUS 2025

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Martine van den Heuvel

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, augustus 2025

Provincie Noord-Holland

Democracy Agency

BKB Het Campagnebureau

Tussentijdse participatie-rapportage vernieuwen Omgevingsvisie

8 juli 2025



RAPPORTAGE

INHOUD

3 | Inleiding

Resultaten participatieonderdelen

7 | 1 Omgaan met water
7 Online participatie
8 Bewonersbijeenkomsten
10 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

12 | 2 Evenwicht landbouw en natuur
12 Online participatie
13 Bewonersbijeenkomsten
15 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

17 | 3 Duurzame economie en energie
17 Online participatie
18 Bewonersbijeenkomsten
21 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

23 | 4 Leefbare regio's, steden en dorpen
23 Online participatie
24 Bewonersbijeenkomsten
26 Werkatelier ambtenaren medeoverheden en belangenorganisaties

INLEIDING

Met het programma Regie op de ruimte bepaalt de provincie met inbreng van medeoverheden, maatschappelijke partners en inwoners waar welke ruimtelijke ingrepen onder welke voorwaarden voorrang krijgen. Ook brengen we in beeld wat de consequenties zijn van die keuzes. De uitkomsten verwerken we in een vernieuwde Omgevingsvisie 2050.

De afgelopen maanden is hiervoor een intensief participatietraject uitgevoerd. Via diverse bijeenkomsten, tijdens evenementen en via online participatie nodigden we Noord-Hollanders en medewerkers van medeoverheden en maatschappelijke organisaties uit om te laten weten wat zij belangrijk vinden.

De participatie bestaat uit 2 fasen. Deze eerste fase geeft een kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten van de participatie voor inwoners zijn niet representatief voor alle inwoners. In de tweede fase zetten we in op het bepalen van draagvlak voor de te maken keuzes. Er komt een keuzewijzer online, we organiseren bijeenkomsten voor inwoners en we voeren een representatief onderzoek uit. Ook organiseren we een webinar en een conferentie voor medeoverheden en maatschappelijke partners.

Wat valt op?

- De participatie is meer oplossingsgericht. Deze fase van Regie op de ruimte richt zich op het komen tot richtingen en ambities.
- De online participatie laat andere resultaten zien dan de bewonersbijeenkomsten.
- Er zijn oproepen en inzichten waar de provincie niet of maar ten dele over gaat, (oproep voor andere regelgeving om woningen te delen, aandacht voor bevolkingsgroei en over Tata Steel en Schiphol worden veel opmerkingen gemaakt).
- De inbreng was gericht op eigenbelang, maar er was wel ruimte voor discussie. De jongeren dachten meer vanuit het gemeenschappelijk belang.

De participatie in fase 1 geeft een kwalitatief beeld van hoe er in de provincie gedacht en gesproken wordt over de toekomstige inrichting en verdeling van de ruimte. De resultaten zijn niet representatief voor alle inwoners. In de tweede fase zetten we de keuzewijzer online en voeren we een representatief onderzoek uit.

Online participatie

Het participatietraject van Regie op de ruimte startte op 30 april met de livegang van de website Jouw Noord-Holland, jouw ruimte. Bezoekers van de website kunnen op 4 verschillende thema's reageren:

- Omgaan met water
- Evenwicht landbouw en natuur
- Duurzame economie en energie
- Leefbare regio's, steden en dorpen

Op de website maakt met name het onderwerp 'water' veel los bij de inwoners. In de rapportage staat onder andere dat er bij inwoners grote zorgen bestaan over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door pesticiden, PFAS, microplastics en andere chemicaliën. Dit wordt gezien als een "tikkende tijdbom".

Bijeenkomsten

Onderdeel van de participatie zijn bewonersbijeenkomsten. Die trapten we af op 12 mei in Alkmaar. De gesprekstafel die speciaal voor de bijeenkomsten is gemaakt werkte als een magneet op de aanwezigen. Zowel voor, tijdens als na het gesprek verzamelden zij zich om de tafel en ontstonden er gesprekken en discussies.

Deelnemers met een agrarische achtergrond waren ruim vertegenwoordigd bij vrijwel alle bijeenkomsten. Er waren vertegenwoordigers van belangenorganisaties en van politieke partijen. Het zorgde ervoor dat het gesprek in eerste instantie vaak over een combinatie van landbouw, natuur en water ging. Daarna kwamen ook alle andere onderwerpen aan bod. Van elke bijeenkomst verscheen een verslag op de website.

Jongeren

We organiseerden 2 bijeenkomsten voor jongeren; in een jongerencentrum in Enkhuizen en op een middelbare school in Castricum. Het onderwerp ‘wonen’ weegt zwaar bij jongeren.

Evenementen

In de tussenrapportage is 1 evenement opgenomen: Bevrijdingspop in Haarlem. We stonden met een tent dicht bij het Paviljoen en goed in de loop. Voorbijgangers werden uitgedaagd om mee te doen aan een quiz over Regie op de ruimte, waar ze ook prijzen bij konden winnen. De gesprekstafel zorgde er ook hier voor dat mensen met elkaar praatten en discussieerden over wat waar zou moeten. We riepen iedereen op om vooral hun bijdrage te geven op de website.

Medeoverheden en belangenorganisaties

Uit een enquête die we eind 2024 hielden bleek dat raadsleden en leden van het algemeen bestuur van waterschappen meer betrokken willen worden bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Voor hen organiseerden we een informerend webinar. Daarin kwam ook aan bod wanneer zij een inhoudelijke bijdrage kunnen leveren.

Verder waren er webinars voor ambtenaren van gemeenten, waterschappen en omgevingsdiensten en voor medewerkers van belangenorganisaties. We gaven hen de vragen mee welke onderwerpen er terug moeten komen in de omgevingsvisie en welke richting zij die onderwerpen geven. Deze vragen werden behandeld in de workshops tijdens het werkatelier van 19 juni. Deelnemers benadrukten de behoefte aan duidelijke sturing vanuit de provincie, maar verschillen van mening over de manier waarop: via regels, gesprekken of financiering. Tegelijkertijd moet het beleid flexibel zijn en ruimte scheppen voor maatwerk.

Overzicht in cijfers

- 228 inhoudelijke reacties op Jouw Noord-Holland, jouw ruimte
- 9 bewonersbijeenkomsten door de hele provincie
- 200 deelnemers aan de bewonersbijeenkomsten
- 4 prijswinnaars van de quiz op Bevrijdingspop
- 3 webinars voor raadsleden, ambtenaren en belangenpartijen
- 1 werkatelier voor ambtenaren en belangenpartijen

Vervolg participatie

De eerste fase van het participatietraject eindigt op 20 augustus. We bezoeken tot die tijd nog 3 evenementen. Dat zijn Kwaku Festival (13 juli), de Landbouwshow (4 augustus) en Pre-Sail (19 augustus). Ook blijft de website online staan.

In de GS-vergadering van 26 augustus bespreekt u de definitieve analyse van de resultaten van de participatie, zodat het daarna op tijd is voor de commissie ruimte van 8 september.

Van 3 november tot 5 december is de tweede fase van het participatietraject. Inwoners kunnen dan via een online keuzewijzer en tijdens diverse bijeenkomsten aangeven waar de provincie de prioriteit aan moet geven. Als iemand bijvoorbeeld wil dat er veel huizen bij gebouwd worden, dan geeft de keuzewijzer direct aan welke gevolgen dat heeft voor onder andere water, landbouw en industrie. Ook organiseert de provincie weer een bijeenkomst voor alle gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties.

Leeswijzer

In deze rapportage leest u de uitwerkingen van de verschillende participatieonderdelen per thema.

RESULTATEN PARTICIPATIEONDERDELEN



OMGAAN MET WATER

ONLINE PARTICIPATIE

Schoon (drink)water en waterveiligheid zijn van vitaal belang en hebben absolute prioriteit.

De vervuiling van waterbronnen moet bij de bron worden aangepakt.
Grote zorgen bestaan over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater door pesticiden, PFAS, microplastics en andere chemicaliën. Dit wordt gezien als een "tikkende tijdbom".

- **Vervuilende industrieën en landbouw** moeten zich aanpassen of verdwijnen. Er is kritiek op het feit dat boeren geen verontreinigingsheffing betalen, terwijl hun mest en bestrijdingsmiddelen significant bijdragen aan de slechte waterkwaliteit. Een verschuiving naar minder of andere landbouw kan de waterkwaliteit aanzienlijk verbeteren.

Datacenters worden geïdentificeerd als grote waterverbruikers en moeten sluiten. In het algemeen moet er kritisch gekeken worden naar alle water-consumerende bedrijvigheid.

Zuiniger omgaan met drinkwater en circulair watergebruik stimuleren.
- **De suggestie is om drinkwater niet meer te gebruiken voor toiletspoeling en tuinbesproeiing.**
- **Het opvangen van regenwater voor huishoudelijk gebruik (toilet, douchen, was) moet verplicht worden bij nieuwbouw** en via subsidies bij bestaande woningen bevorderd worden. Dit wordt al in België toegepast.
- Er wordt gepleit voor **een gescheiden systeem voor drinkwater en secundair water.**

Waterbeheer moet adaptief en proactief zijn.
- **Water moet langer worden vastgehouden** door middel van opvangplekken zoals regenbassins in steden, en door het baggeren van sloten en plassen voor meer capaciteit.
- **Het grondwater moet in de grond blijven** in plaats van te worden gebruikt door de industrie. **Peilverhoging** in veenweidegebieden wordt bepleit om bodemdaling tegen te gaan.
- **Zorgen over vruchtbare poldergrond** die gebruikt wordt voor zonneparken, wat de grond verdroogt en waterberging bemoeilijkt.
- Er wordt geopperd om **kleinschalige woningbouwprojecten op het water** te starten, zoals op de Gouwzee en het Markermeer.

Bewustwording en provinciale regie zijn essentieel.

Mensen moeten **bewuster worden gemaakt van hun eigen rol** in watervervuiling en waterverbruik. Het verhogen van de prijs van water wordt gesuggereerd om zuiniger gedrag te stimuleren.

De provincie moet leiding geven en daadkrachtige maatregelen nemen om de waterkwaliteit te verbeteren, in plaats van alles over te laten aan de markt of de rijksoverheid.

Afwijkende meningen

Verhoging van Grondwaterpeil in Veenweiden:
Algemene mening: Er is steun voor het verhogen van het grondwaterpeil in veenweidegebieden om verzakking en de bijbehorende kosten te voorkomen.

Afwijkende mening: Een tegenargument wordt genoemd, waarbij verwezen wordt naar historische malaria-uitbraken in Noord-Holland (met name Zaandam rond 1900) door hogere waterpeilen. Deze respondent beweert dat hoge waterpeilen "zeer gevaarlijk zijn voor de mensen die er wonen"

Verantwoordelijkheid voor Watervervuiling:

Algemene mening: Vele opmerkingen schrijven watervervuiling zwaar toe aan vervuilende industrieën en agrarische praktijken (pesticiden, mest), en pleiten ervoor dat zij zich aanpassen of betalen voor de vervuiling.

Afwijkende mening: Eén respondent merkt op dat "Het is wel heel gemakkelijk om voor de vervuiling van het oppervlakte water de wijzen naar de agrarische sector". Er wordt gewezen op andere vervuilingsbronnen, zoals chemicaliën van vlooien-bandjes voor huisdieren.

Rol van de Burger in Waterbeheer:

Algemene mening: Veel respondenten benadrukken de verantwoordelijkheid van burgers om water te besparen, vervuiling te voorkomen (bijv. geen afval in putjes, gebruik van biologische schoonmaakmiddelen) en groene tuinen aan te leggen voor waterinfiltratie.

Afwijkende mening: Hoewel burgerverantwoordelijkheid wordt erkend, verschuiven sommige opmerkingen de nadruk, met het argument dat grote veranderingen van de bron moeten komen (industrie, producenten) aangezien consumenten kopen wat wordt aangeboden . Bovendien merkt een respondent kritisch op dat sommige vragen "sturen er alvast op aan om de gevolgen neer te leggen bij de burger".

Algemene Waterzekerheid:

Algemene mening: Veel respondenten uiten aanzienlijke bezorgdheid over de toekomstige beschikbaarheid van schoon en betaalbaar drinkwater en de veiligheid van wonen in de regio vanwege wateruitdagingen.

Afwijkende mening: Eén commentaar geeft een optimistischer en wellicht geruststellender beeld: "Voorlopig nog geen enkel probleem met water. Er is geen veiliger land dan Nederland achter zijn dijken en dat blijft zeker nog eeuwen zo".

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Bewoners zien het belang van investeren in de **waterveiligheid**. Dat mag een prijs hebben, maar niet ten koste gaan van alles. Daarvoor wordt de nood niet als hoog genoeg ervaren.

- Waterveiligheid blijft door onder andere zeespiegelstijging, hevige neerslag en droogte een belangrijk aandachtspunt. Bijvoorbeeld aan de kust merken bewoners dat er meer schommelingen in de waterstanden zijn. Maar ook in stedelijk gebied maken bewoners zich zorgen over waterveiligheid.
- Men verwacht dat de provincie leefomgevingen aanpast aan extremen, maar het liefst wel met behoud van welzijn en natuur. Bewoners zien dat extreme piekbuien vragen om meer flexibele buffercapaciteit in steden én dorpen.
- Er is behoefte aan gebiedsgerichte oplossingen (bijvoorbeeld in veenweidegebieden of het duingebied bij Egmond), waarbij ook andere belangen dan veiligheid worden meegewogen. Nu leidt het gebrek daaraan soms tot overlast.
- De afstemming tussen Rijkswaterstaat en bewoners/agrariërs is voor met name agrariërs vaak niet voldoende.
- Denk niet lokaal maar **regionaal en grensoverschrijdend** – water stopt niet bij gemeentegrenzen. Ontwikkel andere sturingsstrategieën in waterverdeling nu de piekafvoer van rivieren verandert. Pas de bestaande infrastructuur van gemalen en riolering daarop aan.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik heb water- en woonblokjes neergelegd op de plek waar Havenstad is ingetekend. Dat ontwikkelgebied ligt buitendijks. In de Houthaven is er bewust rekening gehouden met erg hoge waterstanden en daar heeft het water ook al eens tot aan de ramen gestaan. Ik vraag me af of we bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden voldoende rekening houden met waterveiligheid."*

2. Men wil dat de provincie **zoetwater** beschermt en bewaart als schaars, collectief goed.

- Drinkwater wordt steeds schaarser. Verzilting bedreigt watervoorraden en landbouwgronden in met name de kustgebieden. Bewoners pleiten daarom onder meer voor:
  - Zuiniger watergebruik (aparte systemen voor sanitair, regenwateropvang en drinkwater),

  - Actieve bescherming van waterwingebieden,
  - Kritische beoordeling van bedrijven met hoog waterverbruik (sierteelt, datacenters).
- Men wil meer aandacht voor waterkwaliteit en zicht op lozingen, chemisch afval en vervuiling.
- In de landbouw en industrie moet circulair watergebruik gestimuleerd worden, denk aan onder andere aan irrigatie, koeling en datacenters. Deel kennis en de opbrengst van pilots actief. Bewoners, agrariërs en bedrijven willen meedenken en bijdragen, maar voelen zich niet altijd gehoord, of geremd door bureaucratie.
- Deelnemers vinden het belangrijk dat er meer educatie en bewustwording komt onder de bevolking over hoe je duurzaam en circulair omgaat met (drink)water.

Bewoner Texel: *"We zijn te laat begonnen met het scheiden van waterstromen. We zouden alsnog toe moeten naar aparte stromen voor drinkwater en water voor bijvoorbeeld wc en douche. Hier hadden we het vijftig jaar geleden al over en het is nog niet gerealiseerd."*

3. **Wateropslag en buffering** staan hoog op de agenda. Er moet ruimte blijven voor water.

- Er is brede steun voor ondergrondse wateropslag (zoals op Texel en in Anna Paulowna), vertraging van waterafvoer (zowel in landelijk als stedelijk gebied) en het herstellen van natuurlijke systemen (meanderende sloten, duinbeheer, verlanding).
- Er is discussie over het IJsselmeer en Markermeer. Velen willen die behouden als waterbuffers en ze niet gebruiken als locatie voor de ontwikkeling van bijvoorbeeld woningbouw of energie. Maar andere bewoners zien daar juist wel de ruimte.
- Op veel plekken moet water zelfs leidend zijn in ruimtelijke afwegingen, zoals het ophogen van land of bij het inpolderen of bouwen in laaggelegen gebieden. Dat moet het ook zijn op ontwikkellocaties voor bebouwing. Neem daarin waterberging en waterveiligheid meteen mee.
- Men ziet ook de eigen verantwoordelijkheid om regenwater op te vangen, bijvoorbeeld in tuinen, op balkons en via waterbuffers op daken van flatgebouwen en verplichte opvang bij bouwprojecten.
- Agrariërs geven aan dat zij met hun land al een grote rol spelen in het opvangen van regenwater en het verbeteren van de waterkwaliteit. Ze zouden dat zelfs meer kunnen doen als daarvoor met waterbeherende organen nieuwe verdienmodellen worden ontwikkeld rond bijvoorbeeld lisdoddeteelt en open teelt. Daarin kan ook frustratie weggenomen worden over de ongelijke lastenverdeling. Boeren betalen veel meer waterschapsbelasting dan stedelingen.
- •e toenemende vraag naar buffercapaciteit hoeft niet altijd opgelost te worden met ingrepen in het landschap. Agrariërs en lokale bestuurders geven aan dat er vaak veel te winnen is wanneer de bufferopgave met ander waterbeheer over een groter gebied wordt uitgesmeerd.

Bewoner Beverwijk: *"Alle inwoners van Noord-Holland kunnen zoet water opvangen. We hebben afgelopen maanden extreem weinig water gehad. Dan is een oproep aan iedereen: vang regenwater op voor je tuin etcetera. Kijk meer naar wat wij als inwoners kunnen doen om water op te vangen."*

Bewoner Purmerend: *"Het land is een spons, op boerenland wordt het water opgevangen, in de stad wordt nauwelijks water opgenomen. Toch betalen wij gigantische bedragen aan waterschapsbelasting. Terwijl mijn land feitelijk een groot deel van het waterbeheer doet. Kunnen we die kosten niet anders spreiden over stad en platteland?"*

4. Het aanpassen van **waterstanden** kan zowel een oplossing zijn, als een punt van twist.

- Tegen inklinking en uitstoot van broeikasgassen wordt geëxperimenteerd met hogere waterstanden. Agrariërs vrezen dat dit veeteelt en de inzet van landbouwmachines onmogelijk maakt. Er is een precaire balans tussen deze belangen en er zijn soms verrassende neveneffecten. (zie quote hieronder)
- Een vergelijkbaar probleem speelt in duingebieden waar waterstanden hoog worden gehouden voor natuurbeheer, maar bewoners ook kampen met ondergelopen kelders.

Bewoner Huizen: *"Als het grondwater 10 centimeter omhoog gaat omdat we moeten vernatten, dan moet ik rijst gaan verbouwen en kan ik stoppen met koeien houden. Als ik daardoor geen veehouder meer ben, dan verlies ik mijn nevenvergunning om vakantiehuisjes op mijn erf uit te baten."*



Jongerensessie in Castricum, 2 juni 2025



Bewonersbijeenkomst in Dirkshorn, 13 mei 2025

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?

Water: schaarste, kwaliteit en verdeling

- **Zoetwater wordt schaarser** door klimaatverandering (droogte, verzilting, stijgende zeespiegel).
- Grote **spanning tussen beschikbaarheid, gebruik en functies:** landbouw, natuur, industrie, wonen (woningbouw) en recreatie.
- **Opslaan en vasthouden van water** is lastig door ligging ('NH is een badkuip'), daardoor beperkte mogelijkheden voor ondergrondse opslag.
- **Waterkwaliteit** is groot probleem: risico's door landbouw, riolering, industrie, afspoeling.
- Gezocht wordt naar een **gebiedsgerichte aanpak** en combinaties van functies.
- **Ondergronds water** vasthouden.

2. Vraagstukken uit het gesprek

- **Waterkwaliteit:** Binnenduinrand gebied om water vast te houden. Zoek naar logische locaties om het vast te houden; het behoud van schoon water. Van belang om het daar dan ook zo lang mogelijk schoon te houden. En dus te beschermen van gewasbeschermingsmiddelen, doorspoelen en industrie.
- **Waterverdeling:** vooral landbouw gebruikt verreweg het meeste, maar industrie en woningen krijgen vaak prioriteit bij schaarste/zuiver water. Onvoldoende waarde- en kostenallocatie: wie betaalt voor water, wie krijgt het als eerste?
- **Schaarse ruimte:** Druk op ruimte voor landbouw (voedselvoorziening), natuur, energie, wonen, industrie en recreatie.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek

- **Grijswatersystemen** en circulair watergebruik kunnen grote bijdrage leveren.
- **Bufferen en infiltreren van water**, stimuleren 'blauwe dooradering', afkoppelen van verharding.
- **Meer aandacht voor veiligheid:** natuurbranden, overstroming, ligging infra (waterveiligheid als randvoorwaarde).
- **Water en bodem als sturend principe** in ruimtelijk beleid.
- **Vervoer over water**- alvast strategisch ruimte voor reserveren.
- **Dijkversterking** koppelkans voor recreatie.

4. Oproepen en adviezen voor de provincie

- **Maak scherpe en toekomstgerichte keuzes:** Alles kan niet overal. Leg prioriteiten vast (water, natuur, landbouw, wonen, industrie).
- **Stimuleer integrale gebiedsprocessen:** Organiseer samenhang tussen thema's, werk gebiedsgericht, zoek naar synergie. De afscheiding tussen landbouw, natuur en water kan zachter.

- **Bescherm kritische gebieden:** Besteed aandacht aan water- en natuurkwaliteit, grondwaterbescherming, drinkwater.
- **Reserveren van ruimte voor toekomstfuncties:** Voorkom volledige bebouwing van strategische locaties voor wateropvang/recreatie.
- **Kijk verder dan 2050:** Voor een robuust toekomstbeeld, inclusief realistische bevolkingsontwikkelingsscenario's.

2 EVENWICHT LANDBOUW EN NATUUR

ONLINE PARTICIPATIE

Natuur en landschap moeten prioriteit krijgen en behouden blijven. Er moet gestopt worden met volbouwen en ruimte worden gemaakt voor natuur, rust en vogels.

Een radicale omslag naar duurzame en natuurinclusieve landbouw is noodzakelijk.

- **De landbouw moet biologisch en extensief worden.** Het doel is een duurzaam, natuurinclusief voedselsysteem dat gericht is op kwaliteit in plaats van productiviteit.
- **Regeneratieve landbouw, minder veeteelt voor export en meer lokale voedselketens** zijn essentieel, waarbij boeren ondersteuning en compensatie moeten krijgen voor hun transitie. Subsidies moeten gekoppeld worden aan duurzame teelt.
- **Het gebruik van bestrijdingsmiddelen en gif moet drastisch worden verminderd** of verboden, vooral voor intensieve teelten zoals bollenteelt en pootaardappelen. De vervuiling hiervan wordt als een "chemocide" beschouwd.
- **Er moet minder vlees geconsumeerd en geëxporteerd worden**; dit vermindert stikstofuitstoot en maakt ruimte vrij. De overstap naar akkerbouw wordt bepleit.

Ruimte moet slimmer worden ingevuld

- **Zonnepanelen moeten op daken** van bedrijven en distributiecentra, niet in weilanden. Dit om het groene karakter van het landschap te behouden. Ook windmolens op land worden kritisch bekeken.
- **De enorme ruimte die de agrarische sector inneemt** (60% van het provinciale grondoppervlak) en de onevenredige druk op het milieu baren zorgen. Het vrijkomen van agrarische grond door boeren zonder opvolging (ca. 18% van NH) wordt gezien als een belangrijke kans voor andere functies, mits deze ruimte wijs wordt ingevuld.
- **De bouw en groei van distributiecentra, datacenters en sierteeltbedrijven moet stoppen**, of deze moeten verplaatst worden, gezien hun hoge eisen aan ruimte, water en energie en hun beperkte maatschappelijke meerwaarde.

Schoon water en volksgezondheid zijn prioriteit. Het garanderen van schoon drinkwater is essentieel. Er is bezorgdheid over de vervuiling van grond- en oppervlaktewater. Het aanpakken van vervuiling bij de bron is cruciaal.

Oneerlijk speelveld tussen sectoren moet worden opgelost. Er is frustratie dat grote vervuilers zoals Tata Steel en Schiphol meer mogen uitstoten dan kleinschalige boeren. Er is behoefte aan een krachtige overheid die durft te kiezen voor kwaliteit, natuur en een duurzame toekomst in plaats van enkel groei en winst.

Afwijkende meningen

Intensieve versus Duurzame Landbouw en Export:

Algemene mening: Er is brede steun voor het terugdringen van intensieve landbouw en veeteelt, met name voor export, ten gunste van biologische, extensieve of regeneratieve landbouw gericht op lokale voedselketens.

Afwijkende mening: Eén respondent trekt de haalbaarheid en implicaties van drastische exportreductie in twijfel door te stellen: "Geen productie voor export, dan natuurlijk ook niets importeren, dus ook geen

koffie, sinaasappelen en alleen lokale seizoens producten eten". Een ander benadrukt "Nederland is klein, we zijn goed in landbouw en dat heeft een strategische waarde".

Compensatie voor Boeren in Transitie:

Algemene mening: Verschillende opmerkingen suggereren financiële ondersteuning of compensatie voor boeren die overstappen op duurzamere of natuur-inclusieve praktijken.

Afwijkende mening: Een commentaar stelt krachtig: "geen compensatie voor boeren, het is een ondernemingsrisico en hoort bij ondernemen".

Bollenteelt en Sierteelt:

Algemene mening: Vele oproepen om de teelt van bloembollen en siergewassen te stoppen of significant te verminderen vanwege het hoge gebruik van pesticiden en de impact op water- en bodemkwaliteit.

Afwijkende mening: Eén respondent is bereid deze gewassen te behouden, maar alleen "zonder alle (chemische) pesticiden. Die veroorzaken dat, niet de teelt zelf".

Overbevolking/Immigratie:

Algemene mening: Oproepen om bevolkingsgroei als gevolg van immigratie te stoppen om de druk op ruimte, energie en water te verminderen.

Afwijkende mening: Eén commentaar stelt "als we oorlog of tekort elders niet oplossen, mogen we immigratie niet weigeren".

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Bewoners, onder wie ook agrariërs, zien veel mogelijkheden voor een **integrale benadering van landbouw, natuur en water.**

- Inwoners zien landbouw en natuur niet als gescheiden domeinen: landbouw is natuur, water, recreatie en cultuurhistorie. Op veel boerenerven komen natuurbeheer, recreatie, educatie en productie samen volgens deelnemers.
- Wel vinden inwoners dat boeren die willen bijdragen aan natuurbeheer, waterberging of recreatie meer ruimte moeten krijgen en een eerlijk verdienmodel.
- Daarnaast is er oog en waardering voor de maatschappelijke diensten die boeren leveren op het gebied van landschapsonderhoud, biodiversiteit, recreatie en kinderopvang.
- Met name jongeren zien dit als de toekomst. Zij pleiten voor meer bewustwording en educatie over en in de landbouw en het buitengebied. Zij zien boerderijeducatie, stadslandbouw, voedselbossen en natuurspeeltuinen als wenselijk voor een gezonde leefomgeving.
- Er is kritiek op Natura 2000-regels waarvan het idee is dat ze onrealistische beperkingen opleggen, terwijl er volgens inwoners geen of weinig ecologische meerwaarde tegenover staat.

Bewoner Texel: *"Verander niet de verdeling van het land, maar zorg voor verdere samenwerking tussen landbouw en natuur. Nu al spelen boeren een flinke rol in natuurbeheer en dat kan nog meer."*

2. In het verlengde daarvan heeft een deel van de bewoners de wens om de beweging naar **biologische en natuurinclusieve landbouw** te versnellen.

- Agrariërs moeten daarbij wel de ruimte krijgen om zich aan te passen aan veranderende markten en klimaat, zoals de transitie naar plantaardige eiwitten of biologische teelt.
- Lokale voedselketens en extensieve landbouw worden gezien als aantrekkelijk alternatief voor grootschalige exportgedreven productie.
- Er zijn zorgen over het intensieve gebruik van pesticiden, in met name de sierteelt, en de gevolgen die dit heeft voor de omgeving. Sierteelt en exportgerichte landbouw worden vaker ter discussie gesteld dan voedselteelt.
- Een deel van de agrariërs geeft aan best meer te willen vergroenen, innoveren en natuurbeheren, als daar de juiste financiële prikkels en rechtszekerheid tegenover staan.

3. **Voedselzekerheid** heeft brede aandacht, dat is ook voor stedelingen geen abstract gegeven. Daarnaast zijn er zorgen over de economische toekomst van de agrarische sector.

- Het wordt veel gememoreerd dat agrariërs niet zomaar ruimte innemen, maar dat ze land gebruiken om voedsel te telen en dat er een groot maatschappelijk belang ligt in zelfredzaamheid op het gebied van voedselproductie.
- Men wil dat hoogwaardige landbouwgrond (zoals in de Kop van Noord-Holland) wordt beschouwd als strategisch kapitaal. Eenmaal ingezet voor andere functies wordt dat nooit meer landbouwgrond.
- Er zijn zorgen dat versnippering van agrarisch gebied door woningbouw en bedrijventerreinen het verdienmodel van agrariërs aantast en dat het zorgt voor verrommeling van het landschap.
- Men wil meer aandacht voor het belang van landbouw voor de voedselzekerheid. Dat wordt ook gebracht in de context van klimaatverandering en geopolitieke ontwikkelingen.

Bewoner Dirkshorn: *"Ik maak me zorgen over de voedselproductie. Als je al het land gebruikt voor andere functies, blijft er niets over om te eten."*

4. De **woningbouwopgave** wordt als vanzelf ook betrokken bij dit thema. Zowel woningbouw in het buitengebied, als ruimte voor de natuur in stedelijk gebied.

- Woningbouw in het buitengebied wordt enerzijds als bedreiging voor de beschikbaarheid van landbouwgrond gezien, anderzijds ook als noodzakelijk kwaad omdat de werknemers van de boerenbedrijven ook ergens moeten wonen. Agrariërs ervaren druk vanuit woningbouw, natuurontwikkeling en industrie en geven aan dat hun belangen daarin onvoldoende worden meegewogen.
- Men wil meer aandacht voor natuur en groen in de stad, ook daar is dit evenwicht belangrijk.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik ben stadstuinder en ik heb ervaren hoe belangrijk het is om juist in een stedelijke omgeving ook regelmatig buiten en in het groen te kunnen zijn. Daarom denk ik dat de verdichtingsmogelijkheden in onze stad wel op zijn."*

5. In het zoeken naar het evenwicht tussen landbouw en natuur is er **behoefte aan flexibiliteit**.

- Er is breed vertrouwen in het innovatieve vermogen van de agrarische sector en tegelijkertijd een gevoel van onderwaardering voor wat er al gebeurt op dit vlak. In het verlengde hiervan vinden bewoners dat agrariërs de ruimte zouden moeten krijgen om zelf natuurinclusieve oplossingen te vinden.
- Agrariërs hebben behoefte aan langetermijnperspectief, zekerheid over wetgeving en vergunningen. Dat vragen ook andere bewoners in hun plaats.
- Er zou meer ruimte en beleidsmatige ondersteuning moeten komen, voor multifunctionele landbouw zoals agrotoerisme, kinderopvang, energieproductie, natuurbeheer op en rond boerenerven.

Bewoner Huizen: *"De provincie Noord-Holland kan pionier zijn in het toestaan van het omwisselen van hoofd- en nevenfuncties op het boerenerf, dan kunnen agrariërs helpen met opgaven van de provincie in stikstofproblemen en natuurbeheer."*

Bewoner Purmerend: *"Als we als agrariërs ruimte moeten opgeven, kom dan als provincie en overheid in het algemeen met ons om tafel zitten en onderhandelen over onze grond. Praat met ons en niet over ons. Nu krijgen we continu nieuwe regels over ons uitgestort en worden we steeds verder in het nauw gedrukt. Kom met open vizier naar ons toe."*



Bewonersbijeenkomst in Enkhuizen 22 mei 2025



Amsterdam Nieuw-West 24 juni 2025

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?

Natuur en biodiversiteit

- **Natuur moet robuuster worden** om zich te kunnen aanpassen (bijvoorbeeld tegen verzilting).
- **Weidevogels en specifieke natuurwaarden** onder druk door slecht beheer, versnippering, veranderend klimaat.
- Dilemma: moet natuur mee veranderen of behouden we karakteristieke soorten/landschappen?

Landbouw: ruimte, innovatie en toekomst

- **Landbouw vraagt om meer ruimte** en bescherming tegen verdere inkrimping (internationaal concurrerend).
- **Innovatie** (bijvoorbeeld zouttolerante gewassen, inpandige teelten, robotisering) moet ruimte krijgen – daar is vergunningsruimte/bestemmingsruimte voor nodig.
- Discussie over verhouding landbouw-natuur: landbouw ziet zichzelf deels als natuurbeheerder, natuur- en gezondheidspartijen zijn kritisch vanwege gewasbeschermingsmiddelen e.d.
- **Verduurzaming** vraagt fysieke ruimte (bv. bouwen inclusief ruimte voor wateropslag, akkerranden met kruiden, energiemaatregelen).
- **Vernatting** vaak niet mogelijk vanwege landbouw. Wel ondergrondse waterberging nodig.
- Verzilting landbouw.
- Behoud **bestemmingen** voor landbouw.
- **Dubbel gebruik** van stuk land.
- Landbouwgrond niet natuur maken want het moet onderhouden worden.
- **Openheid en lange zichtlijnen** belangrijk.
- **Open landschap** belangrijk, voor landbouw maar ook voor weidevogel.

Toekomstbestendige keuzes & transitiegebieden

- **Veenweidegebied** als prominent transitiegebied – keuzes maken over toekomst (natuur, landbouw, veeteelt, nieuwste technieken tegen bodemdaling).
- **Verzilting**: accepteren op termijn of nog overal tegenhouden? Op termijn is aanpassing noodzakelijk, keuzes en flexibiliteit om later bij te kunnen sturen wordt gevraagd.
- **Kerngebieden** voor landbouw, natuur én water (waterberging, drinkwaterbeschermingsgebieden) moeten aangewezen en beschermd worden.
- Discussie over inpolderen van Balgzand

Recreatie en natuur

- **Hoge recreatiedruk in kwetsbaar landschap**
- Groen gaat achteruit.
- Openheid en zichtlijnen belangrijk, maar in conflict met aanleg natuur (bomen).
- Bij meer bos, verdwijnen de weidevogels; hetzelfde geldt voor vernatting van grond.
- Weidevogelgebied heeft een Europees belang, dus behouden.
- Groen wordt als laatste ingevuld, maar we moeten er juist mee beginnen.
- Natuurwaarden zijn leidend.
- Ruimte voor recreatie nodig, zeker bij woningbouw.

2. Vraagstukken die naar voren kwamen uit het gesprek

- **Schaarse ruimte**: Druk op ruimte voor landbouw (voedselvoorziening), natuur, energie, wonen, industrie en recreatie.
- **Wetgeving en sectorale beleidskaders** werken elkaar vaak tegen; integrale gebiedsgerichte afweging ontbreekt.
- **Gebrek aan experimenteerruimte** voor innovatie en nieuwe functies.
- **Beperkt instrumentarium en bevoegdheden bij gemeenten**; afhankelijkheid van rijk en provincies.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek

- **Gebiedsgerichte combinaties**: Synergie tussen natuur, landbouw, recreatie, woningbouw en energie (bijvoorbeeld Rijnshout). Natuur als kans om water vast te houden.
- **Meer ruimte geven aan innovaties** (bestaand beleid versoepelen, locaties aanwijzen).
- **Dubbelfuncties stimuleren**: agrariërs natuurbeheer laten uitvoeren tegen faire vergoeding.
- **Planologisch ruimtegebruik heroverwegen**: (her)waardering van landbouwgrond, betere afstemming op ecosystemen.
- **Flexibel omgaan met wetgeving/sectorale regels** voor integrale projecten (gebiedsontwikkeling).
- **Recreatie altijd koppelen** aan andere functies.

4. Oproepen en adviezen voor de provincie

- **Bied experimenteerruimte**: Faciliteer pilots/innovatielocaties voor oplossingen voor water, landbouw en energie.
- **Stimuleer integrale gebiedsprocessen**: Organiseer samenhang tussen thema's, werk gebiedsgericht, zoek naar synergie. De afscheiding tussen landbouw, natuur en water kan zachter.
- **Geef ruimte aan flexibiliteit in visie/wetgeving**: Minder sectoraal denken en meer ruimte voor aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen.
- De provincie kan een aantal kaders stellen, een mogelijkheid die andere partijen niet hebben, gevraagd werd o.a. om: strengere vergunningsregels voor de open systemen van warmte-koude opslag, sturen op energie en aansluitingsplicht, bosbranden voorkomen.
- **Communiceer helder** over de maatschappelijke keuzes (bv. minder landbouw – meer natuur – of andersom).
- **Kijk verder dan 2050**: Voor een robuust toekomstbeeld, inclusief realistische bevolkingsontwikkelingsscenario's.
- Weidevogelgebied Eilandspolder is geen goed voorbeeld van natuur onderhouden. Natuur moet onderhouden worden in veenweidegebieden.
- Onderhoud de natuur goed.
- Geen landbouwgrond natuur maken.
- Neem ook de waarde van landschap mee in de afweging.
- Alles beschermen heeft geen zin. Noem een aantal **parels** die je wilt behouden en **accepteer verandering** in andere gebieden.
- **Consistentie van beleid** heel belangrijk.

3

DUURZAME ECONOMIE EN ENERGIE

ONLINE PARTICIPATIE

De provincie moet een sterke, sturende rol op zich nemen. Het wordt benadrukt dat de provincie niet alles aan de markt moet overlaten en dat een duidelijke langetermijnvisie nodig is, zonder kortzichtige winstmotieven. Er is een oproep om daadkrachtig in te grijpen en impopulaire maatregelen te durven nemen.

Noord-Holland is vol; verdere groei moet gestopt worden. Er wordt gepleit voor het stopzetten van verdere volbouw en bevolkingsgroei, en het kiezen voor enkele specialisaties of expertises. Minder arbeidsmigratie wordt gezien als een manier om de druk op ruimte, energie en water te verlichten en de leefomgeving gezonder te maken.

Datacenters worden als ongewenst beschouwd. Er is een duidelijke roep om geen nieuwe of uitbreiding van bestaande datacenters toe te staan, gezien hun enorme verbruik van goede grond, water en (groene) stroom, en hun beperkte toegevoegde waarde in termen van werkgelegenheid. Een betaalmodel of maximum voor hun verbruik wordt voorgesteld.

De aanpak van grote vervuilers is essentieel. Het principe “de vervuiler betaalt” moet breed worden toegepast, inclusief op grote industriële spelers zoals Tata Steel en Schiphol, en ook op agrarische vervuiling. Er wordt sterk gepleit voor het sluiten van Tata Steel IJmuiden als de grootste vervuiler in de provincie.

Duurzame energieopwekking moet efficiënter en op de juiste plaatsen gebeuren.

- **Zonnepanelen** moeten op daken, niet in weilanden of zonneparken in het buitengebied. Het verplicht stellen van zonnepanelen op bedrijfshallen wordt gesuggereerd.
- **Windmolens** moeten niet in bebouwde gebieden, Natura 2000-gebieden of willekeurig in het landschap geplaatst worden. Kleine windmolens bij boerenerven en grote in het IJsselmeer/ Markermeer zijn alternatieven.
- **Investeren in energieopslag**, zoals grote batterijen, is nodig om het overvolle energienet te stabiliseren en overschotten aan groene stroom op te slaan.

Duurzame landbouw en mobiliteit moeten worden gestimuleerd.

- **Inzetten op extensivering en regeneratieve landbouw** om CO_2-uitstoot te verlagen, en boeren die biologisch werken of de omslag willen maken, moeten worden beloond.
- **Haast maken met autovrije binnensteden en de uitbreiding van fietsinfrastructuur**. Investeren in openbaar vervoer (OV) wordt ook genoemd om forenzen te stimuleren en zo minder bouwbehoefte te creëren,

Een kenniseconomie is de gewenste richting. De provincie kan bedrijven die hoog inzetten op duurzaamheid voorrang geven. Er zijn genoeg innovaties en betaalbare oplossingen beschikbaar; het is zaak om experts en de politiek de juiste keuzes te laten maken.

Afwijkende meningen

Provinciale sturing versus marktvrijheid:

Algemene mening: Een sterke overtuiging is dat de provincie een sturende rol moet nemen en duurzame ontwikkeling en economische keuzes niet aan de markt moet overlaten.

Afwijkende mening: Eén respondent stelt expliciet: “Geen sturing! Sturing betekent regels en beperking waarvan de kleinere ondernemer altijd de dupe is, terwijl de grote alle regels aan hun laars lappen”.

Locatie van zonnepanelen:

Algemene mening: Een dominante opvatting is dat zonnepanelen op bedrijfshallen geplaatst moeten worden en niet op open land of in natuurgebieden (“zonneperken in het buitengebied”, “zonnepanelen velden”).

Afwijkende mening: Hoewel niet direct pleitend voor zonneparken, geeft één commentaar de noodzaak van zonne-energieopwekking aan, wat impliceert dat zonneparken een acceptabele afweging kunnen zijn: “Sommigen vinden een zonnepark lelijk, maar de gevolgen van klimaatverandering zijn nog veel lelijker”.

Ook wordt genoemd: “Inzetten op zonneparken”. Echter, een andere mening stelt dat we “te ver doorgeschoten zijn met oerlelijke windmolens en zonnepanelen die een groot stuk grond in beslag nemen waar planten hadden kunnen staan” en suggereert alternatieven zoals zonnepanelen boven vangrails.

Aanpak van windturbines:

Algemene mening: Velen zijn tegen windturbines in specifieke gebieden zoals bijzondere provinciale landschappen, Natura 2000-gebieden, of dicht bij bebouwde gebieden, suggererend kleine achter boerenerven of grote in het IJsselmeer/Markermeer.

Afwijkende mening: Eén commentaar uit bezorgdheid over de stagnatie van windenergiecapaciteit op land en stelt dat “dat vereist dus actie om groei te bewerkstelligen”.

Toekomst van Tata Steel:

Algemene mening: Diverse respondenten pleiten voor het sluiten of drastisch verminderen van de activiteiten van Tata Steel in IJmuiden vanwege de status als grote vervuiler.

Afwijkende mening: Eén reactie beargumenteert dat “Tata Steel laten vertrekken uit Nederland heeft geen enkele zin omdat er simpelweg vraag naar staal blijft bestaan, wat zou betekenen dat we al ons staal uit het buitenland moeten importeren” . Deze respondent stelt voor om bedrijven zoals Tata Steel te “helpen om te verduurzamen, wat zou kunnen met waterstof” . Een andere suggestie omvat het afvangen van CO_2 uit rookgassen van huisvuilcentrales en Tata Steel, met de opmerking dat “het zal je verbazen hoe weinig dit kost”.

Behalen van klimaatdoelen 2030:

Algemene mening: Er is een verwachting dat de provincie volledige verantwoordelijkheid neemt en beslissend ingrijpt om de Net Zero 2050 en 2030 CO_2-reductiedoelen te halen, in plaats van te accepteren dat de 2030-doelstelling niet gehaald wordt.

Afwijkende mening: De inleiding van het document zelf vermeldt al: “Maar Noord-Holland gaat het doel om de CO_2- uitstoot in 2030 met 55% te verlagen ten opzichte van 1990 niet halen”.

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

5. Het gaat bij economie, industrie en energie al gauw **meer over waar het is of komt, dan over hoeveel ruimte het inneemt**. Opvallend is dat deelnemers het niet per definitie op afstand willen plaatsen. Mobiliteit komt vanzelf ook op bij dit thema.

- Industrie en economische kernen mogen voor een deel van de deelnemers dicht bij woonkernen geplaatst worden omdat ze woon-, werk- en recreatiefuncties allemaal op korte afstand willen.
- Ook in landelijk gebied ziet men de noodzaak om bedrijvigheid te behouden.
- Men vraagt om het faciliteren van het lokaal delen van energie en het koppelen van aansluitingen aan verbruikslocaties (“achter de meter”) om aanvoerlijnen kort te houden.

Bewoner Huizen: *“Maak het leven compacter, met wonen, werk en voorzieningen dichter bij elkaar, zodat je energie efficiënter besteedt en je meer ruimte overhoudt voor landbouw en natuur.”*

6. **Industrie en economie** moeten passen binnen ruimtelijke ecologische grenzen, maar **mogen niet verdwijnen of op te grote afstand geplaatst worden**.

- Bewoners geven veelal aan dat ze een goede economische spreiding willen van economische functies over de provincie om opstoppingen en mobiliteitsproblemen te voorkomen. En om werkgelegenheid te behouden in de verschillende regio's.
- Daarbij is er de wens om tot een meer circulaire en regionale economie te komen die minder afhankelijk is van mondiale markten.
- Vaak gezegd: het gaat om evenwicht tussen economie (inclusief landbouw), natuur en wonen. Er moet niet één belang overheersen.

Bewoner Purmerend: *"Ik heb industrie in de buurt gelegd. Nu is er de beweging dat alle industrie naar het Noordzeekanaalgebied wordt gedrukt en zitten we met z'n allen elke dag in de file daarnaartoe. Spreid het dan liever over de provincie."*

7. Er is veel steun voor en **behoefte aan dubbel ruimtegebruik**. Dus het combineren van energieopwekking met andere functies als wonen en industrie.

- Veel bewoners zien liever dat er beter gebruik wordt gemaakt van bestaande (infra)structuren zoals bedrijfsdaken en bermen om zonnepanelen te plaatsen of hoogspanningskabels aan te leggen. Die optimalisering kan ook op andere manieren vorm krijgen. Agrariërs geven bijvoorbeeld aan dat ze drie maanden per jaar grootgebruiker van energie zijn en dat ze de rest van het jaar hun aansluiting zouden kunnen delen.
- Er wordt voorgesteld om te prioriteren: eerst daken, dan infrastructuur, dan pas landbouwgrond. Ook wordt energieopwekking op water genoemd.
- Het combineren van energieopwekking met andere functies mag zelfs voor sommigen verplicht zijn, zoals zonnepanelen op nieuwe bedrijventerreinen en nieuwbouw. Bewoners zien graag dat woningbouw, bedrijvigheid en energievoorziening gecombineerd worden in één ruimtelijk plan.

Bewoner Dirkshorn: *"Probeer de contouren van bestaande infrastructuur te gebruiken voor nieuwe energie-infrastructuur. Niet meer graven dwars door landbouwgrond en het landschap op de schop."*

8. Hoewel er weinig discussie is over het belang van energieopwekking en industriële capaciteit, gaat het **qua ruimtegebruik niet voor alles**. En men kijkt kritisch naar de gekozen oplossingen.

- Men wil dat aantasting van cultuur- en natuurlandschappen door grillige aanleg van kabels en energiestations wordt voorkomen. Liever ziet men dat bestaande corridors worden gebruikt en dat er zoveel mogelijk ondergronds gewerkt wordt.
- Ook zou de energietransitie niet onevenredig moeten drukken op boeren, bewoners of kleine ondernemers. De lasten (ruimtelijk en financieel) moeten niet alleen terechtkomen op de zwakste schouders.
- Bewoners hopen dat een betere match tussen opwekking van energie en het verbruik ervan netcongestie kan verminderen. Bijvoorbeeld door functies als wonen, industrie en energieopwekking meer te clusteren.

Bewoner Enkhuizen: *"Zonnepanelen zijn belangrijk, maar leg ze niet op vruchtbare landbouwgrond."*

9. Deelnemers staan open voor **innovatieve manieren om energie op te wekken** en zijn benieuwd naar de mogelijkheden van bijvoorbeeld kleine kernreactoren.

- Bewoners vragen om alternatieven meer te onderzoeken: kernenergie, golfenergie, thermo-energie, microturbines. Ook zouden ondernemers meer ruimte moeten krijgen voor energie-initiatieven zoals microturbines, biogas, waterkracht en vetzuurproductie. Start-ups in de circulaire en biobased economie mogen meer gefaciliteerd worden.
- Maak het makkelijker en goedkoper om te verduurzamen, onder andere door minder bureaucratie, stabiele regels en financiering.

Bewoner Texel: *"We zouden meer moeten kijken naar energie winnen uit water. Voor een eiland liggen daar kansen."*

Bewoner Purmerend: *"We hebben veel te veel land en water opgeofferd aan windmolens en zonnepanelen. Het kost allemaal veel te veel ruimte. Laten we inzetten op kernenergie."*

10. Bewoners zien ook het belang van **energiebesparing**.

- Zo kan het piekgebruik wellicht verminderd worden door gedragsverandering. Denk aan minder lichtreclames, de lichten uit in kantoren, huishoudens hun dagritme laten aanpassen, enzovoorts.
- Daarnaast zou een meer compacte ruimtelijke ordening met wonen, werken en recreëren op korte afstand van elkaar kunnen zorgen voor meer efficiënt energiegebruik.
- Een deel van de bewoners pleit ervoor om te consuminderen en te accepteren dat we het in de toekomst met minder energie en luxe moeten doen.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Kan de provincie niet meer kijken naar energiebesparingsmogelijkheden. De industrie zou moeten vergroenen, maar wij als bewoners ook. Bijvoorbeeld vaker de lichten uit in de nacht."*

11. **Zelfvoorzienendheid** komt ook op in het gesprek over energie en industrie.

- Industrie wordt gezien als iets dat we hier nodig hebben. Omdat zelf kunnen produceren zekerheid geeft en omdat de productie van bijvoorbeeld staal hier misschien schoner kan dan in andere landen. Deelnemers zien daarbij ook de voordelen van een bedrijf als Tata Steel voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid.
- Investeringen in netverzwaring, opslag en slimme verdeling van energie zouden versneld moeten worden. Met circulaire verdienmodellen en lokaal eigendom zou lokaal ondernemerschap versterkt kunnen worden.
- Bewoners geven aan dat lokale opslag en verdeling van energie makkelijker moet worden gemaakt. Energie delen tussen bedrijven of huishoudens en uitbreiding van de opslagcapaciteit voor elektriciteit kan ook helpen in de leveringszekerheid. En het kan mogelijk net congestie tegengaan.

Bewoner Beverwijk: *"Ik wil pleiten voor kleine windmolens en de innovatie daarvan zodat huishoudens en particulieren ook zelfvoorzienend kunnen zijn."*

12. Er is behoefte aan een langetermijnbeleid dat past bij de hoge kosten die gepaard gaan met de energietransitie en met investeringsbeslissingen in de industrie.

- Ondernemers, agrariërs en bewoners spreken uit behoefte te hebben aan zekerheid voor de lange termijn, met het oog op de benodigde investeringen en de terugverdientijd. Men vraagt om betrouwbaarheid van beleid: langjarige lijnen, gelijke behandeling en duidelijke kaders.
- Hierin past ook de behoefte aan duidelijke keuzes over grootschalige industrie zoals Tata Steel en Schiphol. Het wordt tegelijkertijd als essentieel én problematisch ervaren. Mensen vragen erom ze te behouden, maar ook om krachtig en snel te verduurzamen. Daarbij is eerlijke handhaving en een gelijk speelveld tussen bedrijven noodzakelijk voor draagvlak.
- Een deel van de bewoners vraagt om een toekomstbestendige transformatie van industriële locaties (zoals Beverwijk, IJmuiden) tot energiehubs of multifunctionele gebieden.



Bewonersbijeenkomst in Alkmaar, 12 mei 2025



Bewonersbijeenkomst Texel, 26 mei 2025

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Wat moet er terugkomen in de omgevingsvisie?

Energie

- Er zijn grote ruimteclaims voor **energie-infra**, vanwege o.a. de groei datacenters en de stijgende energievraag.
- **Lokaal opwekken** en gebruiken van energie moet gestimuleerd worden (zoals in de Energievisie).
- Meer aandacht voor **energiebesparing**
- **Restwarmte** van datacenters en waterstoffabrieken koppelen aan warmtenetten. Het liefst worden warmte producenten in de buurt geplaatst waar warmte nodig is.
- Ruimtelijke ordening van energie nodig.
- Keuzes nodig die verder gaan dan woondeals: energie leveren waar activiteit gepland wordt.
- **Datacenters nemen veel ruimte in, moet dat meer in de provincie?**

Economie

- **Ruimteclaims voor economie** mogen niet volledig ten koste gaan van die voor energie (en vice versa); meervoudig ruimtegebruik is noodzakelijk.
- **Innovatie en circulaire** economie (vooral in het MKB/maakindustrie) hebben ruimte en experimenteerruimte nodig.
- **Watergebonden bedrijvigheid** (havens, binnenvaart) verdient bescherming van ruimte – die is weer lastig terug te winnen.
- **Economische groei is niet alleen fysiek**: verschuiving naar digitale/nieuwe economie.
- **Minder traditioneel denken** over bedrijventerreinen en economische groei, het zit inmiddels niet meer in fysieke activiteiten.

Milieu

- **Strikte milieucategorieën** kunnen innovatie en gemengd gebruik (bedrijf+woning) belemmeren. Er is innovatie waardoor bedrijven schoner/duurzamer worden, daar wordt nu geen rekening mee gehouden. Denk meer in wat wel mogelijk is.

Infrastructuren

- **Energie- en digitale infrastructuur** zijn **essentiële voorwaarden** voor economische groei en dienstverlening/ICT.
- **Structurele reservering** van ruimte voor **energie-infra** (waaronder inpassing van 380 KV stations), vergelijkbaar met de 'watertoets' een 'energie-toets'.
- Gebruik ook **bestaande infrastructuur optimaal**: b.v. gasleidingennet ligt er al, gebruik dit vooral voor waterstof, dit kan na ombouw goed. Ligt onder de grond, dus geen extra ruimtebeslag. Zorgt voor efficiënt ruimte gebruik en voorkom extra ruimtebeslag.
- **Ruimte voor e-infra reserveren** (en mogelijk begrenzen, zoals bij datacenters in Haarlemmermeer). Accepteren dat er grenzen zijn aan wat we kunnen realiseren.
- Naast technische infra ook aandacht voor bereikbaarheid, mobiliteit, toeleveringsketen, onderwijs, en andere randvoorwaarden voor duurzame ontwikkeling.

Gebieden

- Duidelijke inpassing van **ruimteclaims** voor economie, energie en digitale infrastructuur (zoals datacenters en e-infra).
- Vooraf reserveren en bestemmen van ruimte voor energieinfrastructuur (invoering "energietoets").
- Benadering van **meervoudig ruimtegebruik** en het slim benutten van bestaande infrastructuur (bijv. ombouw gasleidingennet voor waterstof).
- **Voldoende aandacht en experimenteerruimte** voor innovatie en circulaire bedrijvigheid, vooral in het MKB en maakindustrie.
- Gevolgen van **geopolitieke ontwikkelingen**, zoals extra ruimte en personeel voor defensie.
- Benoemen en prioriteren van (fysieke) grenzen aan ruimtegebruik, energie en zoet water.
- Expliciet aandacht voor energiebesparing en gedrag.

2. Vraagstukken die naar voren kwamen uit het gesprek

- **Ruimteclaims**: Hoe voorkom je dat ruimteclaims van e-infra en nieuwe economie ten koste gaan van andere belangen, zoals ruimte voor bedrijven of natuur?
- **Innovatie en experimenteerruimte**: Krijgt (innovatief) MKB voldoende ruimte en mogelijkheden voor transitie? Balans tussen sturing door provincie en ruimte voor initiatief/experiment; hoeveel moet provincie sturen of overlaten aan marktgebied en innovatie? Innovatief gebruik van bedrijventerreinen wordt belemmerd door strikte milieucategorieën.
- **Grensstelling**: moet je niet nu al duidelijke grenzen stellen aan wat kan, om niet vast te lopen (zoals bij stikstof)?

- **Onomkeerbaarheid van keuzes**, bijvoorbeeld rond huisvesting en zonneparken: wat gebeurt er na 2050?
- Heeft NH een economische visie op hoeveel e-infra er écht nodig is en de wenselijkheid daarvan?
- Hoe kun je restwarmte van industrie nuttig inzetten zonder onnodig ruimtebeslag?
- **Energie**: Waar clusteren en waar spreiden?
- Groei **defensie** in Den Helder: wat is de impact?

Omgevingskwaliteit en inpassing

- Borging van relatie **omgevingskwaliteit met brede welvaart**.
- Planinpassing van bedrijven (zoals bijv. met erfgoedconsulent).
- Goede inpassing betekent minder landschap?
- **Energie infrastructuur inpassen** bijvoorbeeld door ondergronds te leggen?
- Kwaliteit toevoegen d.m.v. energie infrastructuur: nieuwe natuur? Dit is geen kans, niet combineren want het is een lock-in voor de natuur.
- **Compensatie landschap moeilijk**, maar ver van de energie infrastructuur.
- Als je voor energie weidevogelgebied opgeeft moet je elders landbouwgrond opgeven.

3. Kansen en benaderingen uit het gesprek

- **Slim en meervoudig ruimtegebruik**: koppeling van functies.
- **Lokale opwek en gebruik van energie bevorderen** (zoals koppeling windmolens aan laadinfra).
- Inzetten van bestaand gasleidingennetwerk voor waterstof.
- **Restwarmte** van datacenters en industrie koppelen aan lokale warmtenetten.
- **Innovatie** door versoepeling van milieucategorieën mogelijk maken, mits verantwoord.
- **Ruimte reserveren** voor e-infrastructuur, maar wel met grenzen: capaciteit begrenzen indien nodig (voorbeeld Haarlemmermeer).
- **Minder traditioneel denken** over bedrijventerreinen: focus mogelijk meer op minder fysieke, meer digitale of circulaire economie.
- Circulaire economie als economische kans positioneren.
- **Belang van onomkeerbaarheid** van ruimtelijke keuzes (wat als ontwikkelingen zoals robotisering snel gaan?).
- Ruimte bovengronds creëren door **150KV ondergronds** te leggen.

4. Oproepen en adviezen aan de provincie

- Kijk kritisch naar eigen sturingsrol: **stel kader**s, maar laat ruimte voor innovatie en maatwerk; streef naar een balans daarin. De provincie moet randvoorwaarden stellen.
- Heb oog voor de actualiteiten en ben daarin **wendbaar**: bijvoorbeeld hoe de geopolitieke situatie de ruimte en arbeidsmarkt beïnvloed. Voorkom toekomstige knelpunten zoals bij stikstof.
- Reserveer ruimte voor **essentiële infrastructuur** (energie, water, e-infra), maar communiceer ook helder over wat niét meer kan (grensstelling). En maak keuze over de vorm waarin je energie transporteert (moleculen en elektronen).
- Stimuleer **energiebesparing**, doorzetten van voorbeeldprojecten, en duidelijk beleid.
- **Herzie eigen toezicht op milieucategorieën**: wees flexibeler waar innovatie dat toelaat. Bij beschermen van provinciale belangen/bedrijventerreinen niet alleen 'nee', maar nadenken over optimale benutting. Voorbeeld Zuid-Holland met minimale milieucategorie.
- Start nu al met nadenken over herbestemming van tijdelijk ruimtegebruik (zoals zonnevelden na 2050).
- Houd oog voor **complete keten**, inclusief scholing, bereikbaarheid en woon-werkbalans (brede MKB speelt daarin een rol). Voor duurzame ontwikkeling, zijn naast ruimte, energie en water, onderwijs, bereikbaarheid en mobiliteit belangrijke randvoorwaarden.
- Geef **circulaire economie structureel** prioriteit in beleid en uitvoering.
- **Wees alert op onomkeerbaarheid van ruimtelijke keuzes en maak deze afweging expliciet.**

4 LEEFBARE REGIO'S, STEDEN EN DORPEN

ONLINE PARTICIPATIE

Noord-Holland is vol en moet niet verder worden volgebouwd. Er moet gestuurd worden op een beperking van de bevolkingsgroei en arbeidsmigratie, en op selectieve verstedelijking.

Slimmer omgaan met bestaande bebouwing en ruimte is cruciaal voor huisvesting.

- **Leegstaande kantoor- en bedrijfspanden, en ook winkelpanden, moeten massaal geschikt worden gemaakt voor bewoning.**
- **Kleinschalige bouwprojecten op particuliere gronden moeten worden toegestaan**, inclusief extra woningen op percelen en kangoeroewoningen, omdat de huidige regelgeving te verstikkend is.
- **Betaalbare woningen, vooral voor jongeren**, moeten prioriteit krijgen, desnoods ten koste van weilanden en groen.
- Er is een suggestie om **onder zonnepaneelparken woningen te bouwen** om het land efficiënter te benutten.
- **Nieuwe woonconcepten zoals "lego" huizen (aanpasbaar), ruime tuinen (moestuin), en drijvende woningen** worden geopperd.

De leefbaarheid en gezondheid moeten voorop staan, met veel aandacht voor groen en natuur.

- **Natuur is van groot belang en vervuiling moet een halt toegeroepen worden**, omdat de economie uiteindelijk afhankelijk is van de natuur
- **Meer groen in steden** (parken, vijvers, speelvelden, bomen, groene daken) is essentieel om hittestress tegen te gaan, biodiversiteit te bevorderen en water beter in de grond te laten zakken. Tegeltuinen dragen bij aan opwarming en moeten worden beperkt.
- **Een gezonde fysieke leefomgeving en volksgezondheid moeten voorop staan** in de Omgevingsvisie, met aanpak van bronnen van fijnstof en bestrijdingsmiddelen.

Mobiliteit moet verduurzaamd worden en autogebruik verminderd.

- **Investeren in goed en betaalbaar openbaar vervoer** (OV) is cruciaal om autogebruik te ontmoedigen.
- **De fietsinfrastructuur moet worden uitgebreid en verbeterd.**
- **Minder bovengrondse parkeerplaatsen en meer centrale wijkparkings** worden voorgesteld.

Grote vervuilers, zoals Schiphol en Tata Steel, moeten worden aangepakt.

- **Schiphol moet krimpen**. De enorme hoeveelheid overstappers moet geweerd worden, korteafstandsvluchten moeten beperkt of duurder worden, en nachtvluchten moeten worden verboden om geluidsoverlast en gezondheidsrisico's te verminderen
- **Tata Steel moet krimpen of sluiten**. De vergroening van het bedrijf wordt als moeilijk of onmogelijk gezien. Het vrijgekomen terrein moet een modern industrieterrein met schone bedrijven worden

De provincie moet een integrale en daadkrachtige aanpak hanteren. Infrastructuur moet niet als sluitpost worden gezien, maar als startpunt voor regionale ontwikkeling. Burgers moeten actiever worden betrokken bij de beleidsvorming om draagvlak en acceptatie te vergroten.

Afwijkende meningen

Locatie en Aanpak van Woningbouw:

Algemene mening: Sterke voorkeur voor binnenstedelijk bouwen, het omzetten van leegstaande kantoren/bedrijfspanden, en het toestaan van kleinschalige initiatieven zoals woningdelen of kangoeroewoningen. Het idee is om bouw op groene ruimten te vermijden .

Afwijkende mening: Sommige opmerkingen suggereren dat bouwen "desnoods wat ten koste van weilanden en groen" moet plaatsvinden , of pleiten voor bouwen "aan de randen van de dorpen en steden" . Ook wordt de bescherming van "beschermd plattelandsgezicht of beschermde lintbebouwing" afgedaan als iets wat "echt bijna niemand vind dit belangrijk".

Toekomst van Schiphol:

Algemene mening: Er is behoefte naar het krimpen van Schiphol, het verbieden van nachtvluchten en het verminderen van de milieubelasting (geluid, vervuiling) .

Afwijkende mening: In de bijdragen zijn geen expliciete directe tegenovergestelde meningen aanwezig die de huidige omvang of groei van Schiphol ondersteunt. De opmerkingen zijn vrijwel universeel kritisch over de huidige operatie van de luchthaven.

Toekomst van Tata Steel:

Algemene mening: Oproepen tot het sluiten of substantieel verminderen van de activiteiten van Tata Steel vanwege de vervuiling.

Afwijkende mening: Eén commentaar impliceert dat hoewel investeringen nodig zijn om Tata Steel duurzamer te maken, "vervuilende industrie naar elders is ook geen oplossing".

Overbevolking en Immigratie:

Algemene mening: Diverse opmerkingen pleiten voor het beperken van bevolkingsgroei en het verminderen van het aantal arbeidsmigranten om de leefbaarheid te verbeteren en de druk op middelen te verminderen.

Afwijkende mening: Eén respondent benadrukt dat "Ruimte voor vluchtelingen moet er altijd zijn" en dat het inconsistent is om kennismigranten te werven terwijl vluchtelingen geen plek krijgen . Een andere mening stelt: "Nieuwe woningen kunnen beter gebouwd worden in landen dichtbij streken waar vluchtelingen vandaan komen.

BEWONERSBIJEENKOMSTEN

1. Op dit thema wordt direct duidelijk hoezeer de woningbouwopgave het hete hangijzer is voor veel bewoners. De nood is hoog en leefbaarheid wordt door velen letterlijk genomen. Is er nog plek voor mij of mijn kinderen?

- Er is een breed gedragen gevoel van urgentie onder bewoners voor meer betaalbare woningen, met name voor starters en ouderen.
- In dat kader is er ook ergernis over het soort woningen dat nieuw wordt gebouwd. Bewoners geven aan dat die vaak te groot en vooral te duur zijn voor de mensen die het meest omhoog zitten.
- Ergernis is er ook over de bezettingsgraad van de huidige woningen. Men heeft het idee dat een deel van de inwoners op teveel vierkante meters woont en dat het toenemend aantal eenpersoonshuishoudens een probleem is.
- Deelnemers zijn bang dat een hele generatie nooit de stap naar een eigen woning kan zetten. Voor de oplossing hopen zij op maatwerk per regio of woonkern. One-size-fits-all werkt niet in zo'n diverse provincie.

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Voor jongeren en studenten kun je wat creatiever omgaan met de vraag naar een eigen ruimte. Zij hebben liever een tiny house of een container, dan dat ze tot op hoge leeftijd bij hun ouders moeten wonen. Geef ze een kans."*

2. Men wil dan ook meer ruimte voor **creativiteit en flexibiliteit in het aanpakken van de woningnood.**

- Overregulering en inconsistent beleid tussen gemeenten, de provincie en het rijk worden als grote bottleneck ervaren. Deelnemers spreken de behoefte uit aan eenduidige en toegankelijke regelgeving en snellere procedures.

- Bewoners vragen om beter gebruik van leegstaande panden, bedrijfsterreinen en recreatieparken voor woningbouw. Maar ook om meer mogelijkheden om op boerenerven of in eigen tuinen nieuwe woningen te creëren of na te denken over wonen op water.
- Doorstroming moet gestimuleerd worden, bijvoorbeeld met seniorenwoningen en levensloopbestendige woningen, zodat er woningen voor jonge gezinnen vrijkomen.
- Ook is er behoefte aan nieuwe woningen in of bij kleine kernen. Dit wordt ook als kans gezien voor behoud van sociale cohesie en verenigingsleven. Vaak mag kleinschalig bouwen daar echter niet, terwijl er op andere plekken, waar nog geen voorzieningen zijn, hele nieuwe wijken worden gebouwd.
- Texel vraagt om maatwerk vanwege de unieke ligging en functie voor recreatie en natuur.

Bewoner Dirkshorn: *"In Warmenhuizen zit Vezet waar veel jongeren werken. Om ruimte te maken voor woningen hebben we de voetbalclub naar buiten verplaatst. Op de vrijgekomen plek konden we daarna binnen het dorp bijbouwen en de jongeren huisvesten."*

Bewoner Huizen: *"Ik heb toevallig een grote tuin en ik wil voor mijn kinderen daar kleine woningen op bouwen. In ons plan zetten we daarbij in op het verbeteren van de kwaliteit van de natuur. Van de gemeente mocht het, van de provincie weer niet. Elders is het weer andersom. Het boek met regels en vergunningen moet echt dunner worden."*

3. Bij keuzes op het gebied van woningbouw zijn de belangrijkste nevenbelangen die worden genoemd: het **behoud van sociale cohesie, voorzieningen en mobiliteit.**

- Veel bewoners pleiten voor organische groei, ook als dat langzamer gaat. Ze willen meer aandacht voor kwaliteit, gezondheid, mobiliteit en sociale cohesie.
- In dat kader vragen bewoners extra mogelijkheden om jongeren te huisvesten. Als die wegtrekken, gaat dat al snel ten koste van sociale voorzieningen als scholen, verenigingen en zorg.
- Bouwen aan de randen van dorpen wordt vaak als positief ervaren, mits het karakter van het landschap behouden blijft. In steden wordt verdichting gesteund, op voorwaarde van goede infrastructuur en voorzieningen. Groen, sport, spel en de hond uit kunnen laten, wordt essentieel geacht in woonwijken.
- Mobiliteit zien velen als een voorwaarde voor nieuwbouw. Binnen steden moeten nieuwe wijken goed worden aangesloten op bestaande wijken en voorzieningen. Men ziet ruimte voor groei in de kop van Noord-Holland, maar dan moet er eerst geïnvesteerd worden in de infrastructuur, denk aan de A7 doortrekken. Ook is het in dit kader belangrijk om vaker regionaal te denken op het gebied van het openbaar vervoer. Nu zijn de verbindingen tussen gemeenten vaak nog ontoereikend.

Bewoner Dirkshorn: *"We zijn groot geworden door verenigingen en door samen dingen te doen. Als je het dorpsleven wil behouden, moet je bouwen. Want als een hele generatie wegtrekt, ben je die kwijt en verlies je de samenhang die zo belangrijk is."*

Bewoner Texel: *"Mobiliteit is de grootste beperkende factor voor industrie, bedrijvigheid en wonen. Tot onze verbazing krijgen we keer op keer van de provincie te horen dat het niet mogelijk is om de Noordkop beter te ontsluiten."*

4. Daarnaast hecht men (uiteraard) aan een **gezonde leefomgeving**. Wel wordt het minder vaak genoemd. Wellicht beschouwen zij dat als een gegeven of gaat woningbouw voor alles.

- Bewoners willen dat gezondheid (luchtkwaliteit, rust, recreatie, groen) een volwaardig criterium is bij ruimtelijke afwegingen.
- Ook zou woningbouw gepaard moeten gaan met meegroeiende recreatievoorzieningen.
- Vervuiling door bijvoorbeeld Tata Steel of Schiphol wordt op de meeste plekken niet spontaan genoemd. De meeste bewoners zien het belang van werkgelegenheid en zelfvoorzienendheid, maar ze maken zich ook zorgen om wat het doet met de luchtkwaliteit. Hierbij maakt het veel uit of en hoe je persoonlijk met deze industrieën te maken hebt.

Bewoner Texel: *"In de keuzes voor de toekomst is gezond het kernwoord. Gezond water, gezonde lucht, een gezonde omgeving."*

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Ik werk zelf niet in de industrie en ik zie dan ook vooral de vervuiling. Die zou ik liever niet in de provincie hebben."*

5. Deelnemers vrezen verrommeling, ook omdat ze **het huidige landschap waarderen.**

- Verrommeling van het landschap door ongecoördineerde bebouwing of grote villa's wordt als negatief ervaren.
- Recreatiegebieden moeten toegankelijk blijven, ook bij toenemende bebouwing.

Bewoner Beverwijk: *"Je hebt overal dichtbij een stadspark, een strand, een bos. Daar zijn we in Noord-Holland mee gezegend."*

Bewoner Amsterdam Nieuw-West: *"Kinderen weten nog maar weinig van de natuur, daarom is het belangrijk dat ze de mogelijkheid houden om in de natuur te recreëren."*



Beverwijk, 28 mei 2025



Huizen, 21 mei 2025

WERKATELIER AMBTENAREN MEDEOVERHEDEN EN BELANGENORGANISATIES

1. Welke onderwerpen moeten er terugkomen in de Omgevingsvisie?

Recreatie, natuur en voorzieningen

- **Ruimte voor recreatie** wordt niet net als voorzieningen bij nieuwe woningbouw gepland.
- **Balans** tussen stedelijke groei en recreatieve functie is belangrijk.
- **Sport** ook nodig bij stedelijke verdichting.
- **Voorzieningen** moeten meegroeien met de groei van woningen in steden en kernen.
- **Leefbaarheid** bij binnenstedelijk bouwen onder druk als er geen aandacht is voor groen, sport en recreatie.
- Groen bij woningbouw helpt ook voor **klimaatadaptatie en hittestress**.
- Wijs plekken in natuurgebieden aan waar je niet mag bouwen.
- Wijs groen voor bescherming en groen voor recreatie aan; ook binnen steden.

Woningbouw

- Duidelijk aangeven **waar** gemeenten kunnen bouwen.
- Woningbouw en **belangenafweging andere opgaven** moet goed gebeuren: water, klimaatadaptatie, landbouw, landschappelijke kwaliteit.
- **Sturing** op de integratie van zorg en wonen: zorglandschap en omgaan met vergrijzing.
- Begeleid kleinere gemeenten om aanspraak te maken op investeringen en subsidies.
- Woon-werk afstand balans belangrijk.

Landbouw

- Gronden vastleggen voor landbouw.
- Landbouw en natuur niet scheiden. Maar landbouw is geen natuur. En toegang tot landbouwgrond voor recreatie niet mogelijk vanwege regels.

Energie

- Focus op provinciaal niveau op de energieinfrastructuur die er nodig is voor de functies die er worden gepland.
- **Ruimtelijke component** van de energievisie nodig, zodat je in de verordening kan sturen.

- Sommige bescherming bij Alkmaar kan minder om transitie mogelijk te maken.

Wonen en industrie
- **Economische kracht** van de industrie in de regio is belangrijk.
- **Risico's** van industrie dichtbij woongebied niet negeren.
- **Schone Luchtakkoord**: wat doen we ermee?
- Meer ruimte tussen industrie en wonen.
- Woningen niet overal mogelijk bij industrie.
- Het doel is een leefbare omgeving.
- Gezamenlijk traject richting gezonde leefomgeving.

Mobiliteit
- **Duurzaam bereikbaarheidsnetwerk** is nodig.
- Investeren in **openbaar vervoer en doorfietspaden**.
- Multimodaal reizen.
- Geen extra mobiliteit en kosten creëren door basisbehoefte voorzieningen ver uit elkaar te leggen.
- **Doorfietsroute NHN** nodig, kan worden gecombineerd met groenblauwe dooradering.

Sturing
- Veel behoefte aan **lange termijn sturing** vanuit de provincie.
- Sturing nodig voor **voorzieningen** naast het aantal woningen.

Bescherming (cultuurhistorisch) landschap
- **Lintbebouwing** historisch landschap, maar lastig om bij te bouwen. Zou het mogelijk zijn om een tweede lint bij de bouwen?
- **Landschap rondom dorp beschermen.**
- Gemeenten ingepakt in Beschermd Landschap, we moeten elkaar eerder vinden.
- Wat kan erbuiten stedelijk gerealiseerd worden?

Woningbouw
- Meer regie nodig op kwaliteit van woningbouw in relatie tot karakteristiek van het dorp. In hoeverre kan de provincie hierop sturen?
- **MRA verstedelijkt sterk, minder capaciteit voor landschap.**
- Vanwege urgentie woningbouw mag het ook ten koste gaan van landbouwgrond.
- Maatschappelijke probleem van doorschuiven naar geschikte woning aanpakken.
- Kas omzetten naar wonen is geen mooi landschap.

2. Vraagstukken die uit het gesprek kwamen

Rol van de provincie / sturing
- Geen overeenstemming tussen deelnemers over wat de verwachtingen mogen zijn van de provincie bij het stimuleren van **voorzieningen en recreatie bij binnenstedelijk bouwen**.
- Moet de provincie kwaliteitseisen stellen voor nieuwbouw om karakteristiek van dorp/stad te behouden?
- Juist niet te veel sturen door de provincie.
- Sturing hoeft niet altijd regels te zijn maar kan ook financiering of gesprek zijn.
- Welke sturing is gewenst?
- Is omgevingskwaliteit iets dat bij de provincie hoort?
- Maak **concreet** wat er bij de provincie hoort. Lokale bestuurders willen ook eigen regie. Maar provincie moet wel sturen want is gedecentraliseerd.
- Het detailniveau van de provincie laat niet echt toe om specifieke planinpassing te regelen over een boom om een gebouw.

Leefbaarheid van dorpen en steden
- (Hoe) kan de provincie stimuleren om de **woningbouw opgave naar NHN** te verplaatsen?
- Is het handiger om woningbouw te **concentreren of te spreiden**?
- Spreiding van woningbouwopgave naar NHN zou kunnen bijdragen aan het **in stand houden van voorzieningen**. Maar is daar genoeg economische activiteit?
- Moeten we niet bouwen op de plekken waar er vraag naar is?

- Zijn we bereid tijdelijk slechtere omgeving te hebben om op de lange termijn een betere leefomgeving te hebben?
- Is een ontwikkelingstoets zoals ABC vroeger nodig om plannen te kunnen toetsen? Bijvoorbeeld op basis van STOMP-principe?

Cultuurhistorische waarden
- Kunnen gebruikt worden om te ontwikkelingen. Maar kan ook een lock-in veroorzaken. Willen we behouden of met respect voor cultuurhistorische waarden ontwikkelen?

3. Kansen en benaderingen
- **Industrieterrein van provinciaal belang** om ruimte te creëren tussen industrie en wonen. Maar zet je zelf niet klem!
- **Flexibiliteit in regels:** tijdelijk over een norm heen mogen gaan om de piek uitstoot te bereiken door middel van investeringen. Daarna daalt de uitstoot dan.
- **Flexibiliteit in scenario's:** toekomst staat niet vast en kan snel veranderen. Sta niet te veel op de rem.
- **Recreatie en natuur zijn kansen** om klimaat adaptief te ontwikkelen, hittestress te voorkomen en gezondheid en leefbaarheid te bevorderen.
- Gezamenlijk traject richting **gezonde leefomgeving**: niet nú verandering eisen.
- Scherpere **visie op industrie** in Noord-Holland Zuid nodig: normen alleen zijn niet genoeg. Leefbaarheid is een belangrijk doel. Je kunt dan dus ook niet overal bouwen.
- **Basiskwaliteit natuur in stedelijk en landelijk gebied**: meer sturing vanuit de provincie op het waarborgen van groen bij bestaande bouw en nieuwbouw.
- Kijk bij een visie naar de echte **oorzaak** van een probleem.
- Regie op projectontwikkelaars: drijven de prijs op voor landbouw. Veel grond aankopen en daarna lobby.
- Stadse omgevingskwaliteit is aan de gemeenten.
- **Cultuurhistorische waarde** als koppelkans.

4. Oproepen en adviezen aan de provincie
- **Wees eerlijk** over wat er niet in te passen is.
- Leg uit waar de zure kant van een besluit ligt.
- Maak een **keuze**: waar kunnen dingen wel en niet.
- Behoud ruimte voor **maatwerk**, zet jezelf niet onnodig vast.
- **Neem de regie en verantwoordelijkheid** voor recreatie en natuur.


Praat mee
in jou
AMSTERDAM
Provincie
Noord-Holland

HAARLEM, JULI 2025

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Martine van den Heuvel

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, juli 2025

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

Verzenddatum

26 JUNI 2025

Kenmerk
2368271/2411848

Uw kenmerk

Betreft: Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststelling wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I.

Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Provinciale Monumenten en Stiltegebieden. 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.[1] Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022.[2] Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces.[3] De werkingsgebieden en de bijlagen worden waar nodig elk half jaar gewijzigd gericht op in werking treden op 1 juli en 1 februari.

Op 25 februari 2025 hebben wij de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-I in ontwerp vastgesteld. Per brief (met het kenmerk 2368271/2368288) bent u hierover door ons college geïnformeerd. De wijzigingen hebben van 19 maart t/m 29 april 2025 in ontwerp ter inzage gelegen.[4] De zienswijzen zijn verwerkt in de Nota

[1] Artikel 13.2 (algemeen) en artikel 6.7 (specifiek voor het NNN) Delegatiebesluit OV NH2022.
[2] Artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022.
[3] Hierover zijn uw Staten in meerdere brieven geïnformeerd. Zie o.a. de brieven met de kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.
[4] https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2025/Februari_2025/Provincie_wijzigt_grenzen_van_locaties_in_Noord_Holland

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

van beantwoording (zie bijlage 3). Op 24 juni jl. hebben wij de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-I, met de bijbehorende nota van beantwoording, definitief vastgesteld.

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 Nederland (NNN);
- 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)
- Beschermd 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 hoofdstuk 2.2 (categorie A) van de nota van beantwoording (bijlage 3). 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

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) ambtshalve wijzigingen. Paragraaf 2.2 (categorie B en C) van de nota van beantwoording (bijlage 3) bevat een toelichting op deze aanpassingen.

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=c5d4c2d5f6a74bcab0ae87794ced4c7c

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 hebben wij beschikbaar gesteld als onderdeel van de terinzagelegging, ten behoeve van de verbetering van de begrijpelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

Wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook één wijziging in de inhoud van de bijlagen behorende bij de OV NH2022. Deze wijziging is opgenomen in het bijgevoegde wijzigingsbesluit (bijlage 1) en in de Nota van Beantwoording (bijlage 3, paragraaf 2.3).

Het gaat in dit geval om een technische wijziging in Bijlage 10 (gegevens en bescheiden). Wij voeren deze wijziging ambtshalve door.

Uitkomsten terinzagelegging

Wij hebben in totaal 30 zienswijzen ontvangen. Zeventien zienswijzen betreffen de herbegrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Elf zienswijzen betreffen de wijziging van het Stiltegebied bij het IJsbaanterrein in Wormer. Eén zienswijze betreft de provinciale wegen. De overige zienswijzen hebben geen betrekking op de wijzigingen die ter inzage hebben gelegen. Een aantal zienswijzen geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Het betreft de zienswijzen op het onderwerp NNN. Hoofdstuk 2 van de nota van beantwoording (bijlage 3) bevat een overzicht van de wijzigingen n.a.v. de terinzagelegging. Hoofdstuk 3 en 4 van de nota van beantwoording (bijlage 3) bevatten een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan. Hieronder lichten wij de belangrijkste wijzigingen en de uitkomsten van de terinzagelegging nader toe.

Ontgrenzing stiltegebied ijsbaanterrein in Wormer

In deze ronde ontgrenzen wij het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied (zie wijzigingsnummer 18.1.2025 in de Nota van beantwoording, bijlage 3). De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportbestemmingen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de ontgrenzing van het werkingsgebied wordt dit hersteld. De gemeente Wormerland heeft daarnaast een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermd Landschap en het Landelijk Gebied op deze locatie. De besluitvorming hierover heeft separaat plaatsgevonden van de nu voorliggende ontgrenzing. De conceptontheffing is op 12 mei jl. aan de commissie Ruimte voorgelegd en is op 3 juni door GS verleend. Tegen de gedeeltelijke ontgrenzing van het stiltegebied zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het voorgenomen besluit tot ontgrenzing van het stiltegebied.

Wijzigingen in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Een aantal zienswijzen geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit ten aanzien van het werkingsgebied NNN. Het ontwerpbesluit wordt op drie punten aangepast:

- De contour van de begrenzing van de Bloemendalerpolder (wijzigingsnummer 79.1.2025) wordt op verzoek van de gemeente Amsterdam en de GEM Bloemendalerpolder CV

gewijzigd, zodat deze aansluit bij het laatste inrichtingsplan van het gebied.
- Een aantal zienswijzen heeft betrekking op een ontgrenzing van 170 ha waarbij veel wegen en bijbehorende bermen uit het NNN worden gehaald (wijzigingsnummers 55.1.2025 en 68-1-2025). In het definitieve besluit wordt een deel van de ontgrenzingen (in totaal circa 6,5 ha) weer teruggedraaid. In deze gevallen bleek de verharding bijvoorbeeld geen rijbaan, maar een fietspad of beheerweg te zijn. In tegenstelling tot een openbare weg worden die verhardingen wel in het NNN toegestaan.
- Naar aanleiding van de zienswijze van de Gemeente Waterland wordt de ontgrenzing aan de Oostzijde van het bestemmingsplan "Monnickendam Galgenriet 2019" iets vergroot (wijzigingsnummer 42.1.2025). Er zat in het ontwerpbesluit nog een kleine overlap van het NNN met dit ruimtelijke plan, waar voor de vaststelling NNN-compensatie heeft plaatsgevonden.

Hieronder volgt een toelichting op de herbegrenzing van het NNN en de grotere wijzigingen in deze ronde.

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 besluit 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 naar aanleiding van dit besluit met minder dan één hectare toe. Onder de tabel wijziging werkingsgebieden in de Nota van beantwoording (bijlage 3) 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 herbegrenzingen zijn gebaseerd op artikel 6.55 van de OV NH2022 in samenhang met artikel 6.7 van het Delegatiebesluit OV NH2022.

De meeste herbegrenzingen zijn van beperkte omvang. Deze ronde bevat 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, slobeend 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 is deze ronde wijzigingen niet ter consultatie aan uw Staten voorgelegd.

Wijziging begrenzing provinciale monumenten in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Deze wijzigingsronde bevat een verfijning van de contouren van de provinciale monumenten. De regels over provinciale monumenten en het daarbij behorende werkingsgebied zijn ook onderdeel van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022. Om te borgen dat de kaarten van de provinciale monumenten in de OV NH2022 en het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 overeenkomen, omvat dit besluit ook een wijziging van het werkingsgebied provinciale monumenten in het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 voor 7 gemeenten (bijlage 2). De tabel in de nota van beantwoording (bijlage 3, paragraaf 2.2) bevat een nadere toelichting op de wijzigingen in het werkingsgebied provinciale monumenten.

Tot slot

De wijzigingen van deze ronde treden in werking op 1 juli 2025. Over de volgende ronde wijziging werkingsgebieden & bijlagen, 'ronde 2025-II', wordt u in het najaar geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/a.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

1. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I
2. Wijzigingsbesluit Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022
3. Nota van beantwoording wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I

Provincie Noord-Holland

PROVINCIAAL BLAD

Officiële uitgave van de provincie Noord-Holland

Omgevingsverordening NH2022 wijziging werkingsgebieden en bijlagen ronde 2025-I

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op

Artikelen 4.1, 6.13, tweede lid, 6.19, vijfde lid, 6.55, 6.56 en 13.4 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Artikelen 6.1, 6.3, 6.7 en 13.2 en 13.3 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Besluiten:

Artikel I

De Omgevingsverordening NH2022 wordt als volgt gewijzigd,

zoals is aangegeven in Bijlage A.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Haarlem, 24 juni 2025
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Concept

Dit document bevat verschilmarkering t.o.v. eerdere regelingtekst.

Tekst en afbeeldingen die worden toegevoegd zijn onderstreept en groen gemarkeerd, of van een groen kader voorzien.

Tekst en afbeeldingen die worden verwijderd zijn doorgestreept en rood gemarkeerd, of van een rood kader voorzien.

Concept

Bijlage A

A

Bijlage II wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Informatieobjecten

10-5 risicocontour amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioc777509c-0c3a-481e-a5d9-5a0233bf2d68/nld@2024-06-26;435
10-5 risicocontour luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22giode08908b-8bd6-43a2-b102-220b96d94eac/nld@2024-06-26;434
10-5 risicocontour luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio326f7eb5-6afd-434a-95ed-f09cf2bfd4bb/nld@2024-06-26;433
10-6 risicocontour amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio2b381818-6b12-4ebd-9aae-9b34eb224887/nld@2024-06-26;439
10-6 risicocontour luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22giobcf5c32f-1b81-4c65-91ef-ad7d17790c9c/nld@2024-06-26;438
10-6 risicocontour luchthaven loodswezen ijmuiden	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio0b44f46a-47f2-4695-85aa-4a1bb40d519e/nld@2024-06-26;437
10-6 risicocontour luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio09af709e-aed3-45a0-95ba-5d4a25c32393/nld@2024-06-26;436
48 db(a) geluidscontour amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio1f029ddc-287f-41de-88c0-91029cfbe59a/nld@2024-06-26;446
48 db(a) geluidscontour luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio95d3bfbf-e33d-4d45-9531-cea2089992ea/nld@2024-06-26;441
48 db(a) geluidscontour luchthaven loodswezen ijmuiden	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio6a809098-4371-41c9-a541-06acd91a999e/nld@2024-06-26;444
48 db(a) geluidscontour luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22giodbea809a-70fa-4636-aae7-fc05b9389893/nld@2024-06-26;442
56 db(a) geluidscontour amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio727c35b6-74cb-4685-b5a9-ab428ae29331/nld@2024-06-26;447
56 db(a) geluidscontour luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio03d664f8-3021-4238-92ef-6ceb3e99a936/nld@2024-06-26;443
56 db(a) geluidscontour luchthaven loodswezen ijmuiden	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio96963fd7-08e0-4c7f-8af6-552345625fea/nld@2024-06-26;445
56 db(a) geluidscontour luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio070db28b-8e7f-4368-91e4-e90233835c3a/nld@2024-06-26;449
70 db(a) geluidscontour amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioca510404-9b23-4028-958c-bd6e0b84b445/nld@2024-06-26;448
agrarische bedrijven	/join/id/regdata/pv27/2025/gio1e82d5b2-ddd4-4bad-a58f-c7693a76a1ce/nld@2025-03-11;898
beoordeling veehouderij en ammoniak	/join/id/regdata/pv27/2024/22giocfc9cc2b-afe6-4eba-97ad-81b4d1e7d06b/nld@2024-06-26;481
beperkingengebied provinciale wegen	~~/join/id/regdata/pv27/2024/22giof621132c-69f0-4f39-b558-d873bc4ababe/nld@2024-06-26;828~~ /join/id/regdata/pv27/2025/giof621132c-69f0-4f39-b558-d873bc4ababe/nld@2025-03-11;927
beperkingengebied regionale waterkeringen	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioaae67c40-05a9-41bc-abdd-3d6c2c17986f/nld@2024-06-26;479

Concept

beschermd landschap	~~/join/id/regdata/pv27/2025/gioc51a5ac7-f772-4c71-9b44-dfbf3918c2fb/nld@2025-03-13;916~~ /join/id/regdata/pv27/2025/gioc51a5ac7-f772-4c71-9b44-dfbf3918c2fb/nld@2025-06-26;947
beschermingszone stortplaatsen wet milieubeheer	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio2d7b84e7-1d19-47d0-aeb4-8d1a3856ea88/nld@2024-06-26;484
bestaand zaadveredelingsbedrijf	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio827acd9a-4114-461e-8252-3d8b6846b34f/nld@2024-06-26;483
cultureel erfgoed - provinciaal beschermde structuur	/join/id/regdata/pv27/2024/22giod0d4d0a0-762f-4e21-9364-c2a2532a534c/nld@2024-06-26;521
cultureel erfgoed - provinciale monumenten	~~/join/id/regdata/pv27/2025/giod5e63d78-2399-4e45-9377-e34dda41df61/nld@2025-03-13;895~~ /join/id/regdata/pv27/2025/giod5e63d78-2399-4e45-9377-e34dda41df61/nld@2025-03-11;925
datacenter clustering toegestaan	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio7754f80a-aef2-4c91-aa70-37ed15e655e5/nld@2024-06-26;783
datacenters uitgesloten	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioc1dfc190-cf63-4703-bff1-e0adbceff204/nld@2024-06-26;782
erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioe7e6e830-71f2-4b03-8fad-84d2dce09a65/nld@2024-06-26;792
foerageergebieden	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof17ce966-5918-4ef5-84a1-7d12ad905a82/nld@2024-06-26;524
gebiedsakkoord oostelijke vechtplassen	/join/id/regdata/pv27/2024/gioa75ee6d5-be5d-4d34-9354-09a08d533865/nld@2024-12-18;784
glastuinbouwconcentratiegebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio134c8c65-43cb-4ec9-a1d2-aa006898fb24/nld@2024-06-26;836
grondbewerkingen voor permanente bollenteelt toegestaan	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio8dc43e8c-0473-43ce-9b73-53a5ec7b14ca/nld@2024-06-26;808
grondbewerkingen voor permanente bollenteelt uitgesloten	/join/id/regdata/pv27/2025/gio91e1695e-fc30-4412-8230-a4a159c90383/nld@2025-03-11;893
grondwaterbeschermingsgebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof36bd731-1634-4e0f-b1ba-55468bda2907/nld@2024-06-26;530
hoogtebeperkingen amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioe14fb734-5732-4f1b-8068-649644f3d0be/nld@2024-06-26;528
hoogtebeperkingen luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof9fdde7d-4787-433e-87a0-148494304846/nld@2024-06-26;532
hoogtebeperkingen luchthaven loodswezen ijmuiden	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio2f6ce8c5-de3e-477a-a62d-5ad605ecd192/nld@2024-06-26;531
hoogtebeperkingen luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio2e1d2431-0882-485b-9de3-008ee513509a/nld@2024-06-26;522
industrieterrein met provinciale geluidproductieplafonds	/join/id/regdata/pv27/2024/22giofa9cc1e3-37a5-4e94-bce4-04deb2b3c206/nld@2024-06-26;865
industrieterrein van provinciaal belang	/join/id/regdata/pv27/2025/gioae28593d-62e0-47ca-8112-c28c88922f43/nld@2025-03-11;919
landelijk gebied	~~/join/id/regdata/pv27/2024/giodb81b4b4-b910-43de-a532-37b42933c292/nld@2024-12-18;894~~ /join/id/regdata/pv27/2025/giodb81b4b4-b910-43de-a532-37b42933c292/nld@2025-06-26;943
lib 5 zone schiphol	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio9aac2a9c-e4f7-4307-bd19-8ffc73efabd1/nld@2024-06-26;588
luchthavengebied loodswezen ijmuiden	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio754b3f7b-150b-4eda-ae70-7f5ad314bd0f/nld@2024-06-26;584

Concept

luchthavengebied luchthaven amsterdam heliport	/join/id/regdata/pv27/2025/gio07632cf9-4740-465e-a05c-d1d9a9726e96/nld@2025-03-11;896
luchthavengebied luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio0ffeae80-96b7-4639-8eab-3b7ee138f15b/nld@2024-06-26;585
luchthavengebied luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22giodc354d41-a2fa-496d-b088-591b9119cbe5/nld@2024-06-26;587
milieucontour industrieterrein van provinciaal belang	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioe2875015-d954-4fd5-959e-c47fa825d5b8/nld@2024-06-26;591
natura2000	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio9e47acd3-1d3d-4911-ac79-6841a78b4ca3/nld@2024-06-26;620
natura2000-bufferzone	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio79829d54-7503-4d53-bfe7-fc1bac6d2930/nld@2024-06-26;623
natuurnetwerk nederland	~~/join/id/regdata/pv27/2024/22gio6a7a680e-8501-44eb-b68e-00c0d30978e8/nld@2024-06-26;853~~ /join/id/regdata/pv27/2025/gio6a7a680e-8501-44eb-b68e-00c0d30978e8/nld@2025-06-26;945
natuurverbindingen	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio70cfb3f2-c78b-47af-93de-0c1743a16570/nld@2024-06-26;790
nautisch beheer - aalsmeer	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio37fbd64c-8475-4765-a56d-afaaacd420cf/nld@2024-06-26;618
nautisch beheer - agv	/join/id/regdata/pv27/2024/22giofb43c410-3647-4076-a7db-b03d78482bea/nld@2024-06-26;831
nautisch beheer - amsterdam	/join/id/regdata/pv27/2024/gio34f4ca48-b950-42a0-ba7b-6dc851877e50/nld@2024-12-18;869
nautisch beheer - castricum	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio5592437a-65d3-4182-ac6e-3e5a5c9cc221/nld@2024-06-26;614
nautisch beheer - hhnk	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioc1953b84-af66-44b5-8d4b-288a3bbdf418/nld@2024-06-26;622
nautisch beheer - pnh	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio74820f23-f0fe-452f-9e29-56a677c025d8/nld@2024-06-26;810
nautisch beheer - rijnland	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof06c00bc-413c-4f08-aa58-b2fe0de6774e/nld@2024-06-26;617
nautisch beheer - uitgeest	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof170e698-9cff-44c8-bdae-b915b28b81c4/nld@2024-06-26;625
nautisch beheer - wijdemeren	/join/id/regdata/pv27/2025/gio41626a3a-9340-4d66-aef3-a91354ae6dc7/nld@2025-03-11;913
nautisch beheer - zaanstad	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioa199822a-0204-4001-8ec4-97d2425600ce/nld@2024-06-26;611
noord-holland noord	/join/id/regdata/pv27/2024/22giob1b63a5c-d61f-4923-ad72-abeb3467f7d3/nld@2024-06-26;635
noord-holland noord - landelijk gebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22giodd205838-c22f-4d47-afa1-903df165aac1/nld@2024-06-26;845
omgevingswaarde wateroverlast	/join/id/regdata/pv27/2024/22giod4a4ee9f-dc87-4871-b7ca-4824cbd6da6b/nld@2024-06-26;627
ontgrondingen	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio7d05e1b3-3f4a-4bb3-82d4-7038e7f11411/nld@2024-06-26;871
oude bosgroeiplaatsen	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio09ab8ecf-cf29-441d-8629-517a62983981/nld@2024-06-26;632
peilbesluit	/join/id/regdata/pv27/2025/gio4b81efda-360f-4577-abeb-bedb57d7e976/nld@2025-03-11;890
regionale verdringingsreeks amstel gooi en vecht	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioe34856da-9029-4570-a4cf-8d35911cb44c/nld@2024-06-26;781

Concept

regionale verdringingsreeks regio ijsselmeergebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22giodfc59fb1-4a6e-464e-a435-065f1699bc59/nld@2024-06-26;780
regionale waterkeringen	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio93d11deb-0e0b-47e9-b20a-2c10fe5c401f/nld@2024-06-26;645
stiltegebieden	~~/join/id/regdata/pv27/2025/gio54c5ca75-44cf-4548-9678-a0197a6e436e/nld@2025-03-13;899~~ /join/id/regdata/pv27/2025/gio54c5ca75-44cf-4548-9678-a0197a6e436e/nld@2025-03-11;931
stortplaatsen wet milieubeheer	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio2cfdb2af-a69c-4c77-9595-82a67ed601c8/nld@2024-06-26;648
strandzonering - natuurstrand	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof6e5652a-1eeb-41c7-900a-39ea962cb6c4/nld@2024-06-26;816
strandzonering - seizoenstrand	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio6ec711f4-c303-4173-bbb1-1f852fe5ec40/nld@2024-06-26;815
transformatiegebied industrieterrein van provinciaal belang	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio02c88236-8c82-4a38-9703-f3fa06cfd17c/nld@2024-06-26;663
tuinbouwconcentratiegebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio46e77f8b-63d8-4d1c-ac18-8a0add40d786/nld@2024-06-26;859
vaarwegbeheer - beheer agv	/join/id/regdata/pv27/2024/22giof1d3c2eb-40bd-4525-8376-0ad7bc9da937/nld@2024-06-26;832
vaarwegbeheer - beheer gemeente	~~/join/id/regdata/pv27/2024/22gio498aef39-d61a-422d-bae9-3a1bd5df4c4c/nld@2024-06-26;841~~ /join/id/regdata/pv27/2025/gio498aef39-d61a-422d-bae9-3a1bd5df4c4c/nld@2025-03-11;933
vaarwegbeheer - beheer hhnk	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio7f8a1d72-701e-444f-b499-2ebd14d0581c/nld@2024-06-26;667
vaarwegbeheer - beheer pnh	/join/id/regdata/pv27/2024/22gioab590f5f-fbf9-4481-8d70-8f0a15a29d63/nld@2024-06-26;806
vaarwegbeheer - beheer recreactieschap alkmaarder- en uitgeestermeer	/join/id/regdata/pv27/2025/gio4c4d47ee-7f17-468e-a9d9-d066b32c829e/nld@2025-03-11;670
vaarwegbeheer - beheer rijnland	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio83214f88-f664-4780-9189-a227c832e6d1/nld@2024-06-26;668
vaarwegbeheer - profiel en bediening	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio8d8a2418-4874-4213-b7ea-97ace5761683/nld@2024-06-26;835
vaarwegbeheer - rechtstreeks werkende regel	/join/id/regdata/pv27/2025/gioaa027008-40f6-46d1-81b2-6bb42b19f711/nld@2025-03-11;918
veiligheidsgebieden luchthaven hilversum	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio7d52645a-1652-46ca-9fe6-a6dfe4084a09/nld@2024-06-26;676
veiligheidsgebieden luchthaven texel	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio0780cb07-6643-4e56-adb3-63d7635f52bf/nld@2024-06-26;665
waterwingebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22giofad5fec8-c384-481b-9805-be88e0e4e5e5/nld@2024-06-26;689
wegen met provinciale geluidproductieplafonds	~~/join/id/regdata/pv27/2024/22gio5499b3ee-60f0-4e61-939c-3dfb585b722e/nld@2024-06-26;820~~ /join/id/regdata/pv27/2025/gio5499b3ee-60f0-4e61-939c-3dfb585b722e/nld@2025-03-11;929
zaadveredelingsconcentratiegebied	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio1698216a-6f4a-49f1-9fde-bddae8c5e495/nld@2024-06-26;698
zoekgebieden wind en wind en zon res	/join/id/regdata/pv27/2024/22gio162f9091-504a-4b66-9688-41dd4fc07bbd/nld@2024-06-26;875

III

Bijlage 10 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage 10 Gegevens en bescheiden

Gegevens en bescheiden

A. Aanvullende algemene gegevens en bescheiden voor een aanvraag om een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift als bedoeld in artikel 4.1 van de verordening

De gegevens en bescheiden die in aanvulling op de afdelingen 7.1 en 7.2 en paragraaf 7.5.2 van de Omgevingsregeling en artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht dienen te worden verstrekt voor een aanvraag om een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift als bedoeld in Artikel 4.1 van de verordening zijn:
a. de gewenste startdatum van de activiteit; en
b. de verwachte duur van de activiteit.

B. Aanvullende specifieke gegevens en bescheiden voor een aanvraag om een omgevingsvergunning of een maatwerkvoorschrift als bedoeld in artikel 4.1 van de verordening

B1 Activiteit in Stiltegebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Afdeling 4.3 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. het oogmerk en noodzaak van de activiteit;
b. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
c. de mate van geluidshinder van de activiteit;
d. de tijdsduur en periode waarbinnen de activiteit zich afspeelt;
e. een rapport verstoring en maatregelen, waarin wordt ingegaan op de aard en mate van de verstoring, de onderzochte alternatieve locatie of bron, de onderzochte geluidbeperkende maatregelen en de te treffen geluidbeperkende maatregelen; en
f. een akoestisch onderzoek.

B2: Hebben of oprichten van een boorput in grondwaterbeschermingsgebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.45 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang;
c. een alternatievenstudie;
d. een rapportage omtrent het bodemrisico.

B3: Uitvoeren van grond- of funderingswerk op diepte van >3 meter onder maaiveld in grondwaterbeschermingsgebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.46 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang;
c. een alternatievenstudie;
d. een rapportage omtrent het bodemrisico.

B4: Leggen van buisleiding voor transport van gassen of vloeistoffen in grondwaterbeschermings-gebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.47 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang;
c. een alternatievenstudie;
d. een rapportage omtrent het bodemrisico.

B5: Lozen van afstromend water op of in de bodem in grondwaterbeschermingsgebied

Concept

Concept

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in artikel Artikel 4.48 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang;
c. een alternatievenstudie;
d. een rapportage omtrent het bodemrisico.

B6: Aanleggen uitstrooiveld of (dieren)begraafplaats in grondwaterbeschermingsgebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.49 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang.

B7: Toepassen van verontreinigde grond en baggerspecie in grondwaterbeschermingsgebied

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.51 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of situatieschets;
b. een motivatie van het groot openbaar belang;
c. een alternatievenstudie;
d. een rapportage omtrent het bodemrisico.

B8: Verrichten van milieubelastende activiteiten op gesloten stortplaats

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.62 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:

(gereserveerd)

B9: Verrichten van milieubelastende activiteiten in beschermingszone stortplaatsen Wet milieubeheer

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.63 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:

(gereserveerd)

B10: Activiteit op of nabij een provinciale vaarweg

Voor zover het gaat om een aanvraag als bedoeld in Artikel 4.77 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 bouwtekening van de activiteit met informatie over de constructie van het bouwwerk;
c. een boortekening met doorsnede en dwarsprofiel;
d. een foto of ander beeldmateriaal van de locatie van de activiteit.

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.

C. Algemene gegevens voor het doen van een melding of het voldoen aan een informatieplicht als bedoeld in artikel 4.1 van de verordening

De gegevens en bescheiden die in aanvulling op artikel 4:2 van de Algemene wet bestuursrecht dienen worden verstrekt voor het doen van een melding of het voldoen aan een informatieplicht als bedoeld in Artikel 4.1 van de verordening zijn:
a. de aanduiding van de activiteit;
b. de geplande startdatum van de activiteit;
c. de verwachte duur van de activiteit;

Concept

d. het telefoonnummer van degene die de activiteit verricht;
e. de plaatsnaam, het adres, de kadastrale aanduiding of coördinaten van de locatie waarop de activiteit wordt verricht;
f. de begrenzing van de locatie waarop de activiteit wordt verricht;
g. als de activiteit waarvoor de gegevens worden verstrekt, wordt verricht door of namens een rechtspersoon of natuurlijke persoon in het kader van het voeren van een onderneming of het uitoefenen van een zelfstandig beroep: het e-mailadres van degene die de gegevens verstrekt respectievelijk de gemachtigde;
h. als de gegevens worden verstrekt door een gemachtigde: naam, adres, telefoonnummer en woonplaats van de gemachtigde;
i. als de aanvraag wordt gedaan door een gemachtigde: de ondertekende machtiging; en
j. de dagtekening.

D. Aanvullende specifieke gegevens voor het doen van een melding of het voldoen aan een informatieplicht als bedoeld in artikel 4.1 van de verordening

D1:

Vervalt

D2: Lozen van afstromend water op of in de bodem in grondwaterbeschermingsgebied

Voor zover het gaat om het doen van een melding als bedoeld in artikel 4.48 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. op welke wijze aan de bodem beschermende voorschriften wordt voldaan.

D3: Ongewoon voorval in of bij het werkingsgebied stortplaatsen Wet milieubeheer

Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.66 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:

(gereserveerd)

D4: Ongewoon voorval vaarweg

Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.83 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:(gereserveerd)

D5: Plaatsen gedenkteken langs provinciale weg

Voor zover het gaat om het doen van een melding als bedoeld in artikel 4.92 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. de plaats van de activiteit door middel van een plattegrondtekening of luchtfoto;
b. een foto of ander beeldmateriaal van de locatie van de activiteit.

D6: Ongewoon voorval provinciale weg

Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.95 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:(gereserveerd)

D7: aanleggen en gebruiken van open bodemenergiesystemen

Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.114 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:
a. een plattegrond waarop duidelijk te zien is waar de putten van het systeem zich bevinden, schaal 1:500;
b. een kaart die de locatie van het terrein ten opzichte van de omgeving weergeeft, schaal 1:25000;
c. capaciteit van de pomp(en);
d. diepte waarop wordt onttrokken en geïnfiltreerd.

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Alkmaar

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject 'voorbeschermd provinciaal monument' zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023 niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van 'Voorbeschermd provinciaal monument' te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Alkmaar

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0361/nld@2023-10-27;4

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0361/nld@2023-10-27;5

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Beverwijk

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject ‘voorbeschermd provinciaal monument’ zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Beverwijk

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0375/nld@2023-10-27;4

Toegevoegd:

/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0375/nld@2023-10-27;5

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Heemskerk

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject 'voorbeschermd provinciaal monument' zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van 'Voorbeschermd provinciaal monument' te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Heemskerk

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0396/nld@2023-10-27;2

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0396/nld@2023-10-27;3

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Opmeer

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject ‘voorbeschermd provinciaal monument’ zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Opmeer

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0432/nld@2023-10-27;4

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0432/nld@2023-10-27;5

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Uitgeest

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject ‘voorbeschermd provinciaal monument’ zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Uitgeest

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0450/nld@2023-10-27;4

Toegevoegd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0450/nld@2023-10-27;5

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Velsen

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject 'voorbeschermd provinciaal monument' zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van 'Voorbeschermd provinciaal monument' te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Velsen

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0453/nld@2023-10-27;4

Toegevoegd:

/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0453/nld@2023-10-27;5

Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022; voorbeschermingsregels gemeente Zaanstad

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 24 juni 2025, nr. 2368271/2411840 tot wijziging van het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4.16, eerste lid van de Omgevingswet en artikel 1.2 van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022;

Overwegende dat het geografisch informatieobject ‘voorbeschermd provinciaal monument’ zoals opgenomen in bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022, gepubliceerd op 7 december 2023, niet juist was begrensd;

Besluiten:

Artikel I

De geometrische begrenzing van ‘Voorbeschermd provinciaal monument’ te wijzigen zoals is aangegeven in Bijlage A en het bijbehorende Geografisch Informatieobject.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2025.

Gegeven te Haarlem, 24 juni 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Bijlage A Wijziging Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 gemeente Zaanstad

A

Bijlage II bij het Voorbereidingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt op de aangegeven wijze gewijzigd:

Bijlage II Overzicht Geografische Informatieobjecten
Voorbeschermd provinciaal monument

Verwijderd:
/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0479/nld@2023-10-27;2

Toegevoegd:

/join/id/regdata/pv27/2023/NH2022_prov_mon_gm0479/nld@2023-10-27;3

Provincie Noord-Holland

Nota van beantwoording

Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

Ronde 2025-I

Kenmerk 2368271/2412134

Inhoudsopgave

1. Algemene reactie 2
1.1 Inleiding 2
1.2 Proces 3
2. Overzicht wijzigingen 3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging 3
2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden 4
Categorie A: overzicht van wijzigingen 6
Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging 57
Categorie C: ambtshalve wijzigingen 58
Overzicht Natuurnetwerk Nederland (NNN) hectaren per wijzigingsvoorstel 59
2.3 Overzicht wijziging bijlagen 63
3. Lijst met indieners van zienswijzen 64
4. Beantwoording per zienswijze 65

1. Algemene reactie

1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Provinciale Monumenten en Stiltegebieden. 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.

De Provincie Noord-Holland past de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de OV NH2022 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.

Op 25 februari 2025 hebben Gedeputeerde Staten de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-I in ontwerp vastgesteld. De wijzigingen hebben van 19 maart t/m 29 april 2025 in ontwerp ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze Nota van beantwoording. Op 24 juni 2025 hebben Gedeputeerde Staten de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-I, met de bijbehorende nota van beantwoording, definitief vastgesteld. De wijzigingen treden per 1 juli 2025 in werking.

1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-I is op 19 maart 2025 gedurende 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 29 april 2025 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 30 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 30 zienswijzen ingediend. Zeventien zienswijzen betreffen de herbegrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Elf zienswijzen betreffen de wijziging van het Stiltegebied bij het IJsbaanterrein in Wormer. Eén zienswijze betreft de provinciale wegen. De overige zienswijzen hebben geen betrekking op de wijzigingen die ter inzage hebben gelegen.

Een aantal zienswijzen geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Het betreft de zienswijzen op het onderwerp NNN. Het ontwerpbesluit wordt op drie punten aangepast:

- De contour van de begrenzing van de Bloemendalerpolder (wijzigingsnummer 79.1.2025) wordt op verzoek van de gemeente Amsterdam en de GEM Bloemendalerpolder CV gewijzigd, zodat deze aansluit bij het laatste inrichtingsplan van het gebied.
- Een aantal zienswijzen heeft betrekking op een ontgrenzing van 170 ha waarbij veel wegen en bijbehorende bermen uit het NNN worden gehaald (wijzigingsnummers 55.1.2025 en 68-1-2025). In het definitieve besluit wordt een deel van de ontgrenzingen (in totaal circa 6,5 ha) weer teruggedraaid. In deze gevallen bleek de verharding bijvoorbeeld geen rijbaan, maar een fietspad of beheerweg te zijn. In tegenstelling tot een openbare weg worden die verhardingen wel in het NNN toegestaan.
- Naar aanleiding van de zienswijze van de Gemeente Waterland wordt de ontgrenzing aan de Oostzijde van het bestemmingsplan “Monnickendam Galgenriet 2019” iets vergroot (wijzigingsnummer 42.1.2025). Er zat in het ontwerpbesluit nog een kleine overlap van het NNN met dit ruimtelijke plan, waar voor de vaststelling NNN-compensatie heeft plaatsgevonden.

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. 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. Hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 bevat een overzicht van de wijzigingen in de bijlagen.

2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden

In de eerste ronde wijziging werkingsgebieden van 2025 gaat het om de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, ministeries, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend;
- Wijzigingen ten behoeve van de optimalisatie en afronding van het Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- 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)
- Beschermd Landschap (BL)
- Landelijk Gebied (LG)
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Stiltegebieden
- Vaarwegbeheer – rechtstreeks werkende regel
- Wegen met provinciale geluidproductieplafonds
- Beperkingengebied provinciale wegen

Viewer en tabel

Om de 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

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) ambtshalve wijzigingen.

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=c5d4c2d5f6a74bcab0ae87794ced4c7c

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;
- 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).

Categorie A: overzicht van wijzigingen

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de werkingsgebieden door te voeren in de OV NH2022. De voorstellen waarbij het GS besluit 'niet wijzigen' vermeld, worden niet doorgevoerd (conform het ontwerpbesluit). Het betreft:

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**	**Consul-tatie 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 Wijkertocht (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	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

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**
				die dan ook apart van elkaar ingetekend dienen te worden.				
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
06.1.2025	Spaarndam	Cultureel erfgoed - provinciale monumenten	Ontgrenzen	Het betreft een intern wijzigingsvoorstel. Het terrein van het provinciaal monument Fort benoorden Spaarndam te Velserbroek 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 Insnijding in de St. Aagtendijk t.b.v. spoorlijn Beverwijk-	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

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**
				Uitgeest (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies) correct in te tekenen.				
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	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

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**	**Consul-tatie PS**
				grenspaal nr. 21 nabij de St. Aagtendijk te Beverwijk was nog niet apart ingetekend.				
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 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.	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee
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	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

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**	**Consul-tatie PS**
				Zuidermaatweg waar deze de St. Aagtendijk te Beverwijk doorsnijdt, waren nog niet apart ingetekend.				
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
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	Wijzigen	Het betreft een administratieve aanpassing van de begrenzing.	N.v.t.	Nee

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**
				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.				
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 grenspaal behorend bij het provinciaal monument Terrein van het voormalige kruitmagazijn 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

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**	**Consul-tatie PS**
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
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 is (separaat) een ontheffing voor Beschermd	Wijzigen	De begrenzing van het stiltegebied ligt nu al over een sportbestemming. Er wordt o.a. gevoetbald. Het is in algemene zin ongebruikelijk dat sportbestemmingen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Met de wijziging van het werkingsgebied wordt dit hersteld.	N.v.t.	Nee

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**
				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.				
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
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	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

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**
				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.				
21.1.2025	Heel Noord-Holland	Wegen met provinciale geluidproductieplafonds	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	Moerendael 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	Nee	Nee

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**
						en borging van natuur in het achterland. Er heeft één eigenaar van een perceel op deze 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) weidevogelgrasland. Een drooglegging van max. 20cm -mv is nodig voor weidevogels. Zonder	Nee	Nee

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**
						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 habitattype 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 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	Nee	Nee

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**
						daarmee een bijdrage aan de samenhang in het NNN. Ontgrenzen van dit perceel draagt niet bij aan het behoud en herstel van het N2000 habitattype 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
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

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**
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, Wijdemeren (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 snippers is inrichting en beheer van natuur niet reëel.	Nee	Nee
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

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**
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
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	Nee	Nee

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**
						waarde en om nog niet gerealiseerde NNN, halen we deze stroken nu uit het NNN.		
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 Begrenzing: BL	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
38.1.2025	Le Coultredreef, 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 Coultredreef 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	Nee	Nee

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**
						natuurwaarde), dan kan dit worden ingezet om elders waardevolle NNN te realiseren. De provincie is daarom bezig met het opschonen van de NNN kaart.		
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
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	Nee	Nee

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**
						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. 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.	Nee	Nee

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**
						Wij wijzigen de begrenzing van het schiereiland daarom 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
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 binnenduinrand, 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 faunarijk grasland ligt voor de hand.	Nee	Nee

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**
						Daarnaast liggen er kansen voor de ontwikkeling van een poel of natte laagte met potenties voor kwelnatuur.		
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	Durgendammerdijk, 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 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	Nee	Nee

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**
						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.		
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	Nee	Nee

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 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.		
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 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	Nee	Nee

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**
						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.		
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	Nee	Nee

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**
						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 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	Engeworm er, Wormer (506)	NNN, BL	Begrenzing: NNN	Natuurcollectief Noord-Holland stelt deze begrenzing voor i.v.m. een aanvraag voor de Kwaliteitsimpuls natuur en	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	Nee	Nee

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**
			Ontgrenzing: BL	landschap (SKNL) subsidie op deze percelen.		Weidevogelgrasland sluit het best aan bij de naastgelegen percelen en doelstelling van het gebied.		
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	Dijkerhem me 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	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

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**
				geplaatst zijn. Ook de starttoren is hier gesitueerd.				
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-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 slaapplaats 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	Nee	Nee

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**
						natuur mogelijk maken, zoals brakke, kalkrijke en schrale omstandigheden). Op het perceel liggen kansen voor uitbreiding 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	Nee	Nee

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 reëel om te 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, slobeend 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 beheer van de percelen van invloed op de kwaliteit van het oppervlaktewater van het	Nee	Nee

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**
						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, slobeend 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 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.	Nee	Nee

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**
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
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 Gravenlandse 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

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**
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	Recreatiegebieden 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 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
69.1.2025	Stierop, Akersloot (391)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN	Een particulier stelt deze ontgrenzing voor. Op dit perceel worden geen natuurdoelen gehaald.	Wijzigen	Staasbosbeheer 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	Nee	Nee

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			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 verstoringsbronnen. Door de omzetting van dit perceel van NNN naar Beschermd Landschap (BL) zal het open landschap beschermd blijven.		
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 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 Saskerleidam worden benut. In deze ronde wordt een deel van de dam begrensd. De rest van de dam kan in een latere ronde worden begrensd.	Nee	Nee

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**
71.1.2025	Saskerleidam, Zuiddijk, Zuidschermer (399b)	NNN, BL	Begrenzing: NNN Ontgrenzing: BL	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer stelt deze begrenzing voor.	Wijzigen	De begrenzing van Saskerlei (een voormalige landtong aan de Saskerleidam) 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 Saskerleidam worden benut.	Nee	Nee
72.1.2025	De Woudhaven, Alkmaardermeer (399)	NNN, BL	Ontgrenzing: NNN Begrenzing: BL	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) 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 Saskerleidam wordt met dit besluit als compensatie begrensd.	Nee	Nee
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 begrensd. 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,	Ja (deze wordt in een volgende ronde doorgevoerd)	Nee

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 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 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	Nee	Nee

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**
						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 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

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**
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
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, LG	Begrenzen: NNN, LG 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	Nee, het gebied wordt toegevoegd aan het	Nee

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**
						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 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.	NNN gebied A12.	

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**
						Onder een klein deel van het nieuw te begrenzen NNN-gebied Bloemendalerpolder, bleek geen werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) te liggen. Wij herstellen dit in overeenstemming met de gemeente Amsterdam.		
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 huidig 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	Nee	Nee

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**
						natuurwaarden en de aanwezige abiotische omstandigheden. Ook dragen de percelen bij aan de instandhoudingsdoelstellingen van het 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 Ankerveen 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 het NNN. De tuin	Nee	Nee

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**
						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 belangrijke natuur. Het perceel draagt tevens bij aan de noord-zuid verbinding van de duinen.	Nee	Nee

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**
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 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.	Nee	Nee

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**
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 & 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 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.	Nee	Nee

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**
90.1.2025	Spaarnwoude Parkeerplaats Golfslag, Buitenhuizerweg, 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 voorstel 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 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.	Nee	Nee

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 recreatie verder te ontwikkelen. Voor de provincie biedt het de mogelijkheid om, in plaats van de ontvangstgebieden, gebieden met	Nee	Nee

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**
						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.		
93.1.2025	Avonturen eiland, Burgemeester Michielsen weg, 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	Nee	Nee

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**
						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 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	Nee	Nee

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 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 (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, Noorderlaa	NNN	Ontgrenzing	Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat	Niet wijzigen	Deze gronden zijn onderdeel van NNN-gebied Twiske, een gebied dat tevens begrensd is als Vogelrichtlijngebied binnen Natura 2000-gebied	Nee	Nee

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**
	ik, Oostzaan (502l)			het gebied in gebruik is voor recreatie.		Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske. Voor de locatie geldt dat de actuele waarde voor natuur, buiten de waarde die het heeft als foerageerroute 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 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	Nee	Nee

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**
						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.		
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	Nee	Nee

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**
						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 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 begrensd. 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 habitattype Grijze duinen (kalkarm). Dit betreft internationaal bijzondere natuur die karakteristiek is voor Noord-Holland. Vanwege de ligging in Natura 2000-gebied, de	Nee	Nee

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**
						mogelijke bijdrage aan de doelen voor dit Natura 2000-gebied en de aanwezige gradiënten begrenzen wij het perceel als geheel als NNN.		
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

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**	**Consul-tatie 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

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:

Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Aanpassing t.o.v. het ontwerp	Toelichting bij de aanpassing n.a.v. de terinzagelegging
42.1.2025	Monnickendam, Galgenriet (487)	NNN	De ontgrenzing wordt iets vergroot.	Naar aanleiding van de zienswijze van de Gemeente Waterland wordt de ontgrenzing iets vergroot. Er zat in het ontwerpbesluit nog een kleine overlap van het NNN met het vigerende bestemmingsplan. Voor de vaststelling van dit bestemmingsplan heeft NNN-compensatie plaatsgevonden.
55.1.2025 en 68-1-2025	Hele Provincie NH (505), Recreatiegebieden Noord-Holland (378)	NNN	De wijziging betreft een klein deel van het eerdere voorstel. Dit deel blijft in het NNN, de rest wordt conform ontwerp ontgrensd.	Naar aanleiding van de zienswijze van natuurmonumenten, de gemeente Amsterdam, Werkgroep Biodiversiteit Medenblik, worden een aantal ontgrenzingen van wegen en bermen gewijzigd. Er bleek hier bijvoorbeeld sprake van een fietspad of een beheerweg in plaats van een openbare rijweg. Daarom blijven deze grond in het NNN.
79.1.2025	Bloemendalerpolder, Weesp (466)	NNN	Het contour en de oppervlakte van de begrenzing zijn aangepast.	Naar aanleiding van de zienswijze van de gemeente Amsterdam en de GEM Bloemendalerpolder CV, is de contour van de begrenzing van de Bloemendalerpolder aangepast.

Categorie C: ambtshalve wijzigingen

Wij besluiten de volgende wijzigingen in de werkingsgebieden ambtshalve door te voeren in de OV NH2022. Het betreft:

Wijzigingsnummer	Locatie	Werkingsgebied	Aanpassing t.o.v. het ontwerp	Toelichting bij ambtshalve aanpassingen
55.1.2025	Hele Provincie NH	NNN	Wijziging van een begrenzing van een aantal zeer kleine strookjes wegen en bermen.	Hilversum, Natuurbrug over de A27 ter hoogte van Anna's Hoeve Bij nader onderzoek is gebleken dat hier een faunapassage met bijbehorende schermen gesitueerd is. Een zone van 0.04 ha rondom deze schermen laten wij begrensd in het definitieve besluit. Daarnaast begrenzen wij nog 0,15 ha extra van een zone tussen de A27 en de nieuw aangelegde busbaan. Dit strookje is geheel geïsoleerd komen te liggen tussen de wegen en heeft daardoor zijn natuurwaarde verloren. Kortenhoef, Herenweg Een deel van de berm ligt op de bestemming natuur en behoort niet bij het perceel van de wegbeheerder. Deze ontgrenzing van 0,05 ha maken wij in het definitieve besluit weer ongedaan. Weidse polders, vrij liggend fietspad langs de N511 Wij hebben hier een verkeersbestemming ontgrensd, maar bij nader onderzoek blijkt dit een duidelijk fietspad te zijn. Gezien de beperkte breedte van de bestemming kan dit ook geen rijbaan worden in de toekomst. Wij houden het vrijliggende deel van het fietspad (0,09 ha) daarom in het NNN en maken de ontgrenzing ongedaan. Westzaan, Nauernasche vaart Het perceel van de wegbeheerder was hier ontgrensd, maar de zuidelijk gelegen strook ligt én op een natuurbestemming én vormt een geheel met het achterliggende NNN. Wij laten deze strook van 0,10 ha daarom in het NNN en maken de ontgrenzing ongedaan.
61.1.2025	Spoorlijn Naardermeer, Naarden (514e)	NNN	Correctie van de begrenzing (twee stroken met bestemming verkeer).	Aan het voorstel van Natuurmonumenten hadden wij op eigen initiatief nog twee stroken begrenzing langs de spoorlijn toegevoegd. Bij nader inzien zijn deze stroken op de bestemming verkeer gelegen. Wij laten de stroken van 0,23 ha daarom uit het NNN en maken de begrenzing ongedaan.

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 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 naar aanleiding van dit besluit met minder dan één hectare toe.

NNN wijzigen		
nummer	ontgrenzen	begrenzen
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	0,01
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	-2,20	

43.1.2025	-0,05	
44.1.2025	-0,02	0,01
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	-148,79	6,95
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	-3,04	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	0,02
69.1.2025	-0,31	
70.1.2025		9,47
71.1.2025		0,59
72.1.2025	-1,25	

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	-7,97	110,46
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	**-245,97**	**246,92**

NNN niet wijzigen		
nummer	*ontgrenzen*	*begrenzen*
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	

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

Wij voeren deze wijziging ambtshalve door als technische wijziging.

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 D7: aanleggen en gebruiken van open bodemenergiesystemen
Huidige tekst	D7: aanleggen en gebruiken van open bodemenergiesystemen Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.114 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een plattegrond waarop duidelijk te zien is waar de putten van het systeem zich bevinden, schaal 1:500; b. een kaart die de locatie van het terrein ten opzichte van de omgeving weergeeft, schaal 1:25000.
Voorgestelde nieuwe tekst	D7: aanleggen en gebruiken van open bodemenergiesystemen Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.114 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt: a. een plattegrond waarop duidelijk te zien is waar de putten van het systeem zich bevinden, schaal 1:500; b. een kaart die de locatie van het terrein ten opzichte van de omgeving weergeeft, schaal 1:25000. c. capaciteit van de pomp(en) d. diepte waarop wordt onttrokken en geïnfiltreerd
Besluit GS	Wijzigen
Motivatie	De Omgevingsdienst verzamelt deze gegevens en neemt deze op in het landelijk grondwaterregister. De gegevens zijn nodig om een goed beeld te krijgen van gebruik van de ondergrond en zijn ook onderdeel van de basisregistratie ondergrond (BRO).
Consultatie PS	Nee

3. Lijst met indieners van zienswijzen

ZW-0001	Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur (KAVB)
ZW-0002	[redacted]
ZW-0003	Pondera Consult
ZW-0004	LTO Noord
ZW-0005	DAS
ZW-0006	Noordanus & Partners, Rentmeesters & Adviseurs
ZW-0008	Natuurmonumenten
ZW-0009	[redacted]
ZW-0010	Stichting Landschap Noord-Holland
ZW-0011	[redacted]
ZW-0012	Gemeente Opmeer
ZW-0013	Gemeente Medemblik
ZW-0014	Gemeente Amsterdam
ZW-0015	Werkgroep Biodiversiteit Medemblik
ZW-0016	[redacted]
ZW-0017	Stichting burgerinitiatief Bescherm de natuur in het Geestmerambacht
ZW-0018	[redacted]
ZW-0019	Melkveebedrijf de Taurushoeve
ZW-0020	Gemeente Waterland
ZW-0021	Liander
ZW-0022	Gemeente Koggenland
ZW-0023	GEM Bloemendalerpolder CV
ZW-0024	[redacted]
ZW-0025	[redacted]
ZW-0026	[redacted]
ZW-0028	Vrienden van Kerkepad
ZW-0029	Stichting SPIJT
ZW-0030	Stichting Behoud Waterland
ZW-0031	Tennet

4. Beantwoording per zienswijze

ZW-0001 KAVB

Zienswijze
Geacht College,

De Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur (= KAVB) heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van de 'Wijziging werkings-gebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I'. Dit ontwerpvoorstel geeft ons aanleiding tot het kenbaar maken van de volgende zienswijze.

Het behoud van landbouwgrond in zijn algemeenheid en specifiek bloembollengrond is van groot belang voor een duurzame productie en voldoende mogelijkheden voor vruchtwisseling. Met name voor de productie van bloembollen, andere sierteeltgewassen, voedsel en grondstoffen, maar ook voor onder meer het leveren van ecosysteemdiensten, biodiversiteit en landschappelijke kwaliteit. Vanuit deze achtergrond zijn wij nu ook met de provincie aan het meedenken over het ontwikkelen van een kader voor de bescherming van landbouwgrond. Het is zeer teleurstellend om te ervaren dat dezelfde provincie via het voorliggende voorstel voor de wijziging van werkingsgebieden, en in concreto uit de voorstellen voor be- en ontgrenzing van de NNN, blijkbaar geen waarde hecht aan het behoud van landbouwgrond.
De uitvoering van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de provincie Noord-Holland is gekoppeld aan het 'saldo 0-principe'. Dit betekent dat bij het wijzigen van de begrenzing de oppervlakte van het NNN gelijk moet blijven. Met dit 'saldo 0-principe' kunnen wij instemmen. Met de spelregels die de provincie hanteert bij de uitvoering van dit principe absoluut niet!

Voor de KAVB is van belang dat bij de toepassing van het 'saldo 0-principe' het landbouwareaal per saldo gelijk blijft. Datzelfde geldt voor het areaal grond bestemd voor permanente bloembollenteelt, conform de afspraken in het coalitieakkoord. Als er landbouwgrond binnen de NNN-begrenzing wordt opgenomen moet kwalitatief gelijkwaardige landbouwgrond worden ontgrensd. Daar is in het voorliggende voorstel geenszins sprake van. Dit blijkt eens te meer uit de toelichting van de provincie zelf bij de aankondiging van de ter visie legging van het voorstel: 'Er is ook gekeken naar ontgrenzing van gebieden. Er is nauwkeurig in kaart gebracht welke gebieden geen natuurwaarde hebben. Dit gaat voornamelijk om wegen en bebouwing. Daardoor kan 150 hectare NNN worden ontgrensd. Ook is het plan om 25 hectare in de zogenoemde 'ontvangstgebieden' in recreatiegebieden te ontgrenzen. Dit zijn plekken waar de bezoeker het recreatiegebied binnenkomt en waar vaak ook de meeste voorzieningen zitten, zoals strandjes, parkeerplaatsen en hondenuitlaatvelden'. Deze toelichting geeft duidelijk aan dat bij de gebieden die voor ontgrenzing worden voorgesteld niet is gekeken naar de waarde die deze grond voor de landbouw heeft! Er worden vooral (intensieve) recreatiegebieden ontgrensd alsmede gebieden waar als gevolg van rode functies geen natuurontwikkeling kan plaatsvinden.

Het gevolg van deze 'teleurstellende' uitvoering van het 'saldo 0-principe' is dat een aanzienlijk areaal landbouwgrond binnen de NNN-begrenzing wordt opgenomen en er nauwelijks landbouwgrond wordt ontgrensd. Een deel van de te begrenzen percelen is eerder aangewezen voor permanente bollenteelt (47.1.2025 en 86.1.2025). Per saldo leveren de landbouw en specifiek ook de bloembollenteelt derhalve weer grond in! Gezien de uitdagingen waar de bloembollensector voor staat is dit laatste voor ons niet acceptabel.
Wij kunnen derhalve onder geen voorwaarde akkoord gaan met het voorliggende voorstel voor ronde 2025-1 voor de wijziging van de werkingsgebieden. Voor de KAVB is essentieel dat bij de toepassing van het 'saldo 0-principe' zorgvuldig wordt omgegaan met landbouwgrond. Dat betekent dat er sprake moet zijn van een balans bij het be- en ontgrenzen van landbouwgrond. Daarmee bedoelen we dat wanneer landbouwhectares worden begrensd er ook een gelijk aantal hectares met de landbouwbestemming uit het NNN moeten vrijkomen.

Gezien de afspraken in het coalitieakkoord over de omvang van het areaal grond voor permanente bollenteelt en de afspraken in het project Weidse Polders gaan we ervanuit dat als areaal bloembollengrond wordt begrensd als NNN, dit wordt gecompenseerd met gelijkwaardige grond elders in de provincie, bij voorkeur in de regio waar wordt ontgrensd.

Met inachtneming van het voorgaande willen wij u verzoeken om de spelregels voor de uitvoering van het 'saldo 0-principe' conform ons voorstel toe te passen en het voorliggende voorstel hierop aan te passen en het areaal bloembollengrond te compenseren.

Samenvattend zijn wij van mening dat:
• Bij toepassing van het saldo 0-principe het areaal landbouwgrond gelijk dient te blijven en dat de regels hierop aangepast dienen te worden;
• Het areaal grond bestemd voor permanente bollenteelt gelijk dient te blijven conform gemaakte afspraken in het coalitieakkoord en in het project Weidse Polders;
• Het areaal bollengrond dat wordt begrensd, gecompenseerd dient te worden met gelijkwaardige grond.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Er is geen bestuurlijke afspraak om het saldo 0-principe op de in de zienswijze genoemde wijze toe te passen (er is geen afspraak landbouwgrond begrenzen en zelfde aantal ha landbouwgrond ontgrenzen). Het saldo 0-principe geldt uitsluitend voor NNN: ha NNN begrenzen betekent eenzelfde aantal ha NNN ontgrenzen.

Voor de provincie Noord-Holland is het regionaal en sectoraal invullen van het saldo 0-principe niet haalbaar. Dat de oppervlakte van het NNN-gebied gelijk moet blijven is elk jaar een zeer lastige puzzel. Als wij het NNN kwalitatief en kwantitatief willen afronden en nog optimaliseren om aan alle VHR- en weidevogeldoelstellingen te voldoen, dan moeten wij het NNN herschikken. Het kan nodig zijn om hiervoor gronden met agrarische functie in te zetten vanwege de locatie. De gronden die in deze ronde aanmerking komen om te ontgrenzen hebben in principe een lage ecologische waarde en potentie. Deze ronde worden er bijvoorbeeld veel wegen en bermen ontgrensd (ca 170 ha). De (voormalige) landbouwgronden die deze ronde zijn begrensd, zijn allemaal op verzoek van de eigenaar opgenomen in het natuurnetwerk. Het betreft vooral gronden van TBO's, gemeenten, PNH en recreatieschappen (ontvangstgebieden). Daarnaast heeft een klein aantal particulieren een verzoek ingediend om aan het NNN te worden toegevoegd. Deze eigenaren willen zelf natuurbeheer gaan uitvoeren. Bij geen van de dossiers is sprake van onteigening van de landbouwgronden.

Uw uitleg over compensatiebollengrond delen wij niet. Er is geen saldo-0 afspraak bollengrond en er is geen compensatieplicht bollenconcentratiegebied. Er is wel een bestuurlijke afspraak in de vorm van een inspanningsverplichting. Hierover is onder andere gesproken in het bestuurlijke overleg van op 23 mei 2024 en in de conceptversie voorontwerp PPLG van 2024 (vastgesteld 28 mei 2024 en besproken in commissie van PS op 8 juli 2024) is opgenomen: "*De ontwikkeling van de bloembollenteelt op zand is planologisch begrensd (circa 11.000 hectare). Hier zijn grondbewerkingen toegestaan om percelen geschikt te maken voor de bloembollenteelt. [..] Omdat voor de verduurzaming ruimte nodig is, willen wij het begrensde areaal voor bloembollenteelt op zand behouden. Echter, waar percelen of bedrijven door hun ligging tot een complexe milieuopgave leiden – wat gelet op het watersysteem, kwetsbare natuur of functieverandering met name in de binnenduinrand het geval kan zijn – zetten wij in op herschikking van functies of verplaatsing naar andere voor bollenteelt geschikte gebieden."*

In deze ronde wijzigen werkingsgebieden is er 1,86 ha bollenconcentratiegebied begrensd als NNN. Het betreft een perceel bij Egmond, dat in bezit is van de provincie Noord-Holland en nu begrensd wordt als NNN. Dit perceel is in areaal beperkt en het gaat niet om gronden die eigendom zijn van een bollenteler. Er is in deze casus derhalve geen noodzaak om actief op zoek te gaan naar compensatiemogelijkheden (bijvoorbeeld elders ha toevoegen aan bollenconcentratiegebied c.q. financieel compenseren c.q. grond in pacht beschikbaar stellen) voor een direct belanghebbende eigenaar. Wel noteren wij deze 1,86 ha zodat zichtbaar blijft dat deze 1,86 ha een nader te bepalen inspanningsplicht oplevert.

ZW-0002 [redacted]

In de viewer is een ontgrenzing opgenomen van wegen met Provinciale geluidproductieplafonds. Ontgrenzen lijkt mij niet logisch, aangezien deze GPP's voor 1 jan 2027 vastgesteld moeten zijn.

Een tweede punt betreft de N201, Cruquiusweg te Heemstede. Daar lijkt de beëindiging van het provinciale beheer onjuist. En zo niet, dan gaat dit leiden tot een opmerkelijke vastlegging en monitoring Basisgeluidemissie (BGE) voor het deel gemeenteweg (zuidzijde) dat overlapt met de vaststelling en monitoring van het geluidsproductieplafond (GPP) voor het deel onder beheer van de provincie (noordzijde). Voor

bewoners aan deze weg leidt deze scheiding tot minder bescherming, aangezien het geluid van beide weghelften afzonderlijk beoordeeld wordt bij wijziging van een weg of plannen aan deze weg.
Het is sterk aan te bevelen om de grens voor het beheer gelijk te stellen voor beide weghelften en te leggen ter plaatse van de ir. Lelylaan. Of wellicht nog wat zuidelijker, daar waar 50 km/u gaat gelden.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij hebben geconstateerd dat in de vorige versie van de wegen met Provinciale geluidsproductieplafonds (GPP's) veel vlakken onjuist waren opgenomen. In de nieuwe situatie hebben wij de vlakken kleiner ingetekend, enkel op de rijbaan welke ook beschouwd wordt met het vaststellen van geluidproductieplafonds. Daardoor lijkt het dat wij voor de GPP's veel ontgrenzen, maar praktisch vallen er geen provinciale wegen af. De delen die nu ontgrensd worden bij bijvoorbeeld de N201 zijn wegdelen buiten onze beheergrens en fiets-, voetpaden of berm. De beschreven botsing tussen BGE en GPP vindt dus niet plaats.

Wat betreft het tweede punt ligt de werkelijke beheergrens precies op de plek die u beschrijft en aanbeveelt; bij de overgang naar 50 km/u. Dat is overeenkomstig de beheergrens.

ZW-0003 Pondera Consult

Zienswijze
Geachte heer/mevrouw,

Met belangstelling hebben wij vernomen van de voorgenomen wijziging van de werkingsgebieden in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022, ronde 2025-1. Wij waarderen de inzet van de provincie om de regels en gebieden voor windenergie verder te verfijnen en aan te passen aan de actuele ontwikkelingen binnen de energietransitie.
Middels deze brief dienen wij, de windturbine-eigenaren aan de Schagenkant van de N245, een zienswijze in op de voorgenomen wijziging van de werkingsgebieden in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. Ieder van ons is eigenaar van één of twee turbines aan de westkant van de weg. Samen zijn wij direct betrokken bij de ontwikkeling van duurzame energie in onze provincie. Ons gebied draagt al geruime tijd bij aan de opwekking van windenergie en wij willen dit ook in de toekomst op een verantwoorde manier blijven doen.

De Omgevingsverordening speelt een cruciale rol in het reguleren en faciliteren van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de opwekking van duurzame energie. Het is van groot belang dat deze verordening een evenwicht biedt tussen ruimtelijke kwaliteit, milieuoverwegingen en de noodzaak om de energietransitie te versnellen. Heldere en goed afgestemde regelgeving biedt rechtszekerheid aan initiatiefnemers en draagt bij aan een efficiënte en duurzame ontwikkeling van windenergie.

Wij willen benadrukken dat de Omgevingsverordening, de herziene Regionale Energiestrategie (RES) en het recent ter inzage gelegde milieueffectrapport (planMER) "Wind op Land" goed op elkaar moeten aansluiten. De RES bepaalt de regionale strategie en doelstellingen voor hernieuwbare energie, terwijl het planMER de milieueffecten van windenergieprojecten in kaart brengt. Wanneer deze beleidsdocumenten niet in lijn met elkaar worden opgesteld, kan dit leiden tot juridische onzekerheid en vertragingen bij de realisatie van windenergieprojecten.

Hier is Artikel 6.36 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 van belang, waarin is vastgelegd dat een omgevingsplan uitsluitend kan voorzien in de bouw, vervanging of opschaling van windturbines binnen het werkingsgebied "Zoekgebieden wind en wind en zon RES 1". Wij constateren uit de kaart van de herziene RES dat de windturbines aan weerzijde van de weg N245 is aangewezen voor opschaling (zie figuur 1). Het is ons echter onduidelijk of het planMER het gebied ten westen van de N245 ook als opschalingsgebied voor windenergie meeneemt, aangezien de kaart op dit punt te weinig detail biedt (Zie figuur 2). Kortgeleden hebben wij een zienswijze ingediend op het betreffende planMER met het verzoek deze onduidelijkheid te adresseren.
Figuur 1 aanduiding in de herziene RES van de acht windturbines ten westen en drie ten oosten van de N245
Figuur 2 Gebied voor wind in het planMER (oranje)

Het is essentieel dat de regulering in de Omgevingsverordening zodanig wordt vastgesteld dat deze naadloos aansluit op de zoekgebieden en beleidsrichtingen uit de RES en het planMER. Dit voorkomt conflicterende regelgeving en waarborgt dat bestaande en toekomstige windenergieprojecten binnen een consistent en haalbaar kader kunnen worden ontwikkeld.

Wij pleiten ervoor dat de Omgevingsverordening expliciet ruimte blijft bieden voor opschaling naar grotere en efficiëntere windturbines aan beide zijden van de weg. Daarnaast pleiten we voor de mogelijkheid om te allen tijde de windturbines te kunnen vervangen en op te schalen. Dit is niet alleen in het belang van de windturbine-eigenaren, maar ook cruciaal om de nationale en regionale doelstellingen voor windenergie op land te realiseren, zeker nu de geopolitieke situatie er om vraagt om versneld onafhankelijk te worden van andere landen. Het planMER maakt duidelijk dat zelfs als
alle potentiële opweklocaties in Noord Holland Noord ingevuld worden, de doelstelling van 3,6 TWh niet gehaald wordt. Daarnaast maken huidige marktontwikkelingen het uitdagend om nieuwe projecten te realiseren, waardoor het des te belangrijker is om bestaande windparken optimaal te kunnen benutten. Door de mogelijkheid tot opschaling te behouden, kunnen we blijven bijdragen aan een stabiele en duurzame energievoorziening.

Wij verzoeken de provincie Noord-Holland om in de definitieve vaststelling van de wijziging van de werkingsgebieden expliciet rekening te houden met de inhoud en bevindingen van de RES en het planMER. Hiermee wordt een samenhangend en toekomstbestendig beleid voor windenergie gewaarborgd, dat zowel de energiedoelstellingen ondersteunt als de belangen van windturbine-eigenaren en andere betrokken partijen beschermt.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. De herijking van de RES-zoekgebieden is geen onderdeel van de nu voorliggende wijziging van de werkingsgebieden. Het werkingsgebied in de Omgevingsverordening wordt in lijn gebracht met de aangepaste zoekgebieden in de RES-herijking nadat deze definitief door PS is vastgesteld. De reeds ingediende zienswijze wordt opgepakt bij het plan-mer behorende bij de RES-herijking.

ZW-0004 LTO Noord

Zienswijze
Geacht College,

LTO Noord heeft met belangstelling kennisgenomen van het ontwerp van de ‘Wijziging werkings-gebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I’. Dit ontwerpvoorstel geeft ons aanleiding tot het kenbaar maken van de volgende zienswijze.

Het behoud van landbouwgrond is van groot belang. Met name voor de productie van voedsel en grondstoffen en voor de sierteeltproductie maar ook voor onder meer het leveren van ecosysteemdiensten, biodiversiteit en landschappelijke kwaliteit. Vanuit deze achtergrond zijn wij nu ook met de provincie aan het meedenken over het ontwikkelen van een kader voor de bescherming van landbouwgrond. Het is zeer teleurstellend om te ervaren dat dezelfde provincie via het voorliggende voorstel voor de wijziging van werkingsgebieden, en in concreto de voorstellen voor be- en ontgrenzing van de NNN, blijkbaar geen waarde hecht aan het behoud van landbouwgrond.

De uitvoering van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in de provincie Noord-Holland is gekoppeld aan het ‘saldo 0-principe’. Dit betekent dat bij het wijzigen van de begrenzing de oppervlakte van het NNN gelijk moet blijven. Met dit ‘saldo 0-principe’ kunnen wij instemmen. Met de spelregels die de provincie hanteert bij de uitvoering van dit principe absoluut niet!

Voor LTO Noord is van belang dat bij de toepassing van het ‘saldo 0-principe’ het landbouwareaal per saldo gelijk blijft. Als er landbouwgrond binnen de NNN-begrenzing wordt opgenomen moet kwalitatief gelijkwaardige landbouwgrond worden ontgrensd. Daar is in het voorliggende voorstel geenszins sprake van. Dit blijkt eens te meer uit de toelichting van de provincie zelf bij de aankondiging van de tervisielegging van het voorstel: ‘Er is ook gekeken naar ontgrenzing van gebieden. Er is nauwkeurig in kaart gebracht welke gebieden geen natuurwaarde hebben. Dit gaat voornamelijk om wegen en bebouwing. Daardoor kan 150 hectare NNN

worden ontgrensd. Ook is het plan om 25 hectare in de zogenoemde ‘ontvangstgebieden’ in recreatiegebieden te ontgrenzen. Dit zijn plekken waar de bezoeker het recreatiegebied binnenkomt en waar vaak ook de meeste voorzieningen zitten, zoals strandjes, parkeerplaatsen en hondenuitlaatvelden’. Deze toelichting geeft duidelijk aan dat bij de gebieden die voor ontgrenzing worden voorgesteld niet is gekeken naar de waarde die deze grond voor de landbouw heeft! Er worden vooral (intensieve) recreatiegebieden ontgrensd alsmede gebieden waar als gevolg van rode functies geen natuurontwikkeling kan plaatsvinden.

Het gevolg van deze ‘teleurstellende’ uitvoering van het ‘saldo 0-principe’ is dat een aanzienlijk areaal landbouwgrond binnen de NNN-begrenzing wordt opgenomen en er nauwelijks landbouwgrond wordt ontgrensd. Per saldo levert de landbouw derhalve weer grond in! Gezien de uitdagingen waar de sector voor staat is dit laatste voor ons niet acceptabel.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Er is geen bestuurlijke afspraak om het saldo 0-principe op de in de zienswijze genoemde wijze toe te passen. Voor de provincie Noord-Holland is het regionaal en sectoraal invullen van het saldo 0-principe niet haalbaar.

Dat de oppervlakte van het NNN-gebied gelijk moet blijven is elk jaar een zeer lastige puzzel. Als wij het NNN kwalitatief en kwantitatief willen afronden en nog optimaliseren om aan alle VHR- en weidevogel-doelstellingen te voldoen, dan moeten wij het NNN herschikken. Het kan nodig zijn om hiervoor gronden met agrarische functie in te zetten vanwege de locatie. De gronden die in aanmerking komen om te ontgrenzen hebben in principe een lage ecologische waarde en potentie. Deze ronde worden er bijvoorbeeld veel wegen en bermen ontgrensd (ca 170 ha).

De (voormalige) landbouwgronden die deze ronde zijn begrensd, zijn allemaal op verzoek van de eigenaar opgenomen in het netwerk. Het betreft vooral gronden van TBO's, gemeenten, PNH en recreatieschappen. Daarnaast heeft een klein aantal particulieren een verzoek ingediend om aan het NNN te worden toegevoegd. Deze eigenaren willen zelf natuurbeheer gaan uitvoeren. Bij geen van de dossiers is sprake van onteigening van de landbouwgronden.

ZW-0005 DAS

Zienswijze
Cliënten zijn onlangs op de hoogte geraakt van het voorgenomen besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, het ontwerp ‘Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-1’. De mogelijkheid is geboden om gedurende de termijn dat het voorgenomen plan te inzage ligt, van 19 maart en 29 april 2025, een zienswijze in te dienen. Omdat cliënten zich niet kunnen verenigen met voornoemd ontwerp maken cliënten hierbij hun zienswijze over de plannen kenbaar.

De zienswijze luidt als volgt.
Uit het voorstel volgt dat de gemeente Wormerland stiltegebied wil verkleinen ten behoeve van het realiseren van een tenniscomplex. Cliënten stellen zich op het standpunt dat omtrent het al dan niet vaststellen van een stiltegebied de bescherming van de flora en fauna centraal dient te staan. Een onderbouwing die uitsluitend ziet op een mogelijke toekomstige stedelijke ontwikke-ling, die overigens nog geenszins vaststaat, is daarbij onvoldoende. Gedeputeerde Staten heeft verzuimd te onderzoeken, en thans te motiveren, waarom het verkleinen van het stiltegebied geen negatief effect zou hebben op flora en fauna.
Cliënten merken onderstaand ter onderbouwing op waarom het verkleinen van het stiltegebied ten behoeve van het realiseren van een tenniscomplex niet zou moeten worden vastgesteld.

Verstoren weidevogels
Het huidige stiltegebied is (o.a.) vastgesteld ter bescherming van beschermde weidevogels. Onderhavige locatie is een belangrijk weidevogelgebied. Cliënten constateren veelvuldig weide-vogels, zoals de grutto, tureluur en kievit, op de betreffende locatie. Door deze locatie niet meer aan te merken als stiltegebied ontstaat een (ernstig) risico dat deze (beschermde) weidevogels worden verstoord. Dit is naar mening van cliënten in strijd met de Europese Vogelrichtlijn en artikel 11.27 Besluit activiteiten leefomgeving.
Daarnaast merken cliënten op dat de voorgenomen wijziging een negatieve invloed heeft op nabijgelegen Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Dit Natura 2000- gebied is onder andere

aangewezen als Vogelrichtlijngebied voor de bescherming van de vol-gende niet-broedvogelsoorten: smient, slobeend en grutto. Door op onderhavige locatie deze vogels te verstoren heeft dit derhalve ook een negatief effect op het nabijgelegen Natura 2000- gebied Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder. Onvoldoende onderzoek en gebrek aan motivering. Voorts merken cliënten op dat onvoldoende is onderzocht in hoeverre het opofferen van deze locatie voor een tenniscomplex in overeenstemming is met voornoemde (natuur)regelgeving. Geenszins is gebleken van gedegen onderzoek op dit punt.
Ook blijkt uit de motivering niet dat onderzoek is gedaan naar de negatieve gevolgen voor de nabijgelegen percelen. In zoverre is het voorgenomen besluit dan ook onzorgvuldig (en in strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht).

Voldoende alternatieven voorhanden
Cliënten merken op dat er voor de locatie voor een (nieuw) tenniscomplex inmiddels vijf alterna-tieven bij de gemeente zijn aangedragen. Deze alternatieven hebben naar mening van cliënten verschillende voordelen, zoals een goedkopere realisatie, betere bereikbaarheid, minder om-wonenden die in hun belangen kunnen worden geschaad, geen inbreuk op flora en fauna en geschiktere locaties met mogelijkheden voor binnenbanen voor padel. Vasthouden aan deze locatie is naar mening van cliënten daarom niet evenredig. Niet is gebleken of Gedeputeerde Staten deze alternatieven heeft meegenomen in de afweging het stiltegebied te verkleinen.

Ondeugdelijke motivering
Tevens stellen cliënten zich op het standpunt dat de gemeente ten onrechte aanvoert dat op de oude locaties van de tennisverenigingen woningbouw zal worden gerealiseerd. Dit is immers nog geenszins zeker nu er nog geen (onherroepelijke) omgevingsvergunningen zijn verleend. Hetzelfde geldt voor de realisatie van het voorgenomen tenniscomplex. De vereiste toestem-mingen moeten nog worden aangevraagd.
Daarnaast wijzen cliënten erop dat de gemeente Wormerland ten onrechte omwonenden heeft voorgehouden dat op onderhavige locatie de enige mogelijkheid is om woningbouw te realise-ren.
Evenwichtige toedeling van functies aan locaties
Door het wijzigen van het stiltegebied wordt een voorschot genomen op het mogelijk maken van een tenniscomplex op deze locatie. Cliënten stellen zich wegens onderstaande redenen dat de-ze voorgenomen realisatie niet in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Cliënten wijzen op de te verwachten licht- en geluidsoverlast. Buitenbanen (zowel tennis als padel) zullen in de avonden in de wintermaanden leiden tot zeer veel licht ter plaatse van de omliggende percelen en natuur. Tevens merken cliënten op dat ter plaatse van de omliggende percelen bij realisatie van een tenniscomplex geen weidevogels maar tennis- en padelgerelateerd geluid te horen zal zijn.

Gezien de afstand van de woningen en de toekomstige tennis- en padelbanen valt te be-twijfelen of überhaupt aan de geluidsnormen kan worden voldaan. Cliënten wijzen in dit kader ook op de cumulatie van geluid door de bestaande voetbalvereniging naast de be-treffende locatie.

Cliënten wijzen voorts op de te verwachten parkeeroverlast en verkeersaantrekkende werking. In dit kader is ook niet duidelijk of de voorgenomen ontwikkeling, gezien het nabijgelegen natura 2000 gebied, in overeenstemming is met regelgeving omtrent stik-stofuitstoot.

Het vrije uitzicht en de privacy per plaatse van meerdere nabijgelegen percelen zal door de voorgenomen ontwikkeling onevenredig worden belemmerd. Nu de realisatie van de tennisbaan niet in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zal de realisatie niet mogelijk blijken en zal de verkleining van het stil-tegebied voor niets vastgesteld worden. Voordat gedegen onderzoek is gedaan naar de moge-lijkheid om het tenniscomplex op de voorgestelde locatie te realiseren is het verkleinen van het stiltegebied voorbarig.

Verzoek
Het is om vorenstaande redenen dat cliënten u verzoeken het besluit, voor zover dit ziet op het wijziging/verkleinen van het stiltegebied nabij het perceel van cliënten, niet vast te stellen.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw zienswijze. Wij ontgrenzen het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied omdat het in algemene zin ongebruikelijk is dat sportbestemmingen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Het provinciale stiltegebiedenbeleid is er met name op gericht dat mensen rust kunnen ervaren en dat is voor wat betreft het onderhavige terrein niet meer aan de orde.

Bescherming van flora en fauna staat niet centraal bij de aanwijzing van stiltegebieden, maar wel bij de aanwijzing van gebieden als Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura 2000 en Beschermd Landschap (BL). Deze regimes bieden ieder afzonderlijk voldoende bescherming ten aanzien van flora en fauna. De bescherming van weidevogelleefgebieden is geregeld door middel van 'kernkwaliteiten' in het BL. De gemeente heeft voor het bouwen in BL bij ons een ontheffing aangevraagd. Deze is op 3 juni door ons verleend. In het kader van die procedure is het belang tot behoud als weidevogelleefgebied beoordeeld.

Verder zal de gemeente in het kader van de omgevingsvergunningprocedure voor de padel/tennisbaan het effect op natuur, licht- en geluidsoverlast, mogelijke alternatieven, parkeren, uitzicht en alle overige relevante aspecten dienen mee te wegen in het kader van het ETFAL-principe ('evenwichtige toedeling van functies aan locaties'). Deze aspecten komen daar voldoende aan de orde.

ZW-0006 Noordanus & Partners, Rentmeesters & Adviseurs

Zienswijze
Geacht College,

Het ontwerp van de 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I' ligt momenteel (van dinsdag 19 maart tot en met dinsdag 29 april 2025) ter inzage. Namens onze opdrachtgever, de heer [redacted], willen wij graag gebruik maken van de mogelijkheid om hierop te reageren.

Allereerst willen wij u bedanken voor het (tijdig) informeren van onze opdrachtgever en ons kantoor over het besluit met betrekking tot de grensaanpassing van het Natuur Netwerk Nederland (hierna NNN). Dergelijke wijzigingen en ontwikkelingen kunnen mogelijk gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van onze opdrachtgever. Wij waarderen het dan ook dat de provincie hierover tijdig informatie heeft verstrekt.
De heer [redacted] exploiteert aan de Franse Kampweg 2 een gezond en toekomstbestendig melkveehouderijbedrijf. Zo is er niet al te lang geleden een nieuwe stal gerealiseerd bij de huiskavel, wat bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van het bedrijf. Alle bij het bedrijf behorende gronden worden agrarisch aangewend. De huiskavel van de heer [redacted] is in het (ontwerp) NNN aangeduid als: '66.1.2025: Geen wijziging'. In het geldende NNN is deze huiskavel aangemerkt als 'Natuurnetwerk gerealiseerd'. Dit houdt in dat de huiskavel van onze opdrachtgever, na vaststelling van de wijziging werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening, binnen het NNN blijft liggen. Het betreft de percelen kadastraal bekend gemeente 's-Graveland, sectie A, nummers [redacted] en [redacted]. Afbeeldingen bijgevoegd in de brief. Middels deze zienswijze verzoeken wij u namens onze opdrachtgever, de heer [redacted], om de voornoemde huiskavel te ontgrenzen uit het NNN. De gronden maken een essentieel onderdeel uit van zijn agrarische bedrijfsvoering. Deze percelen worden gebruikt voor de verzorging en beweiding van zijn vee en voor de productie van voer. Indien deze gronden zouden moeten worden omgevormd naar natuur, zoals thans voorzien, komt het voortbestaan van zijn agrarisch bedrijf ernstig in gevaar.

Verhouding NB-vergunning
Onze opdrachtgever heeft in oktober 2018 een volledige en onherroepelijke Natuurbeschermingswetvergunning (NB-vergunning) van de provincie Noord-Holland verkregen. Hierbij is zijn gehele bedrijfsvoering — inclusief de bouw van een nieuwe stal — beoordeeld en vergund, zonder bezwaren.
Het is voor de heer [redacted] dan ook lastig te rijmen dat zijn huiskavel, ondanks deze recente vergunningverlening, alsnog binnen het NNN is begrensd. Graag ontvangt hij een nadere toelichting hoe dit zich met elkaar verhoudt.

Motivering behoud huiskavel in het NNN
Daarnaast plaatst onze opdrachtgever vraagtekens bij de inhoudelijke motivering voor de opname van zijn percelen binnen het NNN. In het document 'Ontwerp wijziging werkingsgebieden (tabel met toelichting)' wordt gesteld dat de gronden kansrijk zouden zijn voor de ontwikkeling van kruiden- en faunarijk grasland. Daarbij wordt gemotiveerd dat de ligging van de percelen aan een boscomplex zou bijdragen aan de

natuurdoelstellingen van het kleinschalige landschap binnen de ’s-Gravelandse landgoederenzone. Ook wordt gesteld dat de omvang en ligging van de percelen (circa 19 hectare) een positieve bijdrage zouden leveren aan de robuustheid, samenhang en abiotische omstandigheden van zowel de landgoederenzone als het NNN.

Onze opdrachtgever is van mening dat deze motivering voorbijgaat aan de praktijk en het feitelijke gebruik van de gronden. De betreffende percelen zijn onlosmakelijk verbonden met zijn agrarische onderneming en noodzakelijk voor het voortbestaan van zijn bedrijf. Het natuurbeheertype kruiden- en faunarijk grasland gaat uit van extensieve beweiding met een lage begrazingsdruk, zodat kruidenrijke vegetatie zich kan ontwikkelen. De realiteit is echter dat het hier gaat om een huiskavel in agrarisch gebruik, waar juist een hoge begrazingsdruk noodzakelijk is ten behoeve van de bedrijfsvoering. Wij achten de realisatie van het gestelde natuurdoel op deze percelen dan ook niet haalbaar of realistisch.
Het agrarische gebruik van deze gronden heeft bovendien een belangrijke functie voor de omgeving en de nabijgelegen landgoederen, waar het behoud van agrarische activiteiten juist bijdraagt aan de instandhouding van het karakteristieke landschap.

Daarnaast is het voor onze opdrachtgever onbegrijpelijk dat zijn huiskavel wel binnen het NNN is opgenomen, terwijl het aangrenzende gebied aan de noordzijde (de Hilversumse Meent) buiten het NNN is gelaten. Dit terwijl deze percelen eveneens nabij de ’s-Gravelandse landgoederenzone liggen. Deze selectieve begrenzing roept bij onze opdrachtgever vragen op over de gehanteerde afwegingscriteria en de objectiviteit van de besluitvorming.

Wij verzoeken u dan ook om een nadere toelichting te geven op de gemaakte keuze om de percelen van onze opdrachtgever binnen het NNN op te nemen, terwijl direct aangrenzende gronden (met vergelijkbare ligging en kenmerken) buiten het NNN zijn gebleven.

Geen titel voor verwerving, onteigening of andere beperkingen
Indien het ondanks het bovenstaande niet mogelijk blijkt om de huiskavel van onze opdrachtgever te ontgrenzen uit het NNN, verzoeken wij u om schriftelijk te bevestigen dat het feit dat deze gronden binnen het NNN liggen op geen enkele wijze zal worden gebruikt als grondslag voor eventuele verwerving, onteigening of andere beperkingen van het eigendom of de bedrijfsvoering van de heer [redacted]

Tot slot
Tot slot menen wij dat, gelet op bovenstaande argumentering, het wenselijk en gerechtvaardigd is om de huiskavel uit het NNN te verwijderen. Alternatief verzoeken wij u ten minste te bevestigen dat agrarisch gebruik van deze gronden, met de daarbij behorende bedrijfsvoering, in de toekomst mogelijk blijft.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.
1. U merkt terecht op dat de kavels [redacted] en [redacted] momenteel als gerealiseerd staan aangemerkt op de NNN voortgangskaart. Dit is inderdaad niet correct. De voortgangskaart heeft echter geen formele status (zoals het werkingsgebied NNN in de Omgevingsverordening of de natuurbeheerplankaart). Zo kunt u, ondanks het feit dat de percelen op "gerealiseerd" staan, alsnog aanspraak maken op herwaardering van de grond mocht u deze willen gaan omvormen naar natuur.
2. In de zienswijze wordt verzocht alsnog de hierboven genoemde kavels te ontgrenzen uit het NNN. Wij hebben in het ontwerpbesluit gemotiveerd aangegeven dat er op dit moment geen aanleiding bestaat om de begrenzing op deze locatie te wijzigen. De percelen zijn geschikt voor kruiden- en faunarijk grasland, vormen een passende samenhang met het boscomplex en kunnen bijdragen aan de natuurdoelstellingen van het kleinschalig landschap van de ’s Gravenlandse landgoederenzone. Daarnaast dragen de percelen bij aan de robuustheid, samenhang en abiotiek van het NNN.
3. De omstandigheid dat in 2018 een NB-vergunning is verkregen voor de gehele bedrijfsvoering betekent niet dat het wenselijk is om de huiskavel uit het NNN te ontgrenzen. De NB-vergunning houdt verband met onder meer stikstofdepositie op een nabijgelegen Natura 2000-gebied en staat dus los van het NNN op de betreffende percelen.
4. Dat de percelen op dit moment nog niet zijn ingericht als natuur, betekent niet dat hiervoor geen potentie bestaat. Het klopt dus dat onze motivering voorbijgaat aan het huidige gebruik en de onderneming van uw opdrachtgever. Wij hebben gekeken naar welke natuurpotentie deze als NNN begrensde kavels hebben en hoe deze bijdragen aan de omliggende natuur. Het gestelde natuurdoel is zeker haalbaar, wanneer de daartoe benodigde maatregelen worden genomen.
5. De percelen in de Hilversumse Meent zijn middels een ruilconstructie bestemd als volwaardig agrarische grond. Alle percelen binnen de ’s-Gravelandse buitenplaatsen (eveneens direct aangrenzend) kennen een NNN-begrenzing en de meeste zijn ook al als zodanig ingericht. Waar dit nog niet gebeurd is, gaat dat in de toekomst wel gebeuren. Het is in de toekomst de bedoeling dat er slechts heel beperkt en kleinschalig nog agrarische activiteiten zullen plaatsvinden op de ’s-Gravelandse buitenplaatsen. Het overgrote deel wordt als natuur ingericht, waarbij zo min mogelijk nutriënten aan de grond worden toegevoegd.
6. Het is de verwachting dat er de komende jaren niets wijzigt in de situatie van uw opdrachtgever. Op termijn is het echter wel de bedoeling dat de genoemde percelen van uw opdrachtgever worden omgezet naar natuur. Wanneer dit aan de orde komt, dan is dat wel degelijk een grondslag voor verwerving van de gronden van uw opdrachtgever. Verwerving houdt in dit verband ook in dat uw opdrachtgever de mogelijkheid krijgt de gronden zelf als natuurgrond te beheren en daarvoor afwaardering te ontvangen.

ZW-0008 Natuurmonumenten

Geachte Gedeputeerde Staten,

Hierbij reageer ik graag namens Natuurmonumenten op het door u ter inzage gelegde ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I. We reageren in deze zienswijze op door u voorgestelde wijzigingen van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (hierna NNN). Onze zienswijze op de wijziging van het stiltegebied bij Wormer vindt u in de zienswijze van Stichting Behoud Waterland, die zij mede namens Natuurmonumenten heeft verzonden.

Algemeen
Allereerst willen wij u danken dat u onze verzoeken om natuurgebieden te begrenzen heeft ingewilligd. Dankzij die begrenzing is die natuur ook binnen de omgevingsverordening goed beschermd. Daarnaast juichen we het toe dat u in deze herbegrenzingsronde intensief gebruikte delen van recreatieterreinen ontgrenst en nieuwe natuur begrenst. Daarmee verbetert u de kwaliteit van het totale NNN in Noord-Holland.

Wij staan ook achter de ontgrenzingen van wegen en parkeerplaatsen binnen het NNN in onze gebieden, tenzij deze wegen uitsluitend zijn bedoeld voor recreatieve doeleinden en/of noodzakelijk zijn voor het beheer. Want in de gevallen dat ze integraal onderdeel uitmaken van het recreatieve netwerk of het beheer horen ze binnen het NNN. Wij zouden in plaats daarvan liever zien dat u de parkeerplaatsen in onze gebieden die nog in het NNN liggen ontgrenst.

De SNL houdt in haar standaardkostprijs rekening met de benodigde kosten voor het onderhoud van de beheerinfrastructuur en de openstellingssubsidie gaat uit van de aanwezigheid van recreatieve fiets- en

wandelpaden. Daarnaast krijgen we een toeslag voor openstelling van onze gebieden. Wegen en paden zijn daarvoor van wezenlijk belang. Dat een fietspad of weg in een omgevingsplan de bestemming verkeer heeft, betekent daarom volgens ons niet vanzelfsprekend dat het uit het NNN moet worden gehaald. Een beheerweg die enkel daarvoor wordt gebruikt, kan in een omgevingsplan van een gemeente als bestemming verkeer zijn aangemerkt. Dat hoeft elkaar niet te bijten.

Wij pleiten er ook voor groene bermen en sloten met de bestemming verkeer niet uit het NNN te halen als zij onderdeel uitmaken van een groter begrensd natuurgebied. Hoe breder de uitsnijdingen worden, des te minder robuust het NNN. Dit geldt bijvoorbeeld bij de Radioweg in de Horstermeer. In sommige gevallen, zoals aan de Zuidoostweg bij het Wormer- en Jisperveld, ontgrenst u niet alleen de verkeers-, maar ook de natuurbestemming.

Hierbij onze reactie per wijziging en per natuurgebied. Alle beelden komen van de viewer voor de wijziging werkingsgebieden, tenzij anders wordt vermeld.

Wormer- en Jisperveld
A.
Verzoek om niet te ontgrenzen: [55.1.2025] Schaalsmeerdijk, Wormer- en Jisperveld
Het pad van de Schaalsmeerdijk is de enige toegang tot het gebied en daarmee essentieel voor het natuurbeheer. Het maakt integraal deel uit van het van het Wormer- en Jisperveld. Bovendien is het pad in eigendom van Natuurmonumenten. Daarom vragen wij u deze niet te ontgrenzen. Wij begrijpen wel dat u het erf rond het woonhuis ontgrenst.

B.
Verzoek om niet te ontgrenzen: 55.1.2025 Zuidoostdijk, zuidzijde Wormer- en Jisperveld Aan de zuidzijde van het Wormer- en Jisperveld wordt de wegberm aan de noordzijde ontgrensd, samen met de sloot en stukjes natuurbestemming. De ontgrenzing zou volgens ons alleen tot de wegbestemming moeten lopen. Door te begrenzen op de kadastrale grens wordt er natuur uit het NNN gehaald, terwijl in een gebied als dit de kavels en kavelgrenzen door verlanding en afkalving aan verandering onderhevig zijn. Aan de zuidzijde van de weg ligt ook een natuur- en geen wegbestemming. Wij vragen u buiten de verkeersbestemming niets te ontgrenzen.
We zijn met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier in gesprek over het Wormer- en Jisperveld. In de loop van de jaren zijn er aanlandingen ontstaan waar onder andere veenmosrietland ligt. Natuurmonumenten beheert die locaties, maar kadastraal gezien zijn ze eigendom van het Hoogheemraadschap. Wij willen ervoor pleiten pas na de uitkomsten van dit gesprek, en met een totaalbeeld voor het Wormer- en Jisperveld, eventueel de grenzen aan te passen. En daarom deze delen op dit moment niet te ontgrenzen.

C.
Verzoek om niet te ontgrenzen: 55.1.2025 Perceel aan de Engewormer, zuidzijde Wormer- en Jisperveld.
Hier geldt hetzelfde als in de ontgrenzing onder B: We zijn met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier in gesprek over het Wormer- en Jisperveld. In de loop van de jaren zijn er aanlandingen ontstaan waar onder andere veenmosrietland ligt. Natuurmonumenten beheert die locaties, maar kadastraal gezien zijn ze eigendom van het Hoogheemraadschap. Wij willen ervoor pleiten pas ná de uitkomsten van dit gesprek, en met een totaalbeeld voor het Wormer- en Jisperveld, eventueel de grenzen aan te passen. En daarom dit deel van het perceel op dit moment niet te ontgrenzen.

Naardermeer
D.
Verzoek om niet te ontgrenzen [55.1.2025] fietspad en watergangen Naardermeer
Aan de noordoostzijde van het Naardermeer ontgrenst u watergangen langs het fietspad en rond de polder. Natuurmonumenten wil op die locatie gaan verschralen. Er liggen kansen voor een oud Hollands-poldertje. De watergangen rond de polder vallen onder de bestemming ‘groen’. Daarom vragen wij u de watergangen niet te ontgrenzen.
Daarnaast is het fietspad aan de zuidwestzijde onlangs in de SNL beschikt. Het fietspad maakt integraal onderdeel uit van de recreatieve infrastructuur van het Naardermeer. Ook deze vragen wij u daarom niet te ontgrenzen.

E.
Verzoek om niet te ontgrenzen [55.1.2025] fietspad en watergangen Naardermeer
Aan de noordoostzijde van het Naardermeer ontgrenst u watergangen langs het fietspad en rond de polder. Natuurmonumenten wil op die locatie gaan verschralen. Er liggen kansen voor een oud Hollands-poldertje. De watergangen rond de polder vallen onder de bestemming 'groen'. Daarom vragen wij u de watergangen niet te ontgrenzen.
Daarnaast is het fietspad aan de zuidwestzijde onlangs in de SNL beschikt. Het fietspad maakt integraal onderdeel uit van de recreatieve infrastructuur van het Naardermeer. Ook deze vragen wij u daarom niet te ontgrenzen.

Zuid Kennemerland
F.
Verzoek om niet te ontgrenzen [55.1.2025] fietspad en entree Midden Herenduin
Dit is het begin van het recreatieve fietspad dat de duinen inloopt. Het pad heeft in het omgevingsplan de bestemming natuur, en staat op de beheertypekaart als N15.01. Wij vragen u daarom deze niet te ontgrenzen. In plaats daarvan zou u wel de aangrenzende parkeerplaats kunnen ontgrenzen.

G.
Verzoek om niet te ontgrenzen: [55.1.2025] recreatieve route Zeeweg vanaf parkeerplaats Duin en Kruidberg
De route vanaf de parkeerplaats richting de duinen is het begin van het recreatieve fietspad dat de duinen inloopt. Het pad heeft in het omgevingsplan de bestemming natuur, en staat op de beheertypekaart als N15.01. Wij vragen u daarom deze niet te ontgrenzen. Wij staan wel achter uw voorstel de aangrenzende parkeerplaats te ontgrenzen.

H.
Verzoek om niet te ontgrenzen: [55.1.2025] Visserspad, Koningshof
Het gaat hier om het begin van het recreatieve fietspad dat de duinen inloopt. Het pad maakt integraal onderdeel uit van het recreatieve netwerk in dit natuurgebied, heeft in het omgevingsplan de bestemming natuur, en staat op de beheertypekaart als N17.03. Wij vragen u daarom deze niet te ontgrenzen. In plaats daarvan kunt u wel de aangrenzende parkeerplaats ontgrenzen.

I.
Verzoek om niet te ontgrenzen [55.1.2025] Radioweg, Horstermeer
Rond de Radioweg in de Horstermeer ontgrenst u delen van de berm, omdat deze in het omgevingsplan van de gemeente een verkeersbestemming hebben. We zien de bermen als integraal onderdeel van het natuurgebied en we willen voorkomen dat dit pad in de toekomst eenvoudig verbreed kan worden. Wij zijn ons ervan bewust dat we geen eigenaar zijn van deze delen. Toch vragen u om bovengenoemde redenen deze niet te ontgrenzen.

J.
Verzoek om afwegingskader: [o.a. 28.1.2025, 65.1.2025] Ontgrenzingen particuliere tuinen Kortenhoef, de Vuntus en De Ster
In Kortenhoef, de Vuntus en De Ster worden diverse particuliere tuinen ontgrensd. Wij missen in uw uitleg het afwegingskader dat hieraan ten grondslag ligt. Omdat er mogelijk ook particuliere eigendommen zijn met hoge ecologische potentie pleiten wij sterk voor zo'n afwegingskader.
Op het moment dat de percelen binnen een Natura 2000-begrenzing liggen, zoals u aangeeft dat rond de woonboot geldt, geeft ontgrenzing van NNN een verkeerd signaal. De doelen voor Natura 2000 blijven immers overeind.

Mocht u hier vragen over hebben, dan gaan we graag met u in gesprek.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.
Algemene toelichting:
Voor het ontgrenzen van de verhardingen, wegen en bermen zijn de volgende bronnen en uitgangspunten gehanteerd:

Het ter plaatse vigerende bestemmingsplan: Op verkeersbestemmingen liggen wegen of mogen (ondanks het NNN) nog verhardingen worden aangebracht. Verhardingen hebben geen natuurwaarden. Verkeersbestemmingen zijn daarom overal ontgrensd, tenzij er sprake is van een fiets- wandel- of beheerpad door het NNN-gebied.
De kadastrale gegevens uit het Stelsel Basisgegevens: Wegen en bijbehorende wegbermen zijn over het algemeen in eigendom van een wegbeheerder. De weg en berm vormen dan één perceel. In de meeste gevallen is ervoor gekozen dit hele perceel te ontgrenzen, omdat wegbeheerders weliswaar meestal ecologisch bermbeheer hebben, maar hier toch geen sprake kan zijn van volwaardig natuurbeheer zoals gewenst in het NNN. Ook heeft het uit praktisch oogpunt de voorkeur om de grens van het NNN gelijk te leggen met kadastrale grenzen, die erg betrouwbaar en stabiel zijn en ook weer gekoppeld aan andere zaken zoals de Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SVNL) natuurbeheer-beschikkingen.
De topografische gegevens uit het Stelsel Basisgegevens waarin alle wegen en paden met hun functie en soort verharding is terug te vinden: (half) verharde openbare wegen die in het systeem staan zijn in principe ontgrensd, aangezien verhardingen geen natuurwaarde hebben;
Het GIS systeem van de provincie NH waarin is terug te vinden op welke percelen een SVNL natuurbeheer beschikking is afgegeven: Gronden waar een dergelijke beschikking op van toepassing is worden in principe niet ontgrensd.

Schaalsmeerdijk (A):
Het pad heeft aan het begin geen bord dat aangeeft dat het een doodlopende weg is en er zijn meerdere woonobjecten aan gelegen. Hierdoor hebben we het aanvankelijk niet als 'beheerweg' geïnterpreteerd. Het is inderdaad de enige toegangsweg tot het gebied. Wij laten de beheerweg in het NNN en handhaven de ontgrenzing van het linker woonobject.

Zuidoostdijk (B):
Bijna de hele ontgrenzing heeft hier de bestemming verkeer. De strook in eigendom van de wegbeheerder is ontgrensd. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

Engewormer (C):
We passen de begrenzing op deze locatie niet aan naar aanleiding van uw zienswijze (het strookje blijft dus begrensd als NNN), aangezien u aangeeft met het Hoogheemraadschap in gesprek te zijn over deze gronden. Een verkoop van deze verlandingen aan Natuurmonumenten, zal leiden tot een nieuwe kadastrale inpassing die waarschijnlijk aansluit bij de huidige NNN begrenzing. Wij verzoeken u om ons van de ontwikkelingen op de hoogte te houden.

Naardermeer (D) – 1:
Het gedeelte van de Meerkade dat voor gemotoriseerd verkeer is afgesloten is per abuis meegegaan in de voorgestelde ontgrenzing. Hier is tussen de voorbereiding en de terinzagelegging een aanvulling op de SVNL-beschikking komen te liggen. Wij wijzigen de begrenzing op deze locatie daarom niet (d.w.z. het fietspad deel van de Meerkade, waar de SVNL-beschikking betrekking op heeft, blijft in het NNN). Wij handhaven de rest van de ontgrenzing.

Naardermeer (F):
Zie D (dit onderdeel van de zienswijze is dubbel ingediend).

Herenduin (G):
Het betreft hier een verharding met als functie 'rijbaan lokale weg'. Daar waar de weg overgaat in fietspad staat een algeheel verbodsbord. Wij beschouwen het daarom als 'beheerweg' en wijzigen de begrenzing op deze locatie niet (de beheerweg blijft in het NNN).

Duin en Kruidberg (H):
De parkeerplaats is verhard en voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk. Het overige stuk is een verharding met als functie 'rijbaan lokale weg'. Daar waar de weg overgaat in het fietspad staat een algeheel verbodsbord. Wij beschouwen het daarom als 'beheerweg' en wijzigen de begrenzing op deze locatie niet (de beheerweg blijft in het NNN). Wij handhaven de ontgrenzing van de parkeerplaats.

Visserspad, Koningshof (I):

Het pad betreft een gesloten verharding. Het is aanvankelijk niet als 'beheerweg' geïnterpreteerd, maar het blijkt een niet openbare inrit te zijn, die daarmee gelijk is aan een beheerweg. Daarom wordt in het definitieve besluit de begrenzing op deze locatie niet gewijzigd (de beheerweg blijft in het NNN).

Radioweg, Horstermeer (J):
De ontgrenzing voldoet aan de uitgangspunten zoals vermeld onder de algemene toelichting hierboven. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

Particulieren Oostelijke Vechtplassen (K):
De bestemming 'wonen' is tegenstrijdig met het NNN. Deze tegenstrijdigheid hebben wij zoveel mogelijk willen opheffen. De locatie van de woonboot is vastgelegd in de ruimtelijke plannen van de gemeente. Daarnaast zijn de kadastrale grenzen van een aantal particuliere eigendommen aangehouden bij deze ontgrenzing. Op de strookjes NNN op deze gronden is duurzame natuurontwikkeling niet haalbaar. Het aanwijzingsbesluit van de Natura 2000-gebieden geeft aan waar wel en niet de doelen van de Natura 2000 van toepassing zijn. Wij trachten met deze ontgrenzing concreet te maken waar deze niet van toepassing zijn. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

ZW-0009 [redacted]

Zienswijze
Ik wil een zienswijze indienen tegen Ontwerp wijziging werkingsgebieden
Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I. Het betreft: 18.1.2025 IJsbaanterrein Wormer. Als u deze wijziging volledig accepteert zonder nader onderzoek, komt het NIET goed.
Er wordt namelijk voorbijgegaan aan de gevolgen van de sporthal die reeds op het bestaande terrein van de voetbalvereniging staat. Ik woon er nu drie jaar direct tegenover en heb ontdekt, dat deze sporthal functioneert als een enorme klankkast voor de omgeving. Ieder schot tegen een voetbal en iedere schreeuw van het publiek komt terug als een ECHO. Vreemd, dat dit nooit in welk beleidsstuk dan ook, gemeld wordt. Maar als je hier op straat luistert, hoor je deze harde klanken bij de woningen terugkomen via de grote zijwand(en) van deze WSV-sporthal. Er is geen demping (beton en golfplaten). Wanneer er nu ook nog tennisbanen komen (direct naast deze sporthal) zullen de slagen tegen de bal sowieso in de ECHO dubbel (lees extra) overlast geven.

Die voetbalclub is OK en dragelijk, maar vergroot het gebied niet door van de IJsbaan een Tenniscomplex te maken (met padel!!). Dat wordt ellende, procedures en er zijn veel voorbeelden waarbij de geluidsoverdracht voor de rechter voldoende belangrijk werd geacht, waardoor er een verbod kwam op het gebruik van de banen.

Het argument van de gemeente vind ik verder onvoldoende. Immers er zijn al sportcomplexen, het is enkel verplaatsing en er bestaan alternatieve plannen, waarbij het buitengebied verder wordt gespaard.
Deze alternatieven worden inmiddels langzaam ook door de politiek begrepen en omarmd.

Kortom: bezint eer ge begint.
Consulteer de gemeente (opnieuw) en de actiegroepen. Consulteer PS. Maar sta het vooral niet toe, voordat u ter plaatse kennisneemt van die enorme klankkast, de sporthal van WSV-Wormer.
Een klankkast aan de rand van het stiltegebied!
Dus uitbreiding met tennisbanen zal enorme overlast opleveren.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij ontgrenzen het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied omdat het in algemene zin ongebruikelijk is dat sportbestemmingen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd.
Het provinciale stiltegebiedenbeleid is er met name op gericht dat mensen rust kunnen ervaren en dat is voor wat betreft het onderhavige terrein niet meer aan de orde. Verder zal de gemeente in het kader van de omgevingsvergunningprocedure voor de padel/tennisbaan eventuele geluidsoverlast dienen mee te wegen in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (het ETFAL-principe). Dit aspect komt daar voldoende aan de orde.

ZW-0010 Stichting Landschap Noord-Holland

Zienswijze
Hierbij wil de Stichting Landschap Noord-Holland een zienswijze indienen over de “Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I”.

Wij willen u hartelijk bedanken voor de begrenzing van de door ons voorgestelde percelen in de Berkmeer (96.1.2025) en de Zuurvenspolder (73.1.2025). Onze organisatie snapt de argumentatie om het aangevraagde perceel met bebouwing in de Zandpolder (76.1.2025) niet te begrenzen, en de aanvraag voor dit perceel af te wijzen. Wij accepteren / steunen deze afwijzing van ons verzoek. Ook de overige wijzigingen kunnen we steunen. U kunt deze zienswijze dus als een positieve zienswijze beschouwen.

Landschap Noord-Holland wil wel voorstellen om de argumentatie voor de Berkmeer aan te passen. In de tabel staat de volgende zin: De percelen liggen in het oostelijke deel van Polder Berkmeer in de nabijheid van gronden die deel uitmaken van NNN-gebied Bergermeerpolder en Loterijlanden. De Bergermeerpolder ligt op ongeveer 14 kilometer van de Berkmeer. Het belangrijke weidevogelgebied Lage Hoek ligt op enkele honderden meters afstand, aan de andere kant van de ringvaart. Daarom graag de zin aanpassen naar: De percelen liggen in het oostelijke deel van Polder Berkmeer in de nabijheid van gronden die deel uitmaken van NNN-gebied de Lage Hoek.

Reactie op zienswijze
Wij danken u voor de positieve zienswijze. U wijst ons nog op een foutieve benaming van een NNN-gebied in de argumentatie. Wij passen deze benaming aan. De juiste benaming van het NNN-gebied waarvan deze percelen onderdeel gaan uitmaken is echter "De Weel, de Weijdemeer en graslandreservaten de Gouw (W8)" en niet "de Lage Hoek".

ZW-0011 [redacted]

Zienswijze
Betreft: Ontwerpbesluit wijziging werkingsgebied "Stiltegebieden" NH2022, ronde 2025-I, ontgrenzing ijsbaanterrein Wormer.
Zienswijze ontgrenzing IJsbaanterrein Wormer (wijzigingsnummer 18.1.2025)
Werkingsgebied waarop deze reactie betrekking heeft:
IJsbaanterrein Wormer – Stiltegebieden Ontgrenzen – Gemeente Wormerland
Specifieke locatie:
IJsbaanterrein aan de westzijde van het Wormer- en Jisperveld, nabij de Veerdijk, Wormer (provincie Noord-Holland)

_____

Situatiebeschrijving en motivatie bezwaar
Graag bieden wij onze zienswijze aan met betrekking tot de gemeentelijke plannen. Hoewel wij het belang onderkennen van het versterken van sociale cohesie en het realiseren van woningen voor woningzoekenden, zijn wij van mening dat het opheffen van de begrenzing van het stiltegebied niet toegewezen zou moeten worden.

Als inwoners van Wormer maken wij ons zorgen over de gevolgen die het verdwijnen van het stiltegebied zal hebben voor mijn gezin en de omgeving. Het stiltegebied draagt bij aan de leefkwaliteit, rust en het behoud van de bijzondere ruimtelijke kwaliteiten waar onze gemeente om bekendstaat. Zie bronnen hieronder:
- https://wormerland.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/5686bb0d-a897-403b-9c6b-07485e984925
- https://wormerland.nl/bouwen-en-verbouwing-inwoners/omgevingsvisie-wormerland
- https://wormerland.groenlinks.nl/sites/groenlinks/files/downloads/newsarticle/200117%20Zelfevaluatie%20OVER-gemeenten_%20WL%20en%20OZ_.pdf)

Ik verzoek u daarom om het stiltegebied te behouden en de unieke waarde ervan te beschermen voor huidige en toekomstige generaties.

Ten eerste willen wij ingaan op de argumentatie die door de gemeente gevoerd wordt om de ontgrenzing te motiveren.

Er wordt, in het Ontwerp wijziging werkingsgebieden (wijzigingsnummer 18.1.2025) gesteld dat “de begrenzing van het stiltegebied nu al over een sportbestemming ligt, en dat er o.a. gevoetbald wordt.” Het klopt dat er aan de overzijde van het water een voetbalveld is, maar dit ligt op voldoende afstand van het beoogde ontgrenzingsgebied (zie screenshots). Hierdoor is er op het ijsbaanterrein ruimte voor onder andere de grutto en de kievit om te nestelen.

Daarnaast wordt aangevoerd dat het ongebruikelijk zou zijn om sportterreinen binnen een stiltegebied te situeren en dat de voorgestelde wijziging deze situatie zou herstellen. Naar onze mening wordt het beoogde te ontgrenzen gebied (het ijsbaanterrein) daarmee onterecht gelijkgesteld aan het intensief gebruikte voetbalveld. Het ijsbaanterrein wordt slechts een enkele keer in de zoveel jaar gebruikt. De jeu de boules-baan die daar ook ligt, wordt slechts twee keer per week gebruikt. Dit is niet te vergelijken met de impact op natuur en leefomgeving van een voetbalveld. Het kenmerken van dit gebied als sportbestemming is in onze ogen dan ook onjuist.

Kernargumenten

Hieronder weerleggen wij onze kernargumenten in de hoop dat u zult afzien van het ontgrenzen van het stiltegebied.

- Bedreiging weidevogels

Het ijsbaanterrein maakt deel uit van een ecologisch kwetsbaar gebied dat cruciaal is voor de kievit, de grutto en andere weidevogels. Uit onderzoek blijkt dat deze soorten sterk achteruitgaan door versnippering en verstoring. De realisatie van een tenniscomplex verergert geluidshinder en verstoort foerageer- en broedgedrag. Dit ondermijnt tevens de provinciale inspanningen voor biodiversiteit herstel in het Landelijk Gebied.

-Onjuiste ruimtelijke classificatie

Het gebied grenst direct aan woonwijken (o.a. wezenland en Dorpsstraat). Volgens de Omgevingsverordening NH2022 behoren sportcomplexen niet thuis in stiltegebieden, maar ook niet in woonomgevingen vanwege geluidsoverlast.

- Precedentwerking

Ontgrenzing normaliseert de inpassing van sportactiviteiten in stiltegebieden. Dit kan leiden tot verdere aantasting van de robuustheid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Beschermd Landschap.

- Alternatieven

Er zijn geschikte locaties buiten stiltegebieden beschikbaar, zoals de bestaande tennisaccommodaties en zie het uitgebreide voorstellen van stichting SPIJT; https://www.ijsbaanterrein.nl/

Persoonlijke noot

Mijn zoon en ik lopen regelmatig over het pad, en genieten van alles wat we kunnen zien en horen. Dit begint bij het ijsbaanterrein. Een bijzonder moment was toen mijn tweejarige zoon voor het eerst een grutto herkende aan zijn roep. Hij imiteert het geluid met enthousiasme, net zoals hij met verwondering naar “boxende hazen” kijkt. Dit soort ervaringen zijn onbetaalbaar, vanaf het kerkepad kijk je naar het natuurtafereel. Ze geven kinderen een band met de natuur. Dit verdwijnt als we stilte inruilen voor lawaai, activiteit en tennisbanen.

Conclusie

Het behoud van het stiltegebied bij het ijsbaanterrein is van essentieel belang. Niet alleen voor de biodiversiteit en bescherming van internationaal bedreigde diersoorten zoals de grutto en de haas, maar ook voor de gezondheid, het welzijn en de educatieve waarde voor jongere generaties.
Wij verzoeken u met klem om af te zien van ontgrenzing van dit stiltegebied waarmee een kostbaar stukje natuur en rust zal verdwijnen.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0005.

ZW-0012 Gemeente Opmeer

Zienswijze
Geachte heer/mevrouw,

Op 28 februari ontvingen wij uw brief over uw voorgenomen besluit voor grensaanpassingen in de Omgevingsverordening. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Graag maken wij u attent op de gebiedsvisie Hoogwoud Oost, die op 20 maart 2025 door onze raad is vastgesteld.

Op 11 februari jl. is de gebiedsvisie besproken in de provinciale adviescommissie ARO. De ARO heeft enkele aanbevelingen meegeven. De aanbevelingen van de ARO zijn inmiddels verwerkt in de gebiedsvisie Hoogwoud-Oost, die is vastgesteld door de gemeenteraad.

Wat betreft het natuurnetwerk Nederland merken wij het volgende op. Het natuurnetwerk Opmeerder Wuiver wordt doorkruist door de voorgenomen randweg. Wij zijn ervan bewust dat een nadere belangenafweging noodzakelijk is om de randweg te realiseren.

Om de negatieve effecten van de randweg te minimaliseren, wordt ingezet op natuurcompensatie op verschillende schaalniveaus. De afzonderlijke groenzones (park Oeverwal, Opmeerder Wuiver en recreatie- en sportterrein De Weijver) worden met elkaar in verbinding gebracht. De maatregelen zijn afgestemd met de betrokken ecologen. Op een hoger schaalniveau wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om compensatie te vinden voor weidevogels in de omliggende NNN-gebieden. De compensatie voor lokale doelsoorten zoals reptielen, amfibieën en zoogdieren in het gebied wordt opgelost door het vergroten van samenhang tussen de leefgebieden en het vergroten van Natuurnetwerk Opmeerder Wuiver langs randweg.
Het natuurnetwerk Opmeerder Wuiver wordt zo kort mogelijke doorkruist en de slingerbocht wordt pas voorbij het natuurnetwerk ingezet. De nieuwe groene overgangszone volgt de ligging van de randweg. Daarmee is de randweg niet alleen een doorkruising van natuurnetwerk Opmeerder Wuiver, maar zorgt het ervoor dat het natuurnetwerk in verbinding wordt gebracht met andere groenzones.

Bij het doorkruisen van het NNN gebied gaan wij uiteraard in gesprek met de eigenaar van de gronden (landschap Noord-Holland) en de provincie. Wij staan open voor het meedenken aan oplossingsrichtingen in de vorm van compensatiegronden, een verbreding van een buffer rondom de Opmeerder Wuiver/NNN gebied en andere mogelijkheden.

Vooruitlopend op de nadere uitwerking, verzoeken wij u, gelet op het grote openbare belang van de randweg voor de gemeente, het Natuurwerk Nederland aan te passen in deze dan wel een volgende herbegrenzing van de Omgevingsverordening. Dit ook in het licht van studies naar uitbreidingen van het natuurwerk aan de zuidwestkant van onze gemeente.

Reactie op zienswijze
Wij constateren dat uw zienswijze geen betrekking heeft op één van de voorgenomen wijzigingen van het NNN zoals deze zijn opgenomen in het ontwerpbesluit van de eerste ronde wijziging werkingsgebieden van 2025. U vraagt of de provincie ten behoeve van een nieuwe randweg in uw gemeente het NNN kan aanpassen in dit besluit of in een volgende ronde wijzigingen. Mede gezien de benodigde inspraak bij wijzigingen van het NNN en het tekort aan inhoudelijke beoordelingstijd is het niet mogelijk om de gewenste wijziging via een zienswijze in het voorliggende besluit mee te nemen. Voor de volgende ronde kan de gemeente voor 1 september 2025 een voorstel tot herbegrenzen bij het Regiebureau van de Provincie indienen. Wij willen er u er echter op wijzen dat op ontwikkelingen in het NNN strikte regels van toepassing zijn, met daarbij een compensatieverplichting (artikel 6.54 OV). U kunt hiervoor de door ons opgestelde Wegwijzer NNN raadplegen en bij eventuele vragen hierover contact met ons opnemen.

ZW-0013 Gemeente Medemblik

Zienswijze

Geachte heer, mevrouw,
De provincie is voornemens grensaanpassingen uit te voeren aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De gemeente kan zich hier niet in vinden en geeft hierbij haar zienswijze op deze grensaanpassingen.

55.1.2025 Verhardingen worden uit het NNN gehaald
Het NNN is ontworpen om ecologische verbindingen te creëren tussen verschillende natuurgebieden. Grensaanpassingen mogen deze verbindingen niet verstoren, maar moeten ze juist versterken.
Natuurgebieden moeten robuust zijn en zoveel mogelijk met elkaar worden verbonden. Dit is in lijn met zowel gemeentelijk als provinciaal beleid om robuuste groenblauwe verbindingen te creëren. Als verhardingen uit het NNN worden gehaald werkt dit versnippering in de hand. Populaties kunnen hierdoor geïsoleerd raken van elkaar. Dit kan de biodiversiteit negatief beïnvloeden.

Zonder een grondige ecologische evaluatie van de grensaanpassingen is niet duidelijk wat voor impact dit heeft op de groenblauwe verbindingen en de huidige flora en fauna.
Daarnaast werkt het verwijderen van verhardingen ook door in de bermen langs de wegen. Deze zijn van groot belang als ecologische corridor tussen natuurgebieden en daarmee voor uitwisseling van soorten en de biodiversiteit.

Kortom: in plaats van nieuwe natuurgebieden aan te wijzen moeten huidige gebieden zoveel als mogelijk met elkaar worden verbonden. Daarmee vergroten we de biodiversiteit en maken we de natuur robuuster en klimaatadaptiever.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.
Zie voor de beantwoording ook de beantwoording bij zienswijze ZW-0008, deel algemene toelichting.

Het gaat bij deze ontgrenzingen om bestaande verhardingen. Het ontgrenzen van de gronden verandert niets aan de bestaande robuustheid van het NNN, want hier was al geen natuur.

Ook zijn er bermen behorende bij de wegen ontgrensd, vanwege een onderliggende verkeersbestemming of een kadastrale inpassing. Deze bermen zijn over het algemeen in eigendom van een wegbeheerder en de meeste wegbeheerders voeren ecologisch bermbeheer. De verwachting is dat het ontgrenzen van bermen geen verandering in het bermbeheer zal brengen. Voor zover er een verkeersbestemming op de berm ligt, kan een weg ook bijvoorbeeld verbreed worden ondanks een NNN bescherming. De NNN bescherming draagt hier dus weinig bij aan natuurbehoud of -ontwikkeling. Als wij het NNN kwalitatief en kwantitatief willen afronden en optimaliseren om aan alle VHR- en weidevogel-doelstellingen te voldoen en alle natuurverbindingen nog willen inrichten en begrenzen, dan moeten wij het NNN herschikken.

Om de verschillende NNN-gebieden met elkaar te verbinden zijn er NNN natuurverbindingen vastgelegd. Deze verbindingen worden specifiek ingericht om de doelsoorten de kans te geven om zich te verplaatsen tussen de gebieden. Hiertoe worden onder andere op afgestemde afstanden stapstenen ingericht. Een goed functionerende natuurverbinding vraagt om meer dan een natuurvriendelijke berm.

ZW-0013-1 Gemeente Medemblik

Geacht college,

Op dinsdag 25 februari 2025 heeft u een ontwerpbesluit genomen over de voorgestelde grensaanpassingen van het Natuurnetwerk Nederland. Het voorgenomen besluit is onderdeel van een groter besluit waarin meer grensaanpassingen zijn meegenomen. U geeft aan dat de voorgestelde wijzigingen een nadere precisering zijn van de huidige situatie.

Daarbij is de in het natuurgebied gelegen verharding eruit gehaald, omdat dit niet als natuur is aan te merken. Wij nemen deze wijzigingen, die overeenkomen met de feitelijke situatie, voor kennisgeving aan.

Wat ons bevreemdt, is waarom u niet met diezelfde GIS-data ook de begrenzing van de BL (Beschermd Landschap) gebieden aanpast naar de feitelijke situatie. Immers nu is binnen de gemeente Medemblik een groot gebied, dat zich uitstrekt van Abbekerk tot de Markerwaardweg, aangemerkt als BL-gebied. Dit is

inclusief alle verharding/wegen met de daarbij aangrenzende woonbebouwing. Zelfs een deel van de Rijkswag A-7 valt onder het BLgebied. Het is helder dat op wegen en de daaraan gelegen woonbebouwing geen sprake is van
weidevogelgebied of aardkundige waarden die moeten worden beschermd.
Het verdient dan ook aanbeveling, conform hetgeen uw college doet met de begrenzing van het natuurnetwerk Nederland, die lijn ook te volgen voor de BL-begrenzing.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het Beschermd Landschap (BL) worden andere uitgangspunten gehanteerd en deze hebben een andere doelstelling. In NNN gaat het om bescherming van natuurwaarden, terwijl het in het BL gaat om de bescherming van waardevolle landschappen. Bij de begrenzing van het BL gaan wij uit van aaneengesloten gebieden met de daarbij behorende aanwezige verhardingen en (woon)bebouwing. Daarom zijn wij niet voornemens om verhardingen/wegen met de daarbij aangrenzende woonbebouwing te ontgrenzen van het BL.

ZW-0014 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 2025-I van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Het ontwerpbesluit gaat grotendeels over technische wijzigingen en correcties van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Wegen en andere verharding worden uit de NNN gehaald en locaties met hogere natuurwaarden worden aangewezen als NNN. De provincie Noord-Holland hanteert als uitgangspunt dat de omvang van het uiteindelijk te realiseren NNN in Noord-Holland niet mag toenemen of afnemen.
De keuze voor het ontgrenzen van wegen en verhardingen is begrijpelijk en zorgt voor de mogelijkheid om gebieden met hogere natuurwaarden te beschermen. Om die reden zijn wij verheugd dat een deel van de Bloemendalerpolder wordt begrensd en daarmee onderdeel wordt van het NNN. De aanwijzing beschouwen wij als een stevige bescherming van dit groen. Op enkele locaties binnen de gemeente Amsterdam zouden wij graag een wijziging of aanvulling zien van het ontwerpbesluit werkingsgebieden. In deze brief lichten we onze zienswijze toe aan de hand van een aantal voorgenomen wijzigingen in de werkingsgebieden:
a. Het Amsterdamse Bos - Ontgrenzing bosvakken A9, fiets- en voetpaden
b. Bloemendalerpolder – Weespersluis deelplan 6
c. Bloemendalerpolder – Zoeklocatie 150 kV-station

Ad. a Het Amsterdamse Bos - Ontgrenzing bosvakken, fiets- en voetpaden
Het ontwerpbesluit bevat het voornemen om in het Amsterdamse Bos op te schonen door verharde wegen met bijbehorende bermen uit het NNN te halen. In de ontwerpwijziging zijn een aantal wijzigingen opgenomen die betrekking hebben op bosvakken, voet- en fietspaden en watergangen. Het betreft onder andere bosvakken die na herinrichting van de A9 opnieuw worden ingeplant, voet- en fietspaden bij de Bosbaan en delen van de Hoornsloot en Landscheidingsvaart.
De gemeente Amsterdam verzoekt deze gebieden binnen de NNN te houden, omdat ze niet openstaan voor auto's of vanwege natuurwaarden. De gebieden zijn aangeduid in de bijlage bij deze zienswijze. Daarnaast wordt verzocht om gezamenlijk met de gemeente Amstelveen in gesprek te gaan over hele natuurverbinding in de Hoornsloot en Landscheidingsvaart tussen Nieuwe Meer en de Poel.

Ad. b. Bloemendalerpolder -Weespersluis deelplan 6
In het voorliggende ontwerpbesluit wordt de Bloemendalerpolder begrensd als NNN. Deze begrenzing is het resultaat van afspraken over natuurcompensatie voor het woongebied Weespersluis in een overeenkomst uit 2012 (SUOK), die is ondertekend door onder andere de provincie Noord-Holland, de gemeente Weesp en zes marktpartijen.

De afgelopen jaren is het gebied al grotendeels ingericht voor natuur. Over de overdracht van het als natuur ingerichte gebied aan de provincie vindt directe afstemming plaats tussen de provincie en de ontwikkelende partij. Tegelijkertijd loopt de woningbouwontwikkeling voor Weespersluis nog volop. Op onderdelen zorgt de

aanwijzing tot NNN voor een belemmering van deze gebiedsontwikkeling. In het ontwerpbesluit is een deel van de Bloemendalerpolder (Weespersluis deelplan 6) begrensd buiten Landelijk Gebied, waar stedelijke functies worden voorzien zoals woningen, een scholencluster en een natuurpark. Aanwijzing tot NNN kan zorgen voor belemmeringen voor realisatie van dit deelgebied en sluit niet aan bij afspraken tussen provincie, gemeente en ontwikkelcombinatie.

Om deze reden acht de gemeente Amsterdam het onwenselijk dat dit gedeelte van de Bloemendalerpolder wordt begrensd en verzoekt zij een deel van de begrenzing niet door te zetten. Als verdere afstemming over de begrenzing nodig is, stelt de gemeente voor om in deze aanwijzing alleen het NNN-gebied dat binnen het huidige Landelijk gebied/Bijzonder Provinciaal Landschap valt te begrenzen en het overige deel van de Bloemendalerpolder in een volgende ronde mee te nemen.

Ad c. Bloemendalerpolder – Zoeklocatie 150 kV-station
In de Bloemendalerpolder wordt momenteel onderzoek gedaan door de gemeente Amsterdam en Liander voor de ontwikkeling van een 150 kV-station Weesp Noord. Het station zal een belangrijk knooppunt vormen in de elektriciteitsvoorziening van Amsterdam en Noord-Holland. Het heeft een groot maatschappelijk belang en is essentieel om de benodigde capaciteit beschikbaar te stellen en om de betrouwbaarheid van het elektriciteitsnet te behouden. In het Uitvoeringsprogramma Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat 1.0, Energievisie 2.0 en het pMIEK 2.0, die in februari 2025 zijn vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland wordt een zoekgebied voor het nieuwe station in de regio van de Bloemendalerpolder weergegeven. Er zijn weinig mogelijkheden in dit gebied om een 150 kV-station in te passen, op dit moment wordt een locatie onderzocht tussen de A1/Breedlandpad en de Waterlinie. Deze locatie is naast een bestaande bedrijfsfunctie en zorgt voor relatief weinig verstoring van het open landschap. Er wordt verzocht om voor deze locatie af te zien van aanwijzing als NNN.

Vanwege de wens van de provincie om balans te houden in de oppervlakte van NNN zijn we uiteraard bereid mee te denken over het nog niet ontgrenzen van NNN in andere delen van de gemeente als dat nodig is om medewerking te verlenen aan bovenstaande verzoeken. De bijlage bij deze brief biedt per bovengenoemd onderwerp meer toelichting en een overzicht van de gevraagde aanpassingen. Indien nodig gaan wij hier graag met u over in gesprek.

Wij wensen u succes bij het verwerken van de zienswijzen.

Namens het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam,
Hoogachtend,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.

Beantwoording zienswijze a. Het Amsterdamse Bos - Ontgrenzing bosvakken A9, fiets- en voetpaden
Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze ZW-0008, deel algemene toelichting.
Taluds noordzijde A9: Aangezien de bestemming van de taluds ‘verkeer’ blijft, ook na herplant van de bosvakken, biedt dit onvoldoende borging voor de natuurwaarden. Voorts is een aanzienlijk deel van de taluds in eigendom bij het Rijk. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.
Markering zuidzijde A9: Het voorstel tot ontgrenzing betreft een woonobject. De bestemming wonen is tegenstrijdig met het werkingsgebied NNN. De woning is gesloopt, maar de bestemming is nog steeds wonen. U geeft aan dat de locatie ondertussen is ingericht als natuur. Het omgevingsplan van de gemeente moet hierop worden aangepast. In afwachting daarop zullen wij deze locatie niet ontgrenzen. Wij worden graag op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen van het omgevingsplan van de gemeente op deze locatie.
Evenemententerrein: Het voorstel tot ontgrenzing betreft de verharding van wegen op en om het evenemententerrein. U geeft aan dat de weg niet openbaar toegankelijk is. Wij zien inderdaad op beeldmateriaal dat er hekken bij toegangswegen rond het terrein staan. Wij zullen deze locatie daarom niet ontgrenzen.
Noordzijde Bosbaan: Het betreft hier een verharding met als functie ‘rijbaan lokale weg’. In de praktijk betreft het een fietspad. Wij beschouwen het daarom als ‘beheerweg’ en ontgrenzen deze niet.
Zuidzijde Bosbaan: Het betreft hier een bosvak met de bestemming ‘verkeer’. Dit biedt onvoldoende borging voor de natuurwaarden. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

Nieuwe Meerlaan: Het betreft een smalle strook tussen een rijbaan en een parkeerplaats die voor een substantieel deel verhard is en de bestemming 'verkeer' heeft. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.
Schinkelbos: Het betreft een voetpad met de bestemming verkeer. De breedte van de bestemming is te smal om hier een rijbaan van te kunnen maken. Het voetpad wordt dan ook niet ontgrensd.
Landscheidingsvaart (476): Dit betreft NNN buiten landelijk gebied. Het realiseren van een (natte) natuurverbinding op deze plek maakt geen onderdeel uit van het huidige NNN-beleid. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

Beantwoording Zienswijze b Bloemendalerpolder:
Naar aanleiding van uw zienswijze heeft er overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Amsterdam, de ontwikkelaar (de GEM) en de Provincie Noord-Holland. De contour van het nieuwe NNN-gebied in de Bloemendalerpolder bleek op een aantal punten niet in overeenstemming met het laatste inrichtingsplan. De contour die hoort bij dit plan, met een oppervlakte van 102,5 ha wordt nu als NNN opgenomen in het definitieve besluit. Dit is 4,8 ha minder dan de begrenzing in het ontwerpbesluit. Dit laat onverlet dat de GEM nog moet aantonen dat met dit oppervlakte wordt voldaan aan voorschriften van de vergunningen ontheffingen flora en fauna van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

Beantwoording zienswijze c Bloemendalerpolder - Zoeklocatie 150 kV station.
De provincie is op de hoogte van de zoektocht voor een locatie van een 150 kV- elektriciteitsstation in deze regio en snapt het belang van een passende locatie in het kader van de energietransitie en het voorkomen van netcongestie. Voor deze specifieke locatie gelden echter bindende voorschriften en afspraken om het gebied in te richten als natuur en recreatie. Het gebied dat nu wordt begrensd als NNN geldt als natuurcompensatiegebied voor het aanleggen van een nieuwe woonwijk. Deze natuurcompensatie is qua omvang, inrichting en kwaliteit verankerd in de (verschillende) natuurvergunningen flora en fauna activiteiten die door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord voor het plangebied zijn afgegeven. Ook zijn er privaatrechtelijke verplichtingen om het natuur- en recreatiegebied in de huidige omvang aan te leggen. Dit is vastgelegd in de Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst Bloemendalerpolder van 26 september 2012. Bovengenoemde voorschriften en afspraken zijn ondertussen ook uitgewerkt in het vigerende omgevingsplan. Als logisch vervolg hierop is met de gemeente Amsterdam ambtelijk overeengekomen de gronden te begrenzen als NNN. Op dit moment is er geen aanleiding om dat niet te doen. In een later stadium kan altijd nog beoordeeld worden of een 150 kV-elektriciteitsstation past binnen de regels van artikel 6.54 OV NH2022 en overige wet- en regelgeving.

ZW-0015 Werkgroep Biodiversiteit Medemblik

Zienswijze
52.1.2025 Het Streekbos,
Veilingweg, Bovenkarspel

NNN Ontgrenzing

Recreatie Noord-Holland stelt deze ontgrenzing voor, omdat het gebied intensief in gebruik is voor recreatie. De huidige bestemming natuur wordt gewijzigd in recreatie.

Onze zienswijze:

- Delen van het Streekbos worden uit het NNN gehaald en ingeruild voor recreatie. Wij vinden het jammer dat de toch al schaarse natuurgebieden in onze omgeving moeten wijken voor recreatie. Waarom niet gezocht naar een combinatie van natuur en recreatie? Veel mensen zoeken daar juist de rust en de schoonheid van de natuur.
  Verdere ontwikkeling van de recreatie (zoals bv. muziek en sportevenementen) kunnen daar de natuur bv. van het voedsel bos en ecoprojecten verstoren.

55.1.2025 Verhardingen worden uit het NNN gehaald

Onze zienswijze:

- Wij vinden het geen goed idee de verhardingen uit het NNN te halen. En niet alleen voor Medemblik, maar voor heel Noord-Holland. Verhardingen zijn belangrijk voor de verbindingen en verplaatsingen,

niet alleen voor voetgangers en fietsers, maar zeker ook voor de natuur, zoals voor bv. vlinders, alle andere insecten, kikkers en padden
- Verhardingen kunnen ook belangrijk zijn om bestaande natuurgebieden te verbinden of uit te breiden. Wanneer verhardingen eruit gehaald worden kan dit leiden tot versnippering van het netwerk.
- De verhardingen hebben bermen, ook die zijn belangrijk voor de verbindingen, de natuur en de biodiversiteit.
- Met name vinden wij het jammer, dat de verharding van het biodiversiteitsproject in het Egboetswater (nabij de Pukweg te Oostwoud), uitgewerkt in onze nota “Meer kleur in Medemblik”, hier onder valt. Er is hier veel aandacht, geld en tijd aan besteed door de gemeente Medemblik, het Recreatieschap West-Friesland en de mensen van onze werkgroep (ie de bijlage, met kaartmateriaal “Meer kleur in Medemblik”).
- Tenslotte vinden wij in algemene zin het kaartmateriaal, vooral wat de aanduidingen van de verhardingen betreft, onduidelijk.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.
Het Streekbos
In de Provincie Noord-Holland is ervoor gekozen om de recreatiegebieden in het NNN op te nemen. In de meeste andere provincies is dat niet het geval. Recreatie kan in veel gevallen prima samengaan met de doelstellingen in het NNN, maar dit wringt in de steeds drukkere, intensief gebruikte delen van recreatiegebieden. Strandjes, ligweiden en dagkampeerterreinen waar veel mensen komen hebben veelal een lage ecologische waarde en potentie en zijn dan niet altijd meer passend in het NNN. Wij kiezen er daarom in sommige gevallen voor om de drukke stukken met een lage ecologische waarde te ontgrenzen. Recreatieschappen brengen waar mogelijk ook weer percelen voor natuurontwikkeling en rustige recreatie in om te laten opnemen in het NNN.

Verhardingen algemeen
Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze ZW-0008, deel algemene toelichting.
Het gaat bij de ontgrenzingen waar u in uw zienswijze aan refereert om bestaande verhardingen. Het ontgrenzen van deze gronden verandert niets aan de bestaande robuustheid van het NNN, want hier was al geen natuur.

Ook zijn er bermen behorende bij de wegen ontgrensd, vanwege een onderliggende verkeersbestemming of een kadastrale inpassing. Deze bermen zijn over het algemeen in eigendom van een wegbeheerder en de meeste wegbeheerders voeren ecologisch bermbeheer. De verwachting is dat het ontgrenzen van bermen geen verandering in het bermbeheer zal brengen. En voor zover er een verkeersbestemming op de berm ligt, dan kan een weg ook bijvoorbeeld verbreed worden ondanks een NNN-bescherming. De NNN-bescherming draagt hier dus weinig bij aan natuurbehoud of -ontwikkeling. Als wij het NNN kwalitatief en kwantitatief willen afronden en optimaliseren om aan alle VHR- en weidevogel-doelstellingen te voldoen en alle natuurverbindingen nog willen inrichten en begrenzen, dan moeten wij het NNN herschikken.

Om de verschillende NNN-gebieden met elkaar te verbinden zijn er NNN-natuurverbindingen vastgelegd. Deze verbindingen worden specifiek ingericht om de doelsoorten de kans te geven om zich te verplaatsen tussen de gebieden. Hiertoe worden onder andere op afgestemde afstanden stapstenen ingericht. Een goed functionerende natuurverbinding vraagt om meer dan een natuurvriendelijke berm.

Ontgrenzing verharding Egboetswater (Pukweg Oostwoud)
Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze ZW-0008, deel algemene toelichting.
Het betreft hier weliswaar een bestemming verkeer, maar het gaat, bij nader inzien, om een duidelijk fietspad. De breedte van de bestemming in het bestemmingsplan is te smal om hier een rijbaan van te kunnen maken. Wij zullen dit fietspad daarom in het NNN laten en niet ontgrenzen.

ZW-0016 [redacted]

Zienswijze
Aan: Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Betreft: Zienswijze inzake ontgrenzing stiltegebied IJsbaanterrein Wormer (aldus ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH 2022 ronde 2025-I, wijzigingsnummer 18.1.2025)
Datum:27 april 2025

Geacht college,
Ik heb kennisgenomen van de terinzagelegging van bovengenoemd ontwerp. Mijn opmerkingen ten aanzien daarvan zijn beperkt tot de wijziging van de begrenzing van het stiltegebied Polder Wormer en Jisperveld bij de natuurijsbaan van Wormer, nr. 18.1.2025. (Zie bijlage met kaart). Ik vind de voorgenomen ontgrenzing daarvan onwenselijk en in ieder geval voorbarig, zoals hierna wordt toegelicht.

Motivatie Gedeputeerde Staten
De reden waarom u de begrenzing van bovengenoemd stiltegebied wilt wijzigen is: '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.' Dit wordt gedaan op verzoek van de gemeente Wormerland, die op de natuurijsbaan een tennis- en padelcomplex wil ontwikkelen.

Ik begrijp dat een stiltegebied op de plek van een voetbalveld en een woonwijk niet wenselijk is. In het geval van de natuurijsbaan ligt dit echter anders. Zoals hieronder wordt toegelicht, vervult dit gebied feitelijk de functie van natuurgebied en is er slechts sprake van zeer beperkt recreatief gebruik in de winterperiode. De relatie met weidevogels, fauna en flora wordt in uw voornemen het ijsbaanterrein te ontgrenzen van het stiltegebied niet meegenomen, terwijl dit juist onlosmakelijk met elkaar is verbonden.

De natuurijsbaan en het naastgelegen Kerkepad zijn niet voor niets als stiltegebied aangewezen. Het gebied wordt gekenmerkt met lange perioden met natuurlijke geluiden, die overheersen tot de perioden met niet natuurlijke geluiden. De natuurijsbaan en aangrenzende weilanden vormen een habitat voor weidevolgels, trekvogels, groene kikker, Noorse woelmuis, rugstreeppad, hermelijn e.a.

Waardevolle beschermde habitat voor weidevogels
De natuurijsbaan is een waardevolle veenweide, waarop hooguit twee weken in de winter wordt geschaatst. In het voorjaar en de zomer is het een weidevogelgebied, waar regelmatig lepelaars foerageren en beschermde soorten als Noorse woelmuis en de rugstreeppad voorkomen. Het is begrensd als landelijk gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap, met als kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels'. Momenteel (broedseizoen 2025) broeden er 9 kievieten, 1 grutto en 2 tureluurs. Dat is bijna vier keer zoveel per hectare dan in het aangrenzende Natura2000 gebied Wormer- en Jisperveld.
Kortom, de natuurijsbaan fungeert feitelijk gezien als natuurgebied en niet als sportterrein.

Waardevolle buffer voor natuurgebieden
De natuurijsbaan maakt deel uit van een cruciale bufferzone rondom het daarnaast gelegen Natura2000-gebied Wormer- en Jisperveld. Op de natuurijsbaan vinden nagenoeg geen activiteiten plaats. Toename van recreatief gebruik, zoals door een tennis- en padelcomplex, zou een ernstige aantasting betekenen van de rust en daarmee van de ecologische waarde. Intensiever gebruik zou daarom niet moeten worden toegestaan om de stilte in voornoemd Natura2000-gebied te kunnen borgen.
Ook op de natuurijsbaan zelf is het relatief stil. Op de daarnaast gelegen voetbalvelden wordt op door-de-weekse dagen pas ná 16.00 uur getraind tot 20.00 uur. In de weekenden wordt alleen overdag gevoetbald. Alleen dan is sprake van een wat hogere geluidsbelasting.
Indien er een tennis- en padelcomplex op de natuurijsbaan wordt gerealiseerd zal de geluidsbelasting aanzienlijk toenemen.

Hierbij wil ik nog het volgende opmerken.
De voetbaltrainingen op door-de-weekse dagen en de voetbalwedstrijden in het weekend zijn totaal niet vergelijkbaar met de geluidsniveaus en geluidsduur met die van het door de gemeente voorgenomen te realiseren tenniscomplex met 4 buitenpadelbanen(dagelijkse van 08.00 tot 23.00 uur). Uit berekeningen van het bureau Sweco, die bij het verzoek tot ontheffing zijn ingediend zorgen alleen de voetbalwedstrijden tot een relatief kleine overschrijding van de 35 dB norm op 50 meter afstand op toetspunt in het stiltegebied. En dat is dan alleen overdag in het weekend en niet het gehele jaar door!

Echter, het tenniscomplex met de 4 buitenpadelbanen zal volgens de gemeente van 08.00 tot 23.00 uur in gebruik zijn. Het hele jaar door! Volgens de berekening van Sweco leidt die tot een toename van ca. 5 dB tot 7 dB in het stiltegebied ten opzichte van het referentieniveau!

Met betrekking tot uw voorstel om de grens van het stiltegebied in oostelijke richting te verplaatsen net voorbij de terreingrens van het door de gemeente voorgenomen te realiseren tennispark met 4 buiten padelbanen, wil ik het nog het volgende expliciet onder uw aandacht brengen.
Aangezien het door de gemeente beoogde tenniscomplex met 4 buiten padelbanen na ontgrenzing van de natuurijsbaan van het stiltegebied, dus niet meer binnen het stiltegebied ligt geldt de geluidnorm van 35 dB op 50 meter van de terreingrens van het tenniscomplex niet! Met andere woorden: er gelden dan geen geluidnormen meer voor het stiltegebied vanwege de activiteiten van het tenniscomplex. De berekende geluidniveaus op bovengenoemde toetspunten op 50 meter van het tenniscomplex met buiten padelbanen blijven ongewijzigd hoog (tot 44 dB), en zullen dagelijks van ’s ochtends vroeg tot ’s avonds laat leiden tot leiden tot een significante verstoring van de habitat van de weidevogels, andere fauna en geluidsoverlast, maar ook tot geluidsoverlast voor de omwonenden en verminderde stiltebeleving bij gebruikers van het Kerkepad.

Waardevol rustgebied voor bewoners
Veel bewoners maken gebruik van het Kerkepad langs de natuurijsbaan, waarop, zoals gezegd, in het voorjaar veel vogels broeden. Het is uniek dat deze van zo dichtbij te zien zijn. Verder komen bewoners tot rust van de relatieve stilte en weidsheid van het veenweidegebied. Op de natuurijsbaan bevindt zich ook zeldzame flora. De waarde van dit gebied als plek voor natuurbeleving en rust voor bewoners is van onschatbare waarde en niet vervangbaar.

Sportbestemming beperkt
Dat bedoelde weilanden in 1999 een sportbestemming kregen was vanwege de noodzakelijke verplaatsing van de natuurijsbaan vanwege woningbouw op de voormalige natuurijsbaan. Het kreeg de functieaanduiding ‘sportbestemming, uitsluitend bestemd voor een natuurijsbaan’, vanwege de natuurfunctie.
Bij de actualisering van het bestemmingsplan in 2017 is die functieaanduiding echter ongemerkt en stilzwijgend veranderd in ‘sportbestemming, tevens bestemd voor een natuurijsbaan’. In de toelichting bij het omgevingsplan staat nog steeds ‘uitsluitend’. Deze verandering is door de gemeente destijds ten onrechte ambtshalve gedaan. Van actualisatie was echter geen sprake. Immers, bedoeld terrein werd uitsluitend als natuurijsbaan gebruikt en er bestonden geen concrete plannen dit te veranderen. De stille wijziging van de functieaanduiding in 2017 heeft dan ook plaatsgevonden zonder expliciet besluit over deze aanpassing. Het feitelijk gebruik als natuurijsbaan is sindsdien ongewijzigd gebleven.

Belang van stilte en provinciaal beleid
De mentale gezondheid van mensen wordt zelfs als één van de grootste gezondheidsrisico’s voor de toekomst genoemd. Lawaai is na luchtvervuiling de belangrijkste negatieve factor op de totale ziektelast in Europa.
Het provinciaal beleid, waaronder het stiltegebiedenbeleid, is erop gericht te zorgen voor een gezonde leefomgeving. De provincie vindt het belangrijk dat mensen de rust in de provincie kunnen opzoeken.

Wijziging provinciaal stiltegebiedenbeleid
Op dit moment wordt het stiltegebiedenbeleid door de provincie geactualiseerd. U heeft daarvoor een voorstel gedaan, dat op 24 maart jl. voor het eerst is besproken in de Statencommissie Leefomgeving. Dit voorstel is niet met inwoners en evenmin met maatschappelijke (natuur) organisaties afgestemd. Participatie met gemeenten zou pas na indiening van het voorstel worden gestart.
Op verzoek van verschillende fracties in genoemde Statencommissie zal gedeputeerde Olthof binnenkort in gesprek gaan met [redacted] van Natuur en Milieufederatie Noord-Holland over de opmerkingen van de natuurorganisaties ten aanzien van uw voorstel. De natuurorganisaties vinden het belangrijk dat er rondom natuurterreinen een buffer wordt aangehouden om de rust in de natuurgebieden te kunnen waarborgen.
Kortom, het toekomstige stiltegebiedenbeleid moet nog extern worden afgestemd en vastgesteld. De inhoud daarvan is dus nog onzeker.

Onzekerheid plannen tennis- en padelcomplex
De gemeente Wormerland heeft een ontgrenzingsverzoek ingediend omdat zij tennis- en padelbanen wil realiseren op de natuurijsbaan en op de bestaande tennislocaties woningbouw. Daarover is al jaren

gediscussieerd. Bewoners hebben gewerkt aan verschillende alternatieven, waarbij de natuurijsbaan kan worden gespaard. Bewoners hebben met concrete offertes onderbouwd dat één alternatief bijna budgetneutraal kan worden uitgevoerd. De gemeente houdt de financiële onderbouwing van haar eigen plan geheim. Bewoners hebben echter berekend dat het gemeenteplan een verlies van € 3,5 mln. kan opleveren. Inmiddels vinden de gemeentefracties VVD en D66 dat het alternatieve plan van bewoners aan de Spekhuisstraat serieus moet worden genomen. Dit plan wordt in mei als burgerinitiatief in de gemeenteraad besproken. GroenLinks is altijd al tegen het gemeenteplan op de natuurijsbaan geweest.
Kortom, of het tennis- en padelcomplex op de natuurijsbaan zal worden gerealiseerd is onzeker. Er moet nog worden gestart met het maken van een omgevingsplan daarvoor.
De realisatie van tennis- en padelbanen zou funest zijn voor rust en stilte zowel op en rondom de natuurijsbaan als in het daarnaast gelegen Natura2000-gebied. De weerstand van bewoners is groot.

Waarom natuurijsbaan niet ontgrenzing
Uit het bovenstaande volgt dat:

- de natuurijsbaan een belangrijke natuurfunctie heeft;
- de sportfunctie van de natuurijsbaan verwaarloosbaar is. Dit betreft een uitzonderlijk geval en kan niet worden vergeleken met een sportterrein in algemene zin. De gemeente heeft de sportfunctie in 2017 ten onrechte stil verruimd. Van actualisatie was geen sprake, het gebruik was immers sinds 1999 niet veranderd;
- de natuurijsbaan deel uitmaakt van een noodzakelijke buffer, om de stilte in het aangrenzende Natura2000-gebied Wormer- en Jisperveld te kunnen borgen. In het geval het tennis- en padelcomplex wordt gerealiseerd, zou dat zeer negatieve gevolgen hebben voor de stilte in het aangrenzende weidevogelgebied en Natura2000-gebied;
- de samenhang van natuurijsbaan, het Kerkepad, aanwezigheid van weidevogels op slechts enkele tientallen meters afstand van het Kerkepad en weidsheid van de veenweiden voor bewoners uniek en onvervangbaar is en waardevol om tot rust te komen. Het gebied is zeer toegankelijk voor wandelaars en fietsers en vervult een belangrijke recreatieve functie, waar de natuurgeluiden overheersen en de mensen tot rust kunnen vinden wat belangrijk is voor hun mentale gezondheid.
- het belang van stilte en rust voor mens en dier groot is;
- Met het ontgrenzen als stiltegebied zal een gebied waar nog veel weidevogels voorkomen verloren gaan als geschikt weidevogelbroedgebied.
- Er bestaat voor de grutto, gezien de zeer ongunstige staat van instandhouding, op landelijk niveau een opgave voor uitbreiding van de omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied. Waarschijnlijk wordt het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld daarom binnenkort daarvoor aangewezen voor grutto's.
- Aangezien deze opgave niet te realiseren is binnen de Natura 2000-gebieden alleen, is in alle gebieden een behoudopgave voor de grutto geformuleerd.
- Het ontgrenzen van het stiltegebied van de natuurijsbaan en haar directe omgeving is in strijd met die behoudopgave.
- het op en nabij de natuurijsbaan meestal relatief stil is (door-de-weeks in ieder geval tot 16.00uur en na 20.00 uur.Het beoogde tenniscomplex met 4 buitenpadelbanen is niet te vergelijken met de huidige natuurijsbaan. De laatste wordt beperkt gebruikt. (in de afgelopen jaren slechts een paar weken) Het sportcomplex zal dagelijks geopend zijn van 08.00 tot 23.00 uur en meer intensief worden gebruikt. Bovendien zal er alsdan geen sprake meer zijn van een weidegebied.
- het provinciale beleid gericht is op het zorgen voor een gezonde leefomgeving;
- er geen enkele noodzaak is tot ontgrenzing op dit moment gelet op de onzekerheid van de planontwikkeling van bovengenoemd tennis- en padelcomplex en de weerstand van bewoners daartegen groot is.
- het nieuwe stiltegebiedenbeleid van de provincie nog ter discussie staat, nog niet extern is afgestemd en nog moet worden vastgesteld.

Gezien bovenstaande vind ik het ontgrenzen van de natuurijsbaan als stiltegebied op dit moment onwenselijk, onlogisch en voorbarig. De afweging is onzorgvuldig vanwege het grote belang van rust en stilte, de schaarste van zulke plekken en vanwege de noodzaak deze zoveel mogelijk te borgen om invulling te geven aan uw zorg voor een gezonde leefomgeving voor mens en dier.

1. Verzoek heroverweging en aanpassing

Ik verzoek u een grondige ecologische impactanalyse uit te voeren om de gevolgen voor flora en fauna in kaart te brengen.
2. Ik verzoek u de ontgrenzing te beperken tot de terreinen van de voetbalvereniging en de aangrenzende wijken Voorhoede en Achterhoede en de natuurijsbaan als stiltegebied te behouden.
3. Mocht u toch besluiten het ijsbaanterrein te ontgrenzen van het stiltegebied, dan verzoek ik u bij die ontheffing dusdanige geluidwerende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld een hoge geluidwal, dat er zo min mogelijk verstoring optreedt van het aangrenzende weidevogelgebied.

Met vriendelijke groet,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij ontgrenzen het ijsbaanterrein in Wormer van het stiltegebied omdat het in algemene zin ongebruikelijk is dat sportbestemmingen binnen een stiltegebied zijn gesitueerd. Het provinciale stiltegebiedenbeleid is er met name op gericht dat mensen rust kunnen ervaren en dat is voor wat betreft het onderhavige terrein niet meer aan de orde.

Bescherming van flora en fauna staat niet centraal bij de aanwijzing van stiltegebieden, maar wel bij de aanwijzing van gebieden als Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura 2000 en Beschermd Landschap (BL). Deze regimes bieden ieder afzonderlijk voldoende bescherming ten aanzien van flora en fauna. De bescherming van weidevogelleefgebieden is geregeld door middel van 'kernkwaliteiten' in het BL. De gemeente heeft voor het bouwen in BL bij ons een ontheffing aangevraagd. Deze is op 3 juni door ons verleend. In het kader van die procedure is het belang tot behoud als weidevogelleefgebied beoordeeld.

Verder zal de gemeente in het kader van de omgevingsvergunningprocedure voor de padel/tennisbaan het effect op natuur, licht- en geluidsoverlast, mogelijke alternatieven, parkeren, uitzicht en alle overige relevante aspecten dienen mee te wegen in het kader van het ETFAL-principe ('evenwichtige toedeling van functies aan locaties'). Deze aspecten komen daar voldoende aan de orde.

Wij zijn inderdaad bezig met de actualisatie van het stiltegebiedenbeleid. De gemeenten zijn geconsulteerd en naar aanleiding van het gesprek dat gedeputeerde Olthof met de vertegenwoordiging van de natuurorganisaties heeft gehad, hebben ook de natuurorganisatie input geleverd op het nieuwe beleid. De wijziging van de werkingsgebieden is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten (GS). GS hebben besloten dat de werkingsgebieden voor stilte zoveel mogelijk samenvallen met het NNN en Natura 2000. Het te ontgrenzen deel is geen NNN en geen Natura 2000 en valt daarmee ook binnen de kaders van het nieuwe beleid. Deze wijziging zal overigens met de volgende ronde wijziging werkingsgebieden van de OVNH2022 worden meegenomen.

ZW-0017 Stichting burgerinitiatief Bescherm de natuur in het Geestmerambacht

Zienswijze
Betreft:
Zienswijze op Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I; Wijzigingsnummer 68.1.2025 , locatie Recreatiegebieden Noord-Holland (378) NNN, BL;

Ontgrenzing: Het betreft een voorstel tot ontgrenzing van Recreatie Noord-Holland t.b.v.de correctie van kaartfouten.
Bij deze wil ik namens Stichting burgerinitiatief “Bescherm de natuur in het Geestmerambacht”een zienswijze indienen bij het op 19 maart 2025 ter inzage gelegde ontwerpbesluit Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I.
Onze zienswijze betreft Wijzigingsnummer 68.1.2025 voor wat betreft nu nog NNN-bestemdearealen in Recreatiegebied Geestmerambacht.
Het betreft voorstellen tot ontgrenzing van NNN door Recreatie Noord-Holland (RNH) t.b.v. de correctie van door hen geconstateerde kaartfouten in het door RNH in opdracht van G.R.Recreatiegebied Geestmerambacht beheerd gebied. Zie bijgevoegde schermafdrukken.

1. Schermafdruk 1 betreft een in strijd met het vigerende bestemmingsplan “Bestemmingsplan

Buitengebied en Koedijk", vastgesteld 4 december 2007 zoals opgenomen in het "Omgevingsplan gemeente Dijk en Waard", laatstelijk gewijzigd op 20 maart 2024 als parkeervoorziening in gebruik genomen areaal aan de Zes Geerzen. De op de schermafdruk rood aangegeven gronden zijn gesitueerd in als DR (dagrecreatie) bestemd gebied. De Doeleindenomschrijving hiervan is:
De op de plankaart voor "dagrecreatie" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- extensieve dagrecreatie, beplantingen, voet- en fietspaden;
- water;
- verkeers- en verblijfsdoeleinden;
- nutsvoorzieningen;
- sanitaire voorzieningen en voor zover de gronden zijn aangegeven met: ….;
- "centrale parkeervoorzieningen", tevens voor geconcentreerde parkeervoorzieningen; …. .

De nu in het wijzigingsvoorstel te ontgrenzen verharde parkeervoorziening aan de Zes Geerzen is niet als parkeervoorziening in het BP aangegeven.
Het in strijd met het bestemmingsplan in gebruik nemen als parkeerterrein in door de provincie als NNN bestemde gebieden wordt door dit "ontgrenzings-voorstel" beloond en zal leiden tot verdere afname van biodiversiteit en teloorgang van natuurwaarden in de NNN-bestemde gebieden. Bij een volgend ontgrenzings-verzoek zal de motivatie van GS bij dit ontgrenzingsvoorstel "de verhardingen hebben immers geen enkele natuurwaarde" als argument gebruikt worden .
Op deze wijze wordt een premie gezet op natuur-exclusief beheer van NNN-bestemde arealen.
Ons advies dit onderdeel van het wijzigings-voorstel niet te honoreren.

2. Bij schermafdruk 2, zie hieronder, is een ander aspect aanwezig. Het rood, nu als NNN te ontgrenzen gebied is onderdeel van bij de NNN-ontgrenzing van de Ontvangstgebieden Geestmerambacht Noord en – Zuid (11,9 ha) als compensatie overeengekomen begrenzing van de Groene Loper (12,23 ha). Door nu een deel van die kortelings als NNN begrensde gronden te ontgrenzen wordt het door GS bij de Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2020 & NH2022 ronde 2023-I, Wijzigingsnummer 051.1.2023, gebruikte argument "Compensatie" ontkracht.
Wij vinden dat dit niet bijdraagt aan het beeld van de overheid als betrouwbare partner.
Ons advies is ook dit onderdeel van het wijzigingsvoorstel niet te honoreren.

3. Bij schermafdruk 3 (Zie hieronder) wordt voorgesteld een relatief klein areaal te ontgrenzen.
Het betreft het rode gebiedje in het midden van de schermafdruk. Zie voor meer duidelijkheid onderstaande uitsnede.
Dit onderdeel van wijzigingsvoorstel 68.1.2025 betreft het parkeerterreintje aan het Vlasgat. Dit parkeerterrein is ook nu op niet NNN-bestemd gebied gesitueerd. Uitbreiding lijkt ons derhalve niet wenselijk.
De noordelijke aftakking betreft een fietspad dat qua indeling en gebruik zich goed laat verenigen met de doelstellingen van het NNN.
De oostelijk gelegen ontgrenzing van NNN betreft eveneens een fietspad waarvoor hetzelfde argument geldt.
Ons advies is ook dit onderdeel van het wijzigingsvoorstel niet te honoreren.
Gezien het bovenstaande verzoekt het burgerinitiatief Bescherm de natuur in het Geestmerambacht u de 3 hierboven door ons toegelichte voorstellen tot ontgrenzing uit wijzigingsvoorstel 68.1-2025 te verwijderen.
Wij zien uw reactie op de zienswijze gaarne tegemoet.

Namens het burgerinitiatief Bescherm de natuur in het Geestmerambacht

Hoogachtend,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze.
Zie voor de beantwoording ook het antwoord bij zienswijze ZW-0008, deel algemene toelichting.
Zes Geerzen: Deze weg en parkeerplaats zijn verhard. Dit hoeft niet per se als 'verkeer' te zijn bestemd. Binnen de bestemming 'dagrecreatie' is de aanwezige verharding al aangeduid. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.

Groene Loper: Het stukje aan Spanjaardsdam 4 is per abuis begrensd, want het betreft een tuin/erf van de woning op dat adres. In het bestemmingsplan heeft dit ook de bestemming ‘wonen’. Wij handhaven daarom de ontgrenzing.
Vlasgat: De noordelijke en oostelijke aftakking betreffen verhardingen met als functie ‘rijbaan lokale weg’. In de praktijk betreft het echter bij nader inzien een fietspad. Wij handhaven daarom de ontgrenzing van de parkeerplaats, maar zullen het stukje fietspad niet ontgrenzen.

ZW-0018 [redacted]

Zienswijze
1 INLEIDING

Aanleiding
Momenteel wordt door de Provincie Noord-Holland (verder afgekort als Prov. NH) gewerkt aan de Wijziging Werkingsgebieden voor de Omgevingsverordening NH2022.

- De Omgevingsverordening NH2022 bevat de regels van de provincie over de fysieke leefomgeving die zich richten op burgers en bedrijven en op de gemeenten en waterschappen binnen Noord-Holland.
- Het ontwerpbesluit en de onderliggende stukken worden in de periode van woensdag 19 maart 2025 tot en met dinsdag 29 april 2025 gepubliceerd en ter inzage gelegd. In deze periode kunnen inwoners meedenken welke effecten deze gebiedswijzigingen kunnen gaan hebben voor het totale beoogde gebruik van deze werkingsgebieden.
- Dat kan door te reageren op de Wijziging Werkingsgebieden voor de Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I.

De onderliggende stukken bij dit ontwerpbesluit bestaan uit één bijlage die een tabel bevat met een overzicht van de wijzigingen van de werkingsgebieden in deze ronde. Dit betreft de bijlage “Ontwerp wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I”.

Zienswijze, verwachtingen en verzoeken
Met dit document stuur ik u mijn zienswijze op de publicatie “Wijziging Werkingsgebieden voor de Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I Provincie Noord-Holland”. In dit document wordt verwezen naar bijlagen, die integraal onderdeel uitmaken van de zienswijze. Dit betreft de bijlage 1 – Toelichting bij zienswijze. Hierin is ook een overzicht opgenomen van referentiedocumenten en zijn gebruikte begrippen en afkortingen samengevat.
Omdat ik inwoner van de gemeente Haarlem ben, heb ik mij vooral geconcentreerd op de voorgestelde wijzigingen geldend voor gebieden in de gehele provincie Noord-Holland en voor de wijzigingen in Zuid-Kennemerland en IJmond.

Als indiener van deze zienswijze:

- Verwacht ik een reactie op alle (al dan niet genummerde) onderdelen van deze zienswijze.
- Behoud ik mij het recht voor om aanvullende informatie aan te leveren en/of aanpassingen te doen in reeds aangeleverde documenten.
- Verzoek ik om de volgende partijen te betrekken bij de ingediende zienswijzen en hun beoordeling en adviezen openbaar te maken: Provinciale Staten, Spaarnwoude Park, Afvalzorg.

2 SAMENVATTING
In de stukken die ter inzage liggen heeft de Prov. NH de volgende voorwaarde gehanteerd:
“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.”

Het lijkt erop dat de provinciale voorwaarde, hierboven genoemd, behoorlijk letterlijk is genomen. De hectare rekensom lijkt de enige drijfveer, waarbij motivaties zijn aangedragen die slechts met de toepassing van recreatie rekening houdt. Effecten voor flora en fauna worden vaak afgedaan als wegens recreatie niet relevant.
Wat niet uit de introductie van deze wijziging duidelijk wordt, is hoe wijzigingsronde 2025-I zich verhoudt tot eventuele rondes 2025-II, III enz. Ergo wat deze wijziging eventueel voor toekomstige wijzigingsrondes gaat betekenen en welke vooruitzichten voor verschillende werkingsgebieden mogelijk worden voorbereid.
De noodzaak naar het uitvoeren van een gedegen onderzoek naar totaal effecten (zoals leefbaarheid, milieu en gezondheid) bij de wijziging van deze werkgebieden en hun toekomst (integraal plan voor werkgebieden) is mijns inziens essentieel. Het zou in ieder geval in deze wijziging duidelijk moeten zijn of en welke rol dit heeft gespeeld in de voorstellen die met dit wijzigingsbesluit worden aangedragen.
De ontwerpwijziging schiet op essentiële punten tekort. Samengevat:
Kernpunt 1 Wettelijke en beleidskaders zijn onverminderd van kracht
Kernpunt 2 Impact van wijzigingen eenzijdig beschouwd, niet integraal
Kernpunt 3 Risicoanalyse relevant, maar niet meegenomen.
Al met al is de conclusie: De ontwerpwijziging behoeft wezenlijke bijstelling en herziening. En zou dan opnieuw ter inzage aangeboden moeten worden.
Een nadere toelichting is opgenomen in Bijlage 1.

3 TOT SLOT
Het is duidelijk dat de ontwerpwijziging niet voldoet. Hopelijk kiest Prov. NH ervoor haar verantwoordelijkheid te nemen en alsnog met een volwaardige, gedegen ontwerp voor de wijzigingen van de werkgebieden te komen, uitgewerkt door een deskundige en onafhankelijk partij.
Wanneer Prov. NH de zienswijze naast zich neerlegt dan neemt ze risico's:

- EU-wetgeving niet opnemen in het eigen handelen betekent dat bewust onwetmatig wordt gehandeld en juridische risico's worden genomen;
- Onvolledige wijzigingen nu doorvoeren zonder toekomstige consequenties te benoemen, leidt tot niet afgewogen risico's voor de gezondheid van omwonenden en de leefomgeving. Dit is strijdig met de Algemene wet bestuursrecht (AWB 3:2 en AWB 3:46);
- Het niet uitvoeren van effectafwegingen voor de toekomst kan leiden tot voorspelbare gevolgen:
- Verdere afkalving van het vertrouwen in de overheid.
- Vertraging in het verdere proces van energietransitie en potentieel juridische procedures.
- Toenemende maatschappelijke kosten.

Tot toelichting altijd bereid,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Gedeputeerde Staten (GS) zijn bevoegd om de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) te wijzigen als de kwaliteit en oppervlakte van het NNN niet achteruitgaan en de samenhang tussen de gebieden wordt behouden. In de ontwerp-wijziging is gemotiveerd dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Een klein aantal van de wijzigingen is ingegeven door concrete projecten waarvoor het veelal inmiddels onherroepelijke planologische besluit is gebaseerd op groot openbaar belang of de meerwaardebepaling. In die gevallen is al in het kader van de planologische procedure gemotiveerd dat de kwaliteit en oppervlakte van het NNN niet achteruitgaan en de samenhang wordt behouden. De compensatie voor de aantasting van het NNN die als gevolg van deze projecten ontstaat, is al geborgd en in sommige gevallen zelfs gerealiseerd. Met het onderhavige besluit wordt deze compensatie doorgevoerd in het werkingsgebied.

Voor de overige wijzigingen zijn juist ecologische overwegingen de aanleiding. Deze wijzigingen worden doorgevoerd om de kwaliteit en samenhang van het NNN te verbeteren. Locaties in NNN waar weinig tot geen (potentiële) waarden aanwezig zijn, zijn ontgrensd. Daarvoor in de plaats komen locaties waar wel ecologische waarden aanwezig zijn dan wel waar deze kunnen worden versterkt. Op deze manier ontstaat er een kwalitatief sterk, robuust en samenhangend NNN. Terwijl er tegelijkertijd voor wordt gezorgd dat de totale oppervlakte van het NNN niet afneemt. Wij menen dan ook dat de wijzigingen van de begrenzingen passen binnen de regels voor het NNN zoals die zijn opgenomen in het Besluit kwaliteit en leefomgeving (BKL). Bij een volgende wijziging van de werkingsgebieden zal de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het NNN opnieuw

worden beoordeeld. Voor de wijzigingen van de begrenzing van het NNN bestaat geen m.e.r.-beoordelingsplicht. De begrenzing van het NNN en de wijziging daarvan is niet kaderstellend voor ontwikkelingen. Als een locatie niet langer als NNN wordt aangemerkt, betekent dit alleen dat de beschermingsregels voor NNN daar niet meer gelden en niet langer de ambitie geldt om hier natuur te realiseren en te beschermen. Het besluit geeft geen richting aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. NNN wordt aangewezen ter bescherming van (potentiële) natuurwaarden, niet vanwege andere belangen. Bij een ontgrenzing beoordelen wij wel of de locatie Beschermd Landschap of regulier Landelijk Gebied moet blijven of worden. Op die manier worden andere belangen wel betrokken bij het wijzigingsbesluit.

Voor de volledigheid merken wij nog op dat in dit besluit voor het gebied Schoteroog geen ontgrenzing is opgenomen. Er worden in dit recreatiegebied slechts (net als elders in de provincie) een paar kleine strookjes met verhardingen ontgrensd.

ZW-0019 Melkveebedrijf de Taurushoeve

Zienswijze
Goedemiddag,

Op de website staat dat we tot en met 29 april 2025 een zienwijze kunnen indienen op de ontwerp 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I'. Via het online formulier is dat helaas niet mogelijk. Vandaar deze mail.

In de tabel staan twee nummers waar onze vragen over gaan, gelegen aan de Zeedijk in Assendelft:

- 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.
- 15.1.2025 Zaanstad Cultureel erfgoed - provinciale monumenten - Begrenzen - Het betreft een intern voorstel om de grenspaal behorend bij het provinciaal monument Terrein van het voormalige kruitmagazijn bij mijlpaal 66 op de Zeedijk te Assendelft in te tekenen (onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies).

Met de viewer hebben we de afstand tot ons melkveebedrijf bepaald en dat blijkt 480 meter te zijn. Vanwege deze nabijheid hebben wij de volgende vragen:

- Klopt het dat het gaat om een nieuwe toevoeging aan NNN in Polder Assendelft?
- Hoe groot is het te begrenzen vlak precies?
- Op basis van welke argumenten is dit interne wijzigingsvoorstel tot stand gekomen?
- Wat betekent het wijzigingsverzoek voor het beheer van dat deel van die zeedijk? (graszode, soortenrijkdom?)
- Wat betekent het wijzigingsverzoek voor aanliggende percelen? Meerdere percelen in ons eigendom grenzen direct aan de zeedijk ter hoogte van het voormalige kruitmagazijn. Mede gezien de landelijke ontwikkelingen met bijv. stikstof en mestwetgeving zorgt zo'n ontwerp aanwijzing voor NNN verdere onzekerheid in onze bedrijfsvoering.
- Welke natuurdoelstellingen wil de provincie Noord-Holland bereiken door dit 'postzegeltje' toe te voegen aan NNN?**

**ad. 1: Wij merken wij op dat nabij het Kruitmagazijn vaak auto's staan geparkeerd, die met felle koplampen over de weilanden schijnen 's avonds. Ook wordt geregeld vuurwerk afgestoken en zijn er weleens kerstbomen in brand gestoken. Wij krijgen daarom graag nader inzicht in de natuurdoelstellingen die de provincie aldaar wil bereiken.

We zien de reactienota graag tegemoet en blijven graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Reactie op zienswijze

Dank voor uw zienswijze. Dit betreft geen nieuwe toevoeging aan het NNN. Het betreft een wijziging van de contour van de begrenzing van het provinciaal monument Voormalig Kruitmagazijn bij mijlpaal 66. Het gaat hier dus om een bescherming van het monument en niet de natuur.

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. Daarnaast is het terrein van het provinciaal monument te groot ingetekend en wordt deels ontgrensd.

Nu het niet gaat om een toevoeging aan het NNN wijzigt er niets aan het natuurbeheer van de dijk op deze plek en zijn er ook geen consequenties voor de omliggende percelen. De provincie heeft tenslotte ook geen natuurdoelstelling op deze locatie.

ZW-0020 Gemeente Waterland

Zienswijze
Geacht college,

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om te reageren op de ontwerp wijziging 'Werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I'. Het ontwerpbesluit en de onderliggende stukken liggen momenteel ter inzage van dinsdag 19 maart tot en met dinsdag 29 april 2025.
In de ontwerp wijziging is voor het project Galgeriet de grens van het NNN-gebied gedeeltelijk aangepast. Aanleiding hiervoor is de in september 2019 gesloten 'Compensatieovereenkomst Galgeriet'. Daarin is bepaald dat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt aangepast aan de begrenzing van de ontwikkeling van Galgeriet overeenkomstig het vastgestelde bestemmingsplan 'Chw Monnickendam - Galgeriet 2019'. De in het ontwerpbesluit doorgevoerde gewijzigde van de begrenzing betreft het NNN-gebied in het noordoostelijk deel van Galgeriet, ter plaatse van de noordelijke punt van de jachthaven. Die wijziging is op verzoek van de gemeente op correcte wijze doorgevoerd in het ontwerpbesluit, waarvoor dank.
Aan de oostzijde van het projectgebied Galgeriet is echter nog een smalle strook grond onderdeel van het NNN-gebied, terwijl deze gronden in het bestemmingsplan 'Chw Monnickendam - Galgeriet 2019' zijn voorzien van de bestemming 'Gemengd-1' en 'Recreatie-jachthaven' die herontwikkeling met jachthaven en bedrijfsgebouwen mogelijk maakt. Om recht te doen aan het geldende bestemmingsplan 'Chw Monnickendam - Galgeriet 2019' alsook de in september 2019 gesloten 'Compensatieovereenkomst Galgeriet' moet ook voor deze strook grond de NNN-status worden geschrapt. Handhaving hiervan zou kunnen leiden tot uitvoeringsproblemen en onnodige belemmeringen bij de benodigde omgevingsvergunningen.
Het vriendelijke verzoek is om de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) aan te passen zodat het gebied dat is weergegeven in bijlage 1 bij deze zienswijze geen onderdeel meer is van het NNN-gebied.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Naar aanleiding van uw zienswijze hebben wij geconstateerd dat er inderdaad aan de oostzijde ter plaatse van de bestemming Jachthaven nog een smalle strook NNN overlapt met het bestemmingsplan "Chw Monnickendam - Galgenriet 2029". Dit is niet in overeenstemming met de compensatieovereenkomst. In het definitieve besluit wordt dit aangepast: de strook van 0,35 ha wordt uit het NNN gehaald.

ZW-0021 Liander

Zienswijze
Geacht college,

Bij publicatie van 19 maart 2025 maakt u bekend dat het ontwerp 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I' en de onderliggende stukken (hierna: het ontwerpbesluit) van woensdag 19 maart 2025 tot en met dinsdag 29 april 2025 ter inzage liggen.
Gedurende de zienswijzeperiode kan een digitale zienswijze worden ingediend. Hierover het volgende.

Activiteiten in Beschermd landschap
In de provinciale omgevingsverordening staan ontwikkelingen benoemd die niet zijn toegestaan in het Beschermd landschap NH2022, waarover wij verduidelijking hebben gevraagd in onze zienswijze op de 'Derde Herziening omgevingsverordening'. Wij hebben aangegeven dat het onvermijdelijk zal zijn dat elektriciteitsstations en kabelverbindingen noodzakelijk zijn in het beschermd landschap. Om discussie en vertraging te voorkomen verzochten wij u om in de verordening expliciet op te nemen dat de uitbreiding van de energie infrastructuur – na afweging van alternatieve locaties – een groot maatschappelijk belang betreft en daarmee toelaatbaar is in het beschermd landschap, mits zorgvuldig ingepast et cetera.
Met de voorliggende ontwerpwijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 en de voorziene uitbreiding van het werkingsgebied 'Natuurnetwerk Nederland (NNN) is deze oproep urgent en actueel. Dit lichten wij toe met een concreet voorbeeld en een verzoek.

NNN-aanduiding op mogelijke locatie 150kV-elektriciteitsstation.
Al geruime tijd wordt er gezocht naar een locatie voor een 150kV-elektriciteitsstation (hierna: het station) in de regio van de Bloemendalerpolder in Weesp. Na vele jaren van onderzoek komen we voor de inpassing van het station uit op het kadastraal perceel Weesp, sectie F, nummer 2698, plaatselijk bekend als tussen de A1/Breedlandpad en de Waterlinie. Bij het ontwerpbesluit, onder het wijzigingsnummer 79.1.2025, worden de beoogde gronden door u aangewezen als werkingsgebied 'Natuurnetwerk Nederland (NNN)'.

Het station kent een pMIEK-status.
De Energievisie en het pMIEK (provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat) maken onderdeel uit van de programmeercyclus en het Energiesysteem van de toekomst. De provincie, gemeenten, netbeheerders en andere stakeholders brengen hierbij in een gezamenlijk proces de opgaven, afwegingen en keuzes voor het toekomstig energiesysteem (2030-2025) in Noord-Holland in beeld. Het te bouwen station Weesp Noord is onderdeel van de uitbreidingen van 150kV stations in het cluster Amsterdam Zuidoost en aangemerkt als pMIEKproject, vastgesteld in pMIEK 1.0 in 2023. De pMIEK-projecten zijn belangrijk voor de ontwikkelingen in de regio en noodzakelijk voor het behalen van klimaatdoelen.
Verzoek om de gronden niet aan te merken als NNN.

De voorliggende wijziging van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland (NNN) voor het kadastraal perceel gemeente Weesp, sectie F, nummer 2698 in de Omgevingsverordening Noord-Holland zet een rem op de energietransitie en verhindert de (tijdige) realisatie van het pMIEK-project. Derhalve vragen wij u om het werkingsgebied 'Natuurnetwerk Nederland (NNN)' bij uw definitieve besluitvorming van Omgevingsverordening NH 2022 ronde 2025-I specifiek voor dit kadastrale perceel te heroverwegen. We gaan graag met de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam in gesprek over de inpassing van het station Weesp Noord, de natuurverbinding in deze ecologische kwetsbare verbindingszone en de gevolgen van verder oplopende vertragingen bij de realisatie van het station.

Met vriendelijke groet,

Liander N.V.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Wij zijn op de hoogte van de zoektocht voor een locatie van 150 kV-elektriciteitsstation in deze regio en snappen het belang van een passende locatie in het kader van de energietransitie en het voorkomen van netcongestie. Echter geldt voor deze specifieke locatie dat er bindende voorschriften en afspraken gelden om het gebied in te richten als natuur en recreatie. Het gebied dat nu wordt begrensd als NNN geldt als natuurcompensatiegebied voor het aanleggen van een nieuwe woonwijk. Deze natuurcompensatie is qua omvang, inrichting en kwaliteit verankerd in de (verschillende) natuurvergunningen flora en fauna activiteiten die door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord voor het plangebied zijn afgegeven.

Ook zijn er privaatrechtelijke verplichtingen om het natuur- en recreatiegebied in de huidige omvang aan te leggen. Dit is vastgelegd in de Samenwerkings- en Uitvoeringsovereenkomst Bloemendalerpolder van 26 september 2012.

Bovengenoemde voorschriften en afspraken zijn ondertussen ook uitgewerkt in het vigerende bestemmingsplan. Als logisch vervolg hierop is met de gemeente Amsterdam ambtelijk overeengekomen de gronden te begrenzen als NNN. Op dit moment is er geen aanleiding om dat niet te doen. In een later stadium kan altijd nog beoordeeld worden of een 150 kV-elektriciteitsstation past binnen de regels van artikel 6.54 OV NH2022 en overige wet- en regelgeving.

ZW-0022 Gemeente Koggenland

Zienswijze
Geacht college,

Inleiding
In verband met uw tervisielegging van het ontwerp 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I van de provincie Noord-Holland dienen wij onze zienswijze hierop in.
'Saldo 0-principe' provincie Noord-Holland
De provincie heeft het beleid dat bij het aanwijzen van nieuwe percelen grond voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) het zogenaamde 'saldo 0-principe' geldt: het totaal aantal hectares natuurgebied mag niet groter of kleiner worden. Dat principe houdt in dat wanneer landbouwgrond binnen de grenzen van het NNN wordt geplaatst, er evenveel landbouwgrond buiten die grenzen terugkomt.
Toevoeging 19 ha extra NNN binnen de Berkmeerpolder (binnen grondgebied Koggenland). Landschap Noord-Holland heeft de provincie verzocht om 19 ha extra NNN te realiseren binnen de Berkmeerpolder (binnen grondgebied Koggenland). Wij hebben kunnen constateren dat dit verzoek door u is gehonoreerd en als zodanig is opgenomen in uw voorgenomen ontwerpbesluit grensaanpassingen NNN, zie onderstaande tabel en afbeeldingen.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Het saldo-0 principe geldt op de schaal van het grondgebied van de provincie Noord-Holland, niet op gemeentelijke schaal. (NB: dit is ook in het BO-EPPM van 4 april toegelicht door gedeputeerde Rosan Kocken). Met de leden van de werkgroep EPPM is het volgende besproken en opgenomen in een reactie aan de agrariërs in Polder Mijzen: ontgrenzing van reeds gerealiseerde NNN is ondenkbaar. Ontgrenzen van nog te realiseren NNN is wellicht voor enkele percelen mogelijk. Voorwaarde hiervoor is dat de ontgrenzing niet mag leiden tot verzwakking van het reeds gerealiseerde NNN én de algemene natuurdoelstellingen van een gebied. Wanneer de agrariërs tot een overtuigend plan komen om de nog resterende natuurdoelen op een andere manier te realiseren (bijvoorbeeld met zwaar agrarisch natuurbeheer) zal de provincie onderzoeken of het NNN herbegrensd kan worden. De oppervlakte aan NNN-begrensde gronden moet provinciaal jaarlijks gelijk blijven. Het 'ontgrenzen' van nog niet ingerichte NNN is dus alleen mogelijk als er elders in de provincie nieuwe NNN wordt begrensd. Ontgrenzingsvoorstellen kunnen door de grondeigenaar zelf of als collectief van grondeigenaren worden ingediend bij de Provincie Noord-Holland, waarna de toetsing volgt. Bij de provincie is op dit moment slechts 1 ontgrenzingsvoorstel van 1 ha in Polder Mijzen bekend.

ZW-0023 GEM Bloemendalerpolder CV

Zienswijze
Geachte Gedeputeerden,

De woonwijk Weespersluis wordt gerealiseerd parallel aan de natuurcompensatie die hiervoor nodig is. Het bestempelen tot NNN-gebied van 't Breedland is positief te noemen echter de begrenzing hiervan luistert nogal nauw omdat de woonwijk nog niet geheel is afgerond.
De door u gepubliceerde grenzen zijn niet correct en zouden tot belemmering leiden om Weespersluis te realiseren zoals ook met de provincie Noord-Holland is afgesproken in de Allonge 2 op de samenwerking en uitvoeringsovereenkomst.
De juiste grenzen zijn u in eerste instantie reeds op 14 en 27 januari 2025 aangeleverd. Na nader overleg zijn deze grenzen op maandag 28 april 2025 in het juiste GIS-formaat aangeleverd. Graag verzoeken wij u met de correcte grenzen rekening te houden.

Hoogachtend,
GEM Bloemendalerpolder CV

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Naar aanleiding van uw zienswijze en die van de gemeente Amsterdam heeft er overleg plaatsgevonden tussen uw organisatie, de gemeente Amsterdam en de Provincie Noord-Holland. De contour van het nieuwe NNN-gebied in de Bloemendalerpolder bleek op een aantal punten niet in overeenstemming met het laatste inrichtingsplan. De contour die hoort bij dit plan, met een oppervlakte van 102,5 ha wordt nu als NNN opgenomen in het definitieve besluit. Dit is 4,8 ha minder dan de begrenzing in het ontwerpbesluit. Dit laat onverlet dat de GEM nog moet aantonen dat met dit oppervlakte wordt voldaan aan voorschriften van de vergunningen ontheffingen flora en fauna van de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord.

ZW-0024 [redacted]

Zienswijze
Geacht College,

Hierbij wil ik graag mijn zorgen uiten over uw voornemen om het stiltegebied te ontgrenzen bij de natuurijsbaan in Wormer. Uw besluit zou het mogelijk maken om op deze locatie een tenniscomplex met kantine en outdoor padelbanen te bouwen. Dit zal zeer schadelijke gevolgen hebben voor de natuur.
Graag wil ik u op het volgende wijzen:

- Het argument dat de gemeente van Wormerland gebruikt, dat het tenniscomplex alleen op de ijsbaan gerealiseerd kan worden, omdat er anders geen woningen gebouwd kunnen worden, klopt niet. Verschillende alternatieve plannen laten zien dat er woningen gebouwd kunnen worden én tennis en padel gerealiseerd kan worden zonder dat de ijsbaan opgeofferd hoeft te worden.
- De huidige sporthallen kunnen gerenoveerd worden.
- De tennisverenigingen hebben op dit moment iets meer dan 500 leden, waarvan een groot deel niet meer actief tennist. Een complex met 7 tennisbanen volstaat, de 10 banen die op de ijsbaan-locatie zijn gepland zijn niet nodig. Op het huidige tenniscomplex naast de sporthal is ruimte voor 7 banen. Daar kan indoor padel gespeeld worden zonder overlast omwonenden of natuur, het is goed bereikbaar, en er zijn parkeermogelijkheden.
- Nederland als lid van de Europese Unie moet de weidevogels beschermen, zo hebben de lidstaten met elkaar afgesproken. Met het realiseren van het tenniscomplex in een Beschermd Landschap breekt u als provincie deze belofte.
- Het aangrenzende Kerkepad is onderdeel van het Vogeltrekpad, de wandelroute tussen Bergen aan Zee en Enschede.
- Het rapport Natuur en landschap van de ijsbaan in Wormer (Kerkepad) 28 juni 2024, geschreven door ecoloog Ron van ’t Veer benadrukt het belang van de natuur op deze locatie vanwege de vele weidevogels en beschermde plantensoorten.
- Er broeden juist op dit terrein veel weidevogels. Het terrein wordt elke winter onder water gezet door de mensen van de ijsvereniging. Hierdoor ontstaat er plas-dras wat aantrekkelijk is voor de weidevogels en hun kuikens omdat ze dichtbij hun nest voedsel kunnen vinden.
- Het aangrenzende Kerkepad heeft een grote recreatieve waarde. Het is een fiets/wandelpad dat de lintbebouwing van het dorp Wormer verbindt met de polder Engewormer. Het wordt gebruikt voor onthaasting, ontspanning, hardlopen, wandelen en is een doorsteek voor fietsers naar Zaanstad. Het is een sociaal pad, mensen spreken er af, mensen groeten elkaar.
- De rust en stilte zorgt ervoor dat mensen even uit de hectiek van alledag kunnen ontsnappen. Het zorgt voor mentaal welzijn.

Ik hoop dat u de ijsbaan als stiltegebied laat blijven bestaan.

Met vriendelijke groet,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0005.

ZW-0025 [redacted]

Zienswijze
Geacht college,

U bent voornemens het stiltegebied waarin de natuurijsbaan van Wormer gelegen is te ontgrenzen ten behoeve van de realisatie van een tenniscomplex inclusief padel in de open lucht. Met deze zienswijze maak ik mijn standpunt kenbaar met betrekking tot de voorgestelde ontgrenzing.
Het Wormer-en Jisperveld is een natuurgebied dat belangrijk is voor weidevogels. Ook de natuurijsbaan en de directe omgeving zijn belangrijk voor de weidevogels. Weidevogels zijn gevoelig voor verstoring en houden afstand tot geluid en verlichting.
Het stiltegebied bij Wormerland beschermt het leefgebied voor deze vogels en voor de vogels van het aangrenzende NNN, dat geen externe werking kent.
Met het ontgrenzen van het stiltegebied zal een gebied waar nog veel weidevogels voorkomen verloren gaan als geschikt broedgebied. Op dit moment broeden er 8 kievit paren, is er 1 gruttonest en 1 tureluursnest geteld.
Met het ontwikkelen van een tennis-+ padel complex wordt daarmee ook het NNN aangetast. Aangezien de grutto landelijk gezien een zeer ongunstige staat van instandhouding heeft, wordt het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld binnenkort waarschijnlijk aangewezen voor grutto's.
Deze opgave is niet te realiseren binnen de Natura-2000 gebieden alleen, daarom is in alle gebieden een behoudopgave geformuleerd. Het ontgrenzen van de natuurijsbaan en haar directe omgeving is in strijd met die behoudopgave.
Bijna 3000 bewoners van Wormer hebben getekend voor behoud van de natuurijsbaan, tegenover 510 tennisleden (inclusief niet-actieve leden).
Inwoners maken veelvuldig gebruik van het Kerkepad dat langs de ijsbaan loopt. Om heerlijk in de rust te wandelen, een hardlooprondje te maken, de hond uit te laten en/of voor het maken van een praatje; heel belangrijk voor de leefbaarheid van Wormer. In het voorjaar zijn de weidevogels van dichtbij te zien. Dit verdwijnt allemaal. Er is geen compensatie mogelijk.
Mijn verzoek aan u is de ontgrenzing van het stiltegebied te beperken tot de terreinen van de voetbalvereniging en de aangrenzende wijken Voorhoede en Achterhoede. Wij verzoeken u verder de natuurijsbaan als stiltegebied te behouden.

Met vriendelijke groet,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0005.

ZW-0026 [redacted]

Zienswijze
Wormer, 25 april 2025
Betreft: ontgrenzing stiltegebied, nr. 18.1.2025, locatie IJsbaanterrein, Dorpsstraat 214a te Wormer. Tevens aanvraag ontheffing Beschermd Landschap en Landelijk Gebied.

Geachte College,

Uw voornemen om de locatie IJsbaanterrein op bovengenoemd adres niet meer op te nemen als Beschermd Landschap is niet verstandig. Ook het ontgrenzen van het stiltegebied is een slecht plan. Dit alles om het gemeente Wormerland mogelijk te maken op deze kraamkamer van weidevogels een tenniscomplex te realiseren incl. padelbanen in de open lucht. Vijf redenen:

- U bent onjuist en onvolledig geïnformeerd door gemeente Wormerland.
- De te vervangen sporthallen zijn niet afgeschreven en niet onveilig voor gebruikers.
- Het aantal leden van de tennisvereniging is iets meer dan 500, waarvan een groot deel niet meer actief tennist. Een complex met 7 tennisbanen volstaat en niet de 10 banen die de tennisvereniging eist. Op het huidige tenniscomplex naast de sporthal is royaal ruimte voor 7 banen. Daar kan indoor padel gespeeld worden zonder overlast omwonenden of natuur, het is goed bereikbaar, en er zijn parkeermogelijkheden.
- De nestdichtheid van beschermde weidevogels is juist op dit terrein zeer groot door de reguleren van watertoevoer naar het terrein door de vrijwilligers van de ijsvereniging. Zij creëren een polder-in-een-polder, de zgn. drasplas zodat de weidevogels dichtbij hun nest eten kunnen vinden en de kleine kuikens ook hun voedsel vinden.

- Het aangrenzende Kerkepad, een fiets/wandelpad dat de lintbebouwing van het dorp Wormer verbindt met de polder Engewormer wordt gebruikt voor onthaasting, ontspanning, hardlopen, een blokje om, wandelen en is een doorsteek voor fietsers naar Zaanstad. Het is een sociaal pad, mensen spreken er af, mensen groeten elkaar. De rust en stilte zorgt ervoor dat mensen even uit de hectiek van alledag kunnen ontsnappen. Het zorgt voor mentaal welzijn.
- Het aangrenzende Kerkepad is opgenomen in de route van het langeafstandswandelpad tussen Bergen aan Zee en Enschede, het Vogeltrekpad.
- Nederland als lid van de Europese Unie moet de weidevogels beschermen, zo hebben de lidstaten met elkaar afgesproken. Met het realiseren van het tenniscomplex in een Beschermd Landschap breekt u als provincie deze belofte. Het voetbalcomplex kan uit het stiltegebied ontgrensd worden, maar de ijsbaan niet. Juist belangrijk om de natuur daar te koesteren. Van weidevogels én bijzondere en beschermde plantensoorten (rapport Ron van 't Veer, 28 juni 2024, natuur en landschap van de ijsbaan in Wormer, Kerkepad)

Mijn advies: koester wat er is: vergezichten, de weidevogels, de horizon, het is niet meer vanzelfsprekend. Bescherm het landschap, behoud de stilte, wees zuinig op landelijk gebied.

U wijsheid wensend,
Met vriendelijke groet,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0016.

ZW-0028 Vrienden van Kerkepad

Zienswijze
Aan de leden van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Betreft: zienswijze inzake ontgrenzing stiltegebied IJsbaanterrein, Dorpsstraat 214a te Wormer, wijzigingsnr. 18.1.2025.

Wormer, 25 april 2025

Geacht college,

U bent voornemens het stiltegebied waarin de natuurijsbaan van Wormer gelegen is te ontgrenzen, (wijzigingsnr. 18.1.2025). Het ontgrenzen van het stiltegebied geeft het college van Wormerland groen licht om een tenniscomplex inclusief vier padelbanen in de open lucht mogelijk te maken. We brengen u graag het volgende onder uw aandacht:
Ten opzichte van een eerder verzoek van de gemeente Wormerland aan Provincie Noord-Holland is er veel veranderd:

- In uw toelichting staat dat ontgrenzing nodig is omdat sport en beweging sociale banden versterken en bijdragen aan de leefbaarheid in Wormer. Het Kerkepad dat langs de natuurijsbaan slingert voldoet hier al ruimschoots aan. Daar is geen lidmaatschap voor nodig.
- Er is een ecologisch rapport verschenen dat de natuurwaarde op het terrein van de ijsbaan onderstreept. Wij verzoeken u als vervolg op dit rapport een grondige ecologische impactanalyse uit te voeren om de gevolgen voor flora en fauna in kaart te brengen.
- Een schadelijk plan temeer het huidige terrein van de ijsbaan een belangrijk broed- en leefgebied is van weidevogels. Op dit moment broeden er 8 kievitparen, is er 1 gruttonest gesignaleerd en een tureluurpaartje broedt ook de eieren uit. Dit gaat allemaal verloren. Compensatie is niet mogelijk.
- Nederland houdt zich niet aan de vogelrichtlijn (de EU-wet ter bescherming van de weidevogels). De overheid doet te weinig om de weide- en akkervogels te beschermen. Door het ijsbaanterrein te behouden kan de provincie Noord-Holland zijn steentje bijdragen.
- Gesteld werd door gemeente Wormerland dat de huidige sporthal onveilig is. Een meerjaren onderhoudsrapport weerspreekt dit. De sporthal kan nog jaren mee.

- Bijna 3.000 inwoners van het dorp Wormer willen de huidige ijsbaan aan het Kerkepad behouden. Het behoud van het stiltegebied geeft inwoners de mogelijkheid te ontsnappen aan de hectiek van alledag. Blik op de horizon, hoofd leegmaken, de stilte ervaren, genieten van broedende en foeragerende weidevogels en in de wintermaanden de donkerte voelen. Maar ook elkaar ontmoeten en een praatje maken, een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van Wormer.
- Tegenover deze 3.000 inwoners staan 510 tennisleden.
- Er zijn meerdere alternatieven door bewoners ontwikkeld, waarbij er getennist en gepadeld kan worden en waarbij er woningbouw mogelijk blijft.
- In de ontheffing BPL welke u aan gemeente Wormerland verleende in januari 2023 stonden vele voorwaarden waaraan een eventueel te realiseren tenniscomplex aan moest voldoen. Behalve hogere hekken rondom wordt aan geen enkele voorwaarde in de huidige aanvraag voldaan.

Verzoek heroverweging en aanpassing.
Wij verzoeken u de ontgrenzing van het stiltegebied te beperken tot de terreinen van de voetbalvereniging en de aangrenzende wijken Voorhoede en Achterhoede. Wij verzoeken u verder de natuurijsbaan als stiltegebied te behouden. Zie bijlagen op de volgende pagina.

Met vriendelijke groet,

Vrienden van het Kerkepad,

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0005.

ZW-0029 Stichting SPIJT

Zienswijze
Geachte college,

Met deze zienswijze willen wij ons standpunt kenbaar maken met betrekking tot de voorgestelde ontgrenzing van het stiltegebied bij het IJsbaanterrein in Wormer. (Uw wijzigingsnumer 18.1.2025)
Het stiltegebied IJsbaanterrein Wormer (als onderdeel van het Wormer- en Jisperveld) is van grote ecologische en recreatieve waarde. Het biedt een belangrijke habitat voor weidevogels en draagt bij aan de rust en natuurbeleving in de regio. De voorgestelde ontgrenzing van het stiltegebied van de huidige natuurijsbaan voor de realisatie van een sportcomplex op het IJsbaanterrein te Wormer roept dan ook zorgen op over de mogelijke gevolgen voor de natuur, de geluidsoverlast en de landschappelijke kwaliteit.
Wat ons betreft dienen de volgende zaken te worden meegewogen bij uw beslissing/-voorstel:

- In uw toelichting en motivatie (pagina 6) bij het voorstel wordt vermeld dat ontgrenzing nodig is ‘omdat sport en beweging sociale banden versterken en bijdragen aan de leefbaarheid in Wormer’. Met dat laatste zijn wij het uiteraard eens. Ons inziens is dit echter geen argument voor ontgrenzing van het stiltegebied omdat er binnen de gemeente Wormerland passende (betere) alternatieve locaties zijn. Het te ontgrenzen IJsbaanterrein ligt weliswaar in de nabijheid van een voetbalterrein doch is fysiek gescheiden en niet vergelijkbaar.
- De natuurijsbaan en de directe omgeving (lees IJsbaanterrein) zijn belangrijk voor weidevogels. Er broeden o.a. tureluurs, grutto's en kieviten.
- Weidevogels zijn gevoelig voor verstoring, en houden afstand tot geluid en verlichting.
- Het stiltegebied beschermt het leefgebied voor deze vogels, en voor de vogels van het aangrenzende IJsbaanterrein Wormer.
- Met het ontgrenzen als stiltegebied zal een gebied waar nog veel weidevogels voorkomen verloren gaan als geschikt weidevogelbroedgebied.
- Er bestaat voor de grutto, gezien de zeer ongunstige staat van instandhouding, op landelijk niveau een opgave voor uitbreiding van de omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied. Waarschijnlijk wordt het Natura 2000-gebied Wormer- en Jisperveld daarom binnenkort daarvoor aangewezen voor grutto's.
- Aangezien deze opgave niet te realiseren is binnen de Natura 2000-gebieden alleen, is in alle gebieden een behoudsopgave voor de grutto geformuleerd.

- Het ontgrenzen van het stiltegebied van de natuurijsbaan en haar directe omgeving is in strijd met die behoudsopgave.
- Het beoogde sportcomplex is niet te vergelijken met de huidige natuurijsbaan. De laatste wordt beperkt gebruikt (in de afgelopen jaren slechts een paar weken) Het sportcomplex zal dagelijks geopend zijn van 08.00 tot 23.00 uur en meer intensief worden gebruikt. Bovendien zal er alsdan geen sprake meer zijn van een weidegebied.

Hierbij verzoeken wij u dringend om zorgvuldig af te wegen of de ontgrenzing van het stiltegebied gerechtvaardigd is.
Daarbij verzoeken wij u om:

1. Een grondige ecologische impactanalyse uit te voeren om de gevolgen voor flora en fauna in kaart te brengen.
2. Alternatieve locaties voor de sportvoorzieningen opnieuw te overwegen, zodat het stiltegebied behouden kan blijven. Inmiddels is een burgerinitiatief met alternatieve locaties door ondergetekenden ingediend en in behandeling genomen door de gemeenteraad van Wormer. Er lijkt in de gemeenteraad voldoende draagvlak voor een nader onderzoek (Quick scan) van alternatieve locaties blijkende uit een ingediende motie van de VVD-fractie.
3. Maatregelen te treffen om geluidsoverlast en verstoring van het landschap zoveel mogelijk te beperken mede met het oog op het plan om een viertal outdoor padelbanen te realiseren, indien de ontgrenzing wordt doorgezet.

Wij hopen dat u deze zienswijze meeneemt in uw besluitvorming en dat de belangen van natuur, recreatie en leefbaarheid zorgvuldig worden afgewogen.

Met vriendelijke groet,
Stichting SPIJT
Het bestuur

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0005.

ZW-0030 Stichting Behoud Waterland

Zienswijze
Geachte college,

Wij, Natuurmonumenten, Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Stichting Behoud Waterland, hebben kennisgenomen van de terinzagelegging van bovengenoemd ontwerp. Onze opmerkingen ten aanzien daarvan zijn beperkt tot de wijziging van de begrenzing van het stiltegebied Polder Wormer en Jisperveld bij de natuurijsbaan van Wormer, nr 18.1.2025. Wij vinden de voorgenomen omgrenzing daarvan onwenselijk en in ieder geval voorbarig, zoals hierna wordt toegelicht. Motivatie Gedeputeerde Staten
De reden waarom u de begrenzing van bovengenoemd stiltegebied wilt wijzigen is: '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.' Dit wordt gedaan op verzoek van de gemeente Wormerland, die op de natuurijsbaan een tennis- en padelcomplex wil ontwikkelen. Wij begrijpen dat een stiltegebied op de plek van een voetbalveld en een woonwijk niet wenselijk is.
In het geval van de natuurijsbaan ligt dit echter anders. Zoals hieronder wordt toegelicht, vervult dit gebied feitelijk de functie van natuurgebied en is er slechts sprake van zeer beperkt recreatief gebruik in de winterperiode.

Waardevolle beschermde habitat voor weidevogels
De natuurijsbaan is een waardevolle veenweide, waarop hooguit twee weken in de winter wordt geschaatst. In het voorjaar en de zomer is het een weidevogelgebied, waar regelmatig lepelaars foerageren en beschermde soorten als Noorse woelmuis en de rugstreeppad voorkomen. Het is begrensd als landelijk gebied en

Beschermd Landschap, met als kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels'. Momenteel (broedseizoen 2025) broeden er 9 kievieten, 1 grutto en 2 tureluurs.
Daarmee functioneert het voor de natuur als een onderdeel het aangrenzende Natura2000 gebied Wormer- en Jisperveld.
Kortom, de natuurijsbaan fungeert feitelijk gezien als natuurgebied en niet als sportterrein. Waardevolle buffer voor natuurgebieden.
De natuurijsbaan maakt deel uit van een cruciale bufferzone rondom het daarnaast gelegen Natura2000-gebied Wormer- en Jisperveld. Op de natuurijsbaan vinden nagenoeg geen activiteiten plaats. Toename van recreatief gebruik, zoals door een tennis- en padelcomplex, zou een ernstige aantasting betekenen van de rust en daarmee van de ecologische waarde. Intensiever gebruik zou daarom niet moeten worden toegestaan om de stilte in voornoemd Natura2OOO-gebied te kunnen borgen.
Ook op de natuurijsbaan zelf is het relatief stil. Op de daarnaast gelegen voetbalvelden wordt pas na 16.00 uur getraind en in de weekenden wordt alleen overdag gevoetbald. Alleen dan is sprake van een hogere geluidsbelasting. Bij realisering van het tennis- en padelcomplex op de natuurijsbaan zullen geluidsnormen dagelijks van 's-ochtends vroeg tot 's-avonds laat overschreden worden, waarbij voor padel geldt dat dat significant zal zijn en effect zal hebben op bedoeld natuurgebied. Waardevol rustgebied voor bewoners
Veel bewoners maken gebruik van het Kerkepad langs de natuurijsbaan, waarop, zoals gezegd, in het voorjaar veel vogels broeden. Het is uniek dat deze van zo dichtbij te zien zijn. Verder komen bewoners tot rust van de relatieve stilte en weidsheid van het veenweidegebied. Op de natuurijsbaan bevindt zich ook zeldzame flora. De waarde van dit gebied als plek voor natuurbeleving en rust voor bewoners is van onschatbare waarde en niet vervangbaar.

Sportbestemming beperkt
Dat bedoelde weilanden in 1999 een sportbestemming kregen was vanwege de noodzakelijke verplaatsing van de natuurijsbaan vanwege woningbouw op de voormalige natuurijsbaan. Het kreeg de functieaanduiding 'sportbestemming, uitsluitend bestemd voor een natuurijsbaan', vanwege de natuurfunctie.
Bij de actualisering van het bestemmingsplan in 2017 is die functieaanduiding echter ongemerkt en stilzwijgend veranderd in 'sportbestemming, tevens bestemd voor een natuurijsbaan'. In de toelichting bij het omgevingsplan staat nog steeds 'uitsluitend'. Deze verandering is door de gemeente destijds ten onrechte ambtshalve gedaan. Van actualisatie was echter geen sprake.
Immers, bedoeld terrein werd uitsluitend als natuurijsbaan gebruikt en er bestonden geen concrete plannen dit te veranderen. De stille wijziging van de functieaanduiding in 2017 heeft dan ook plaatsgevonden zonder expliciet besluit over deze aanpassing. Het feitelijk gebruik als natuurijsbaan is sindsdien ongewijzigd gebleven.

Wijziging provinciaal stiltegebiedenbeleid
Op dit moment wordt het stiltegebiedenbeleid door de provincie geactualiseerd. U heeft daarvoor een voorstel gedaan, dat op 24 maart jl. voor het eerst is besproken in de Statencommissie Leefomgeving. Dit voorstel is niet met inwoners en evenmin met maatschappelijke (natuur)organisaties afgestemd. Participatie met gemeenten zou pas na indiening van het voorstel worden gestart.

Belang van stilte en provinciaal beleid
De mentale gezondheid van mensen wordt zelfs als één van de grootste gezondheidsrisico's voor de toekomst genoemd

1. Lawaai is na luchtvervuiling de belangrijkste negatieve factor op de totale ziektelast in Europa
2. Het provinciaal beleid, waaronder het stiltegebiedenbeleid, is erop gericht te zorgen voor een gezonde leefomgeving. De provincie vindt het belangrijk dat mensen de rust in de provincie kunnen opzoeken.

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Voor de beantwoording verwijzen wij naar de beantwoording bij ZW-0016.

ZW-0031 Tennet

Zienswijze
Geachte lezer,

Onlangs is bekend gemaakt dat de Kennisgeving ontwerpwijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-I ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik.

Algemeen over TenneT
TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van KGG als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet. Deze vitale infrastructuur moet onder andere daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten.

Nieuwe 380kV-hoogspanningsverbinding Diemen, Lelystad en Ens
Het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG) en TenneT zijn van plan een extra 380kV hoogspanningsverbinding aan te leggen tussen hoogspanningsstations Diemen, Lelystad en Ens. Het gebied (Breedland) in de Bloemendalerpolder is een van de gebieden waar de nieuwe verbinding kan komen. Het gebied is nu nog aangewezen als Bijzonder Landschap en wordt in de voorliggende ontwerpwijziging van de Omgevingsverordening aangemerkt als Natuur Netwerk Nederland (en dus niet langer als Bijzonder Landschap). De eventuele effecten van project Diemen-Ens op het Breedland zullen door het TenneT-projectteam op dezelfde wijze worden bepaald en beoordeeld als die van (andere) delen van het Natuur Netwerk Nederland.
Voor de effecten op Natuurnetwerk Nederland geldt wel dat de effecten die niet te mitigeren zijn (zowel in het geval van areaalverlies, maar ook verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden), gecompenseerd moeten worden. Voor de verdere inrichting en mogelijk impact op het gebied blijft TenneT graag betrokken en in contact.

Heeft u nog vragen?
Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de ondertekenaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon. TenneT ziet uw reactie met belangstelling tegemoet

Reactie op zienswijze
Dank voor uw zienswijze. Op het nieuwe NNN gebied is het bestemmingsplan "Bloemendalerpolder voormalig grondgebied Muiden" van de gemeente Weesp van toepassing. Hierin zijn de afspraken opgenomen die gemaakt zijn ten aanzien van natuurrealisatie in het gebied. Het plan staat, binnen de bestemming recreatie, in een daartoe aangewezen zone, een hoogspanningsverbinding toe met hoogspanningsmasten van maximaal 80 meter. Als een activiteit past binnen het geldende ruimtelijk plan, dan zijn de instructieregels van de Omgevingsverordening – en hiermee ook de NNN-regels – niet van toepassing. In principe kan de activiteit doorgaan voor wat betreft de regels van het NNN. De aanwijzing van het gebied als NNN staat de ontwikkeling van een hoogspanningsnet dus niet in de weg.

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. Bongenaar
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145674
maurits.bongenaar@noord-holland.nl

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2406110/ 2419030

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffing OV NH2022 BL voor 10 jaar voor asielopvang in Uitgeest en Heemskerk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Besluit tijdelijke ontheffing Beschermd Landschap voor asielopvang in Uitgeest.

Inleiding

In een brief van 14 mei 2025 heeft de gemeente Uitgeest ons verzocht om op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH 2022 (OVNH2022) ontheffing te verlenen van het artikel 6.59a *Beschermd Landschap* en van het artikel 6.18a *Woningbouw in of aan een kern of dorpslint* voor de realisatie van een opvanglocatie voor asielzoekers met circa 312 opvangplekken, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, op kadastrale percelen UGT00-39 en UGT00-1232 aan de Tolweg in Uitgeest voor maximaal 10 jaar.

Op 20 mei hebben wij besloten tot een concept akkoord op het verzoek. Gezien de aard en omvang van het project hebben wij besloten om dit ter advisering voor te leggen aan de Statencommissie Ruimte van 16 juni. De Statencommissie is in meerderheid gekomen tot een positief advies op het concept ontheffingsbesluit. Daarbij zijn in de vergadering de volgende vragen gesteld:

1. Kunnen GS aandacht besteden aan het onderdeel participatie, waarover door verschillende partijen zorgen zijn geuit?
2. Kunnen GS ervoor zorgen dat de tijdelijkheid van deze ontwikkeling geborgd wordt, zodat de ontwikkeling niet langer in stand blijft in BL dan de gestelde periode?

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

3. Kunnen GS ervoor zorgen dat het genoemde aantal van 312 opvangplekken in ieder geval niet overschreden wordt?
4. Kunnen GS ervoor zorgen dat wanneer het aantal opvangplekken lager uitvalt, dit niet betekent dat de gemeente dan opnieuw een ontheffing moet aanvragen?

Ad. 1
Het is allereerst belangrijk om vast te stellen dat participatie een verantwoordelijkheid is van de gemeente. Daarnaast bevat de Omgevingswet geen verplichting tot participatie maar geldt er een motiveringsplicht over de invulling ervan. Dit is bepalend voor de rol die wij hebben in relatie tot gemeenten, ook bij het beoordelen voor ontheffingsverzoeken.

In de commissievergadering ontstond de indruk dat de gemeente op geen enkele manier aan participatie heeft gedaan. Er is echter wel een participatiebijeenkomst georganiseerd, in mei 2023.

Omdat wij aan de opmerkingen uit de Statencommissie graag een vervolg geven, hebben wij in het ontheffingsbesluit richting de gemeente aandacht gevraagd voor het onderdeel participatie in het vervolg van deze specifieke casus. In casussen van vergelijkbare aard in de toekomst brengen wij het onderdeel participatie in een zo vroeg mogelijk stadium onder de aandacht.

Ad. 2
In de Statencommissie werd uitgebreid stilgestaan bij het borgen van de tijdelijkheid van deze ontwikkeling. In het ontheffingsbesluit van GS staan voorwaarden opgenomen, onder meer over de tijdelijkheid, de verplichting tot een goede ruimtelijke inpassing en het herstel en verbetering van het landschap na afbouw. Het ontheffingsbesluit maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning die de gemeente publiceert als zij dit plan doorzet, en waarvoor mogelijkheid bestaat om bezwaar te maken door belanghebbenden. De vergunning en onze voorwaarden zijn daarmee vanaf publicatie voor iedereen inzichtelijk, en voor belanghebbenden zoals bewoners, toekomstige raads- en statenleden en toekomstig bestuurders beschikbaar om naar te verwijzen en om overheden hier op te wijzen.

Ad. 3
In het ontheffingsbesluit staat nu een maximum van 312 opvangplekken waarvoor deze ontheffing geldig is. In de voorwaarden is opgenomen dat het aantal opvangplaatsen in ieder geval niet groter mag worden dan het aantal waarvoor ontheffing is verleend.

Ad. 4
In de voorwaarden staat opgenomen dat de gemeente bij het verlagen van het aantal opvangplekken, deze wijziging pas hoeft voor te leggen aan de provincie wanneer er sprake is van een wijziging van de inpassing in het landschap zoals dit in de landschapsstudie van het COA staat vastgelegd.

Besluit

Wij zijn in deze specifieke situatie, gelet op de urgentie om opvanglocaties te realiseren voor asielzoekers, bereid om een tijdelijke inbreuk toe te staan op de door de OVNH2022 beschermde landschappelijke waarden en regels omtrent het landelijk gebied. Wij besluiten op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 ontheffing te verlenen van artikel 6.59a OVNH2022 *Beschermd Landschap* en van het artikel 6.18a OVNH2022 *Woningbouw in of aan een kern of dorpslint* voor de bouw van maximaal 312 opvangplekken ten behoeve van asielzoekers op Tolweg percelen UGT00-39 en UGT00-1232 met een instandhoudingstermijn van ten hoogste 10 jaar.

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 asielzoekers.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/a

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

bijlage(n)

- Definitief besluit ontheffing (brief aan gemeente)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Uitgeest
Postbus 7
1910 AA UITGEEST

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Bongenaar
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145674
maurits.bongenaar@noord-holland.nl

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2406110/2419054

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffing OV NH2022 BL voor 10 jaar voor asielopvang in Uitgeest en Heemskerk

Geacht college,

In uw brief van 14 mei 2025 verzoekt u ons om op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH 2022 (OVNH2022) ontheffing te verlenen voor de realisatie van maximaal 312 opvangplekken voor asielzoekers, in samenwerking met de gemeente Heemskerk, voor de duur van maximaal 10 jaar op kadastrale percelen UGT00-39 en UGT00-1232. Hierbij verlenen wij u ontheffing van artikel 6.59a *Beschermd Landschap* en van het artikel 6.18a *Woningbouw in of aan een kern of dorpslint* van de OV NH2022 ten behoeve van deze tijdelijke ontwikkeling, met in achtneming van de aan deze ontheffing verbonden voorschriften.

Ontheffingsverzoek van 14 mei 2025

Het verzoek om ontheffing ziet op de realisatie van 312 opvangplekken voor de opvang van asielzoekers aan de Tolweg in Uitgeest voor een periode van maximaal 10 jaar. De locatie ligt aan de rand van Heemskerk en binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Uitgeest, zoals weergegeven in de ontheffingsaanvraag. Het karakter van de ontwikkeling zal zo veel mogelijk aansluiten op de kernkwaliteiten van het gebied en de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap (hierna: BL) worden versterkt na het opheffen van de tijdelijke situatie.

In de tijdelijke situatie worden omliggende groenstructuren doorgetrokken het gebied in. Het gebied blijft open, met hier en daar boomgroepen van gebiedseigen beplanting. Zichtlijnen vanuit het zuiden en vanuit het westen (Heemskerk) richting het landschap worden in stand gehouden en blijven onbebouwd.

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

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

regel waarvan ontheffing is gevraagd. Omdat de locatie is gelegen in het BL vatten wij uw verzoek om ontheffing op als een verzoek om ontheffing van de instructieregels die gelden voor activiteiten in BL.

Bij de beoordeling van het ontheffingsverzoek hebben wij betrokken:

- Het ontheffingsverzoek van de gemeente Uitgeest
- De locatietekening (BIJLAGE 1)
- Het collegebesluit van de gemeente Uitgeest over de huisvesting van asielzoekers, d.d. 16 mei 2024 (BIJLAGE 2)
- Het Regioplan asielopvang Kennemerland (BIJLAGE 3)
- Het locatieonderzoek van adviesbureau BMC (BIJLAGE 4), inclusief actualisatieslag (BIJLAGE 6) en toelichting afwegingskader (BIJLAGE 5);
- De landschapsstudie van het COA (BIJLAGE 7) en de impressies (BIJLAGE 9)

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 Kennemerland, de urgente opgave ten aanzien van het huisvesten van asielzoekers 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 aan de Tolweg daarbij in uw gemeente als enige is overgebleven als geschikte en tijdig beschikbare locatie voor de realisatie van maximaal 312 opvangplekken.

U geeft aan dat een opvanglocatie van 5 jaar financieel niet haalbaar is voor het COA. Het COA geeft dit aan op basis van interne vastgoedrekenmodellen. In het scenario voor 5 jaar liggen de kosten 70% hoger ten opzichte van het scenario voor 10 jaar. Om die reden is een ontheffing aangevraagd voor 10 jaar, voor de realisatie van een opvanglocatie voor 10 jaar.

De locatie Tolweg is onderdeel van het BL Noord-Kennemerland. Dit BL wordt beschermd door artikel 6.59a van de OVNH2022. In het BL is een stedelijke functie uitgesloten en is een andere stedelijke functie slechts mogelijk indien deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast. Naar onze mening kwalificeert de ontwikkeling als een stedelijke functie, gelet op de omvang en aard van het programma en het ruimtebeslag. Hiermee is de ontwikkeling in strijd met artikel 6.59a van de OVNH2022.

ruimtebeleving: open ruimte en vergezichten en habitat voor weidevogels' zo beperkt mogelijk is.

3. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van een termijn van ten hoogste tien jaar van het omgevingsplan wordt afgeweken.
4. Aan de omgevingsvergunning worden de volgende voorschriften verbonden:
   - 4.1. De vergunninghouder stelt voorafgaand aan de werkzaamheden een rapportage op waarin de oorspronkelijke toestand in beeld is gebracht, waarbij in ieder geval de voorkomende kernkwaliteiten van het BL Noord-Kennemerland op de betrokken gronden zijn vastgelegd.
   - 4.2. De genoemde rapportage wordt uiterlijk 2 weken voor de uitvoering van de werkzaamheden toegezonden aan de gemeente en de provincie (RO-info@noordholland.nl).
   - 4.3. De landschappelijke inpassing wordt uitgevoerd zoals vastgelegd in het document *Landschappelijke inpassing COA Heemskerk*, dat is meegezonden als bijlage bij de ontheffingsaanvraag.
   - 4.4. Na de instandhoudingstermijn van 10 jaar worden binnen een termijn van 6 maanden de gebouwen, verhardingen en andere voorzieningen verwijderd en worden de betrokken gronden in de oorspronkelijke toestand hersteld.
   - 4.5. Werkzaamheden ten behoeve van het herstel in de oorspronkelijke toestand worden zodanig uitgevoerd dat geen nieuwe aantasting plaatsvindt van de kernkwaliteiten van het BL Noord-Kennemerland.
   - 4.6. Mocht er door het verlagen van het aantal opvangplekken een wijziging nodig zijn voor de inpassing van het plan het in het landschap, dan moet de wijzing voorgelegd aan en besproken worden met de provincie. Het aantal opvangplaatsen mag in ieder geval niet meer worden dan het aantal waarvoor de ontheffing is verleend.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 6.11, derde lid, van de OVNH2022 de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

Evident is dat er een zeer urgente maatschappelijke behoefte is aan opvanglocaties voor de opvang van asielzoekers. In uw aanvraag wordt dit helder onderbouwd. Wij zien dit als een omstandigheid waardoor onverkorte toepassing van de OVNH2022 zou leiden tot een onevenredige belemmering van het gemeentelijke ruimtelijk beleid. Hierbij is van groot belang dat het gaat om een tijdelijke ontwikkeling voor een periode van 10 jaar. Na deze periode kunnen en moeten de kernkwaliteiten van het BL weer worden hersteld. Daarnaast wordt, zoals omschreven in de aanvraag en vastgelegd in de landschapsstudie van het COA, een verbetering van de kernkwaliteiten gerealiseerd na verwijdering van de stedelijke functie. De periode van 10 jaar start bij oplevering van de opvanglocatie en is exclusief sloop/afbouw.

Artikel 6.18a van de OV NH2022 beoogt te voorkomen dat woningbouwontwikkelingen in landelijk gebied los van een kern of dorpslint worden gerealiseerd. Naar onze mening ligt het plangebied niet aan een kern of lint en is de ontwikkeling daarmee in strijd met artikel 6.18a. Wij vinden het echter 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 asielzoekers en geen sprake is van een reguliere vorm van wonen.

Wij zijn in deze specifieke situatie, gelet op de urgentie om voor opvanglocaties te realiseren voor asielzoekers, bereid om een tijdelijke inbreuk toe te staan op de door de OVNH2022 beschermde landschappelijke waarden en regels omtrent het landelijk gebied. Wij vragen als onderdeel van dit besluit dat de gemeente haar inwoners zorgvuldig informeert en betrekt bij het verdere proces.

Besluit

Gelet op al het voorgaande besluiten wij op grond van artikel 6.11 van de Omgevingsverordening NH2022 ontheffing te verlenen van artikel 6.59a OVNH2022 *Beschermd Landschap* en van het artikel 6.18a OVNH2022 *Woningbouw in of aan een kern of dorpslint* voor de bouw van maximaal 312 opvangplekken ten behoeve van asielzoekers op Tolweg percelen UGT00-39 en UGT00-1232 met een instandhoudingstermijn van ten hoogste 10 jaar.

Voorschriften

Aan de ontheffing verbinden wij een aantal voorschriften. Deze zijn gericht op het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernwaarden van het BL Noord-Kennemerland en op het borgen van de tijdelijkheid van de aantasting:

1. De inrichting en bouw/aanleg vindt zodanig plaats dat er geen onomkeerbare aantasting plaatsvindt van de voorkomende kernkwaliteiten van het BL Noord-Kennemerland, zoals omschreven in bijlage 7 bij de OVNH2022.
2. De landschappelijke inpassing vindt zodanig plaats dat de tijdelijke aantasting van de kernkwaliteit 'openheid en

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

W.J. Zijlmans

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144570

mieneke.dijkema@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 JULI 2025

Kenmerk

2417750/2417752

Uw kenmerk

Betreft: Brief positieve grondhouding GS aan Gemeente Alkmaar Stompetoren West

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Brief positieve grondhouding GS aan Gemeente Alkmaar Stompetoren West

Inleiding

Met deze brief informeren wij u over ons besluit om de gemeente Alkmaar schriftelijk in kennis te stellen van de positieve grondhouding van GS over de start van een maatwerktraject voor Stompetoren West en de daarbij geldende aandachtspunten.

Op maandag 20 juni 2025 is dit onderwerp met u besproken in de Statencommissie Ruimte. U bent toen unaniem akkoord gegaan met de positieve grondhouding voor de start van een maatwerktraject hier. Met bijgevoegde brief stellen wij de gemeente Alkmaar op de hoogte van ons besluit.

Vervolg

De gemeente Alkmaar gaat de plannen voor Stompetoren West nu verder uitwerken met in achtneming van de uitgangspunten in 'Richtlijn voor Gesprekken met Gemeenten' en de aandachtspunten uit bijgevoegde brief. De provincie wordt hierbij betrokken.

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

Zoals afgesproken op 16 juni 2025 zullen wij u met regelmaat op de hoogte houden van de voortgang en inhoud van de plannen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)

Brief positieve grondhouding GS aan Gemeente Alkmaar Stompetoren West

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders Gemeente Alkmaar
Postbus 53
1800 BC ALKMAAR

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mieneke Zijlmans

Telefoonnummer + 31631688253
Mieneke.dijkema@noord-holland.nl

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2417750/2417757

Betreft:
Verzoek maatwerklocatie Stompetoren-West

Geacht college,

Per brief van 05-08-2024 heeft u een verzoek ingediend om gezamenlijk tot een maatwerkvoorstel te komen voor de beoogde woningbouwlocatie Stompetoren-West. Stompetoren-West is gelegen in Beschermd Landschap 'de Schermer' (voorheen onderdeel Nationaal Landschap Laag-Holland).

Met deze brief delen wij u mede dat wij uw verzoek tot maatwerk kansrijk achten. Dit betekent dat wij in deze fase van het proces een positieve grondhouding aannemen ten aanzien van het afwijken van onze regels voor Beschermd landschap (BL) in de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022), door middel van een besluit tot wijziging van de begrenzing van het BL of het verlenen van een ontheffing voor de door u voorgestelde woningbouwontwikkeling op de planlocatie Stompetoren-West.

Wij hebben uw verzoek beoordeeld aan de hand van de "Richtlijn voor gesprekken met gemeenten - Uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap" (hierna: richtlijn). In deze richtlijn staan de uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk voor woningbouwlocaties in Beschermd Landschap (BL). Op basis van de door u verstrekte informatie en de gevoerde gesprekken willen wij met u het maatwerktraject doorlopen en nader onderzoeken of er voldoende aanleiding bestaat om de bescherming van BL op deze locatie los te laten. Onze positieve grondhouding is besproken met de Statencommissie Ruimte, welke unaniem akkoord zijn met deze stap in het proces.
Deze positieve grondhouding betekent niet dat wij daadwerkelijk gebruik zullen maken van onze bevoegdheid tot wijziging van de begrenzing of tot het verlenen van een ontheffing. Wel betekent het dat wij het kansrijk achten om verder te gaan ~~met de uitwerking van~~ het plan. Voor de uitwerking geven wij een aantal aandachtspunten mee. Deze aandachtspunten staan beschreven in bijlage 1 bij deze brief. De uitgangspunten uit de provinciale richtlijn dienen als basis hiervoor en zijn te vinden op de provinciale website: www.noord-holland.nl

De volgende stap in het maatwerktraject is een bestuurlijk overleg tussen provincie en gemeente over het maatwerktraject. De gemeente organiseert vervolgens werksessies om het plan verder uit te werken. Hierna stelt de gemeente een ontwikkelstrategie op met programma, plankaders en randvoorwaarden.

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

Hierbij vraagt de provincie in het bijzonder de aandacht voor een zorgvuldig participatieproces met omwonenden. Vervolgens worden, bij overeenstemming tussen betrokken partijen inclusief provincie, in een bestuursovereenkomst de afspraken tussen provincie en gemeente vastgelegd. Op basis van deze overeenkomst kan de provincie overgaan tot het wijzigen van de begrenzing van BL of in een uitzonderlijk geval het verlenen van een ontheffing. Dit alles onder het voorbehoud dat de provincie van oordeel is dat, gelet op de nadere uitwerking van het plan en het belang van de bescherming van BL, voldoende aanleiding bestaat om de begrenzing van het BL te wijzigen of ontheffing te verlenen.

Wij kijken uit naar een voorspoedig vervolg op de samenwerking tussen provincie en gemeente inzake het maatwerktraject en planvoornemen voor Stompetoren-West.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/a.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

Bijlage 1 Puntsgewijze behandeling richtlijn gesprekken met gemeenten Stompetoren West

In de Richtlijn voor gesprekken met gemeenten staan de uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap groter dan 25 woningen beschreven.

In deze bijlage worden die voorwaarden en uitgangspunten uit de 'Behandeling richtlijn gesprekken gemeenten' benoemd, waarvoor wij in ieder geval aanvullende aandachtspunten meegeven. Alle voorwaarden en uitgangspunten hebben nadere uitwerking nodig in deze fase van met maatwerktraject.

Voorwaarden

Bijzondere omstandigheden:
Stompetoren is de grootste kern in BL en de Schermer. Onderzoek aangeleverd door gemeente laat zien dat een ontwikkeling van woningbouw in deze kern kan bijdragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp zelf én die van de omliggende linten/ kernen in de Schermer. De ontwikkeling kan ook bijdragen aan een beperking van de aantasting van kernkwaliteiten in het BL de Schermer, wanneer woningbouw in de Schermer geconcentreerd wordt bij Stompetoren.
Aandachtspunt*: De bijzondere omstandigheden op grond waarvan bouwen in BL zou moeten worden toegestaan moeten nader worden uitgewerkt. De gemeente dient dit nader te onderbouwen met meenemen van de bescherming van het overblijvende BL in de Schermer en de noodzaak van de ontwikkeling voor de leefbaarheid en vitaliteit voor de omliggende kernen in de Schermer.*

Draagt bij aan behoud of versterking leefbaarheid, vitaliteit of voorzieningenniveau van kern of dorpslint:
Gemeente heeft onderzoek uitgevoerd naar behoud en versterking van leefbaarheid, vitaliteit én voorzieningenniveau. Voor Stompetoren is het aannemelijk dat de woningen bij kunnen dragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van de Schermer. Binnen de Schermer zijn de meeste faciliteiten gelegen in het dorp Stompetoren. De dorpslinten/ -kernen in de Schermer maken gebruik van deze faciliteiten. De woningbouwontwikkeling in Stompetoren West kan een impuls betekenen voor de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen in de Schermer.
Aandachtspunt*: Gemeente moet onderbouwen hoe de beoogde ontwikkeling bijdraagt aan leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningenniveau van Stompetoren. Provincie verwacht dat gemeente bewoners middels participatie actief betrekt bij de planontwikkeling.*

Passend binnen kwalitatieve woningbouwopgave van gemeente:
Niet alleen de hoeveelheid woningen maar ook de soort woningen en voor welke doelgroep wordt gebouwd is van belang.
Aandachtspunt*: Gemeente moet onderbouwen dat maatwerktraject leidt tot een evenwichtige aanvulling op de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente en de kern. Daarbij wordt door gemeente zorgvuldig afgewogen voor welke doelgroepen wordt gebouwd.*

Minimaal 30% sociale huur:
De precieze invulling van dit uitgangspunt is vanuit de gemeente nog niet bekend.
Aandachtspunt: Gemeente moet onderbouwen dat wordt voldaan aan het uitgangspunt 30% sociale huur en 2/3e betaalbaar.

Beperking aantasting en voortbouwen op kernkwaliteiten:
De gemeente geeft aan te ontwikkelen onder voorwaarde dat landschappelijke karakteristieken behouden blijven, de openheid van het landschap zo min mogelijk wordt aangetast en er een duidelijke positionering plaatsvindt ten aanzien van landschappelijke dragers in het gebied, zoals de Noordervaart. De ontwikkeling Stompetoren West sluit aan bij landschappelijke structuren maar verstoort wel de kernkwaliteit BL
Aandachtspunt: Gemeente moet onderbouwen dat de ontwikkeling van Stompetoren West een zo klein mogelijke aantasting van BL om Stompetoren en in de Schermer geeft.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen:
Gemeente geeft aan op het gebied van natuurinclusief bouwen in te zetten op ecologische en klimaatadaptieve profielen, het verbinden van biotopen, natuurinclusieve bebouwing en ecologisch beheer. Hiermee verwacht zij de biodiversiteit en natuurwaarde van het gebied te kunnen vergroten.
Aandachtspunt: Wij verwachten een hoge ambitie t.a.v. de uitwerking van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen bij maatwerklocaties. Ecologisch onderzoek dient nog plaats te vinden.

Compensatie afname water, groen en biodiversiteit en kernkwaliteiten:
Over dit onderwerp wordt gesproken in de aanvraag maatwerk. Dit is nog vrij summier. Nadere uitwerking is noodzakelijk.
Aandachtspunt: Wij verwachten een hoge ambitie bij de uitwerking van compensatie van water, groen, biodiversiteit en kernkwaliteiten. Dit kan deels in de uitwerking van de groene zoom rond de ontwikkeling worden gevonden maar ook elders binnen de Schermer. Bij voorkeur zien wij een bijdrage aan de groenblauwe dooradering van de Schermer. Naar het watersysteem moet nog zorgvuldig worden gekeken. Van belang is in ieder geval:
- Gedegen risicoanalyse voor waterveiligheid
- Concrete oplossingen formuleren om droogte en ondergrondverdichting tegen te gaan.
- Een robuust, betrouwbaar en flexibel (grond)watersysteem.
- Een betere borging van voorkomen wateroverlast.

Wij verwachten een goede onderbouwing met betrekking tot ontsluiting verkeer. Hierbij hoort het in beeld brengen van de gevolgen voor de doorstroming van de ontwikkeling breder dan de locatie zelf, minimaal voor de gehele Schermer, de N243 en de (aantakking op de) N242.

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
Sylvia Fens
BEL/GND

Telefoonnummer (023) 514 4335
fenss@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 JULI 2025

Kenmerk
2253709/2419256

Uw kenmerk
n.v.t.

Betreft: Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Verhuur Balgweg 105 te Breezand aan COA.

Inleiding
Sinds medio 2021 verkeert Nederland in een aanhoudende crisissituatie waar het gaat om de opvang van vluchtelingen. Alle opvanglocaties zitten boven de 100% bezetting, tijdelijke locaties sluiten en er worden te weinig nieuwe locaties geopend.
Wij hebben uw Staten in september 2021 kenbaar gemaakt te willen onderzoeken hoe wij met onze eigen grond kunnen bijdragen aan het asieldossier.

Per 1 november 2024 is de Spreidingswet in werking getreden, waardoor de opvang van asielzoekers een wettelijke taak voor gemeenten is geworden. Voor de gemeente Hollands Kroon betekent dit een opgave van 279 vluchtelingen (255 volwassenen en 24 minderjarigen).

De gemeente Hollands Kroon zet zich in om in 2025 een structureel asielzoekerscentrum te openen. Het erf aan de Balgweg 105 te Breezand is als voorkeurslocatie uit het locatieonderzoek van de gemeente Hollands Kroon naar voren gekomen. Deze locatie, bestaande uit een erf met bedrijfswoning en agrarische opstallen, is sinds mei 2024 in eigendom van de provincie Noord-Holland. De gemeente heeft ons verzocht om medewerking aan de realisatie van een azc voor een periode van 5 jaar op deze locatie.

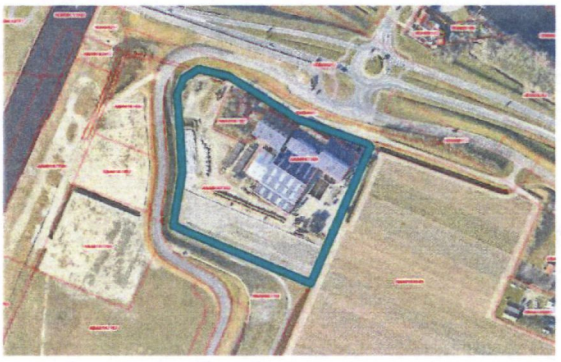
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Ons besluit

Wij hebben besloten om het erf aan de Balgweg 105 te Breezand te verhuren aan het COA om hier voor een periode van 5 jaar een azc te realiseren. De locatie is niet op korte termijn nodig voor andere provinciale doelstellingen. Het COA neemt de volledige zorg voor de realisatie van het azc op zich, evenals het dagelijks beheer en onderhoud van de bestaande opstallen.





Met de verhuur van de locatie aan het COA ondersteunen wij de gemeente Hollands Kroon om aan haar wettelijke taakstelling vanuit de Spreidingswet te voldoen en dragen wij bij aan een maatschappelijke, complexe taak.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Aan de fractievoorzitters van de Provinciale Staten van de Provincie Noord Holland. .

Dreef 3

2012 HR Haarlem

Verstuurd per email [redacted]

Cc (1) Commissiebestuur@noord-holland.nl; commissieruimte@noord-holland.nl; statengriffie@noord-holland.nl; griffie@velsen.nl

Cc (2) info@natuurmonumenten.nl.; info@landschapnoordholland.nl; [redacted]

Betreft: Aanvraag ontheffing voor Beschermd Landschap (BL) voor de termijn van 10 jaar door de gemeente Velsen.

Datum: 14 juli 2025

Beste fractievoorzitters van de Provinciale Staten,

Op 26 juni jl. heeft de gemeenteraad van Velsen het raadsbesluit “Locatiekeuze duurzame opvang vluchtelingen” met zaaknummer 1892641 aangenomen. Met dit raadsbesluit heeft de gemeenteraad het College opdracht gegeven om;

1. De locatie De Elta in Santpoort-Zuid aan te wijzen als locatie voor de duurzame opvang van 200 vluchtelingen.

2. Het College opgedragen hiervoor de benodigde ontheffing voor Bijzonder Provinciaal Landschap (thans Beschermd Landschap) voor de termijn van 10 jaar bij de provincie Noord-Holland aan te vragen en andere noodzakelijke stappen te zetten.

Wat ons zorgen baart, is een bredere ontwikkeling die zich aftekent, dat gemeenten binnen Noord-Holland urgentie en het ontbreken van alternatieve locaties steeds vaker gebruiken als reden om juist die gebieden aan te wijzen die tot de beschermde landschappen van onze provincie behoren. Daarmee dreigt een sluipende verschuiving, waarbij waardevolle ruimtelijke kwaliteiten steeds vaker het onderspit delven onder het mom van algemeen belang.

Milieuorganisaties hebben u eerder al via een petitie opgeroepen om deze 32 kostbare en schaarse gebieden in Noord-Holland hun beschermde status te laten behouden.

Of andere gemeenten werkelijk geen alternatieven hebben, laten wij in het midden. Voor Velsen is de situatie wel helder en zijn er wél voldoende alternatieven. Zo zijn bijvoorbeeld in de Omgevingsvisie Velsen 2040 uitgebreide woningbouwlocaties opgenomen, goed voor meer dan 6.500 woningen. De prognose van de provincie rekent echter maar met een behoefte van 1.150 woningen tot 2040 voor Velsen.

Zelfs bij een forse planuitval van 50% blijft er meer dan genoeg ruimte over in Velsen om aan ontwikkellocaties voor bouwprojecten te voldoen, zonder daarbij een beroep te hoeven doen op Beschermde Landschappen. Bovendien zijn er ook nog locaties die niet als woningbouwlocatie zijn aangewezen maar eveneens prima geschikt kunnen zijn voor de realisatie van de benodigde opvang.

Dat nu juist deze kwetsbare gebieden in de binnenduinrand worden overwogen voor bebouwing, terwijl er binnenstedelijke ruim voldoende alternatieven voorhanden zijn, is naar onze mening volstrekt onbegrijpelijk.

Velsen heeft van meet af aan haar vizier gericht op twee locaties in Santpoort-Zuid (De Elta en Handgraaf) beide gelegen in het BL van de binnenduinranden en in de nabijheid van Natura-2000 gebied, zonder objectief onderzoek te doen naar andere, minder kwetsbare locaties. De keuze lijkt politiek ingegeven en is in onze ogen niet gebaseerd op een afweging van feiten en alternatieven.

Wij kunnen dat aantonen door middel van een uitgebreid dossier. Op basis van grondige analyses, welke wij inmiddels ook met de gemeente en de raadsleden over een langere periode hebben gedeeld zowel schriftelijk als openbaar, zijn wij van mening dat het besluitvormingsproces vooringenomen en onzorgvuldig is verlopen.

Wij roepen u, leden van de Provinciale- en Gedeputeerde Staten, op om de door de gemeente Velsen aan te vragen ontheffingsvergunning en daarbij gevolgde procedure kritisch onder de loep te nemen en waar nodig correctief op te treden.

Uiteraard zullen ook wij het door de gemeente Velsen in te dienen ontheffingsverzoek en de behandeling hiervan met bijzondere aandacht volgen en daarvoor onze zienswijze indienen. Wij beschikken over informatie die de gemeente waarschijnlijk niet in haar ontheffingsverzoek zal opnemen en wij zijn gaarne bereid om een verdere toelichting te geven op de hierboven vermelde kritiek.

Ons verzoek aan u is om ons in de gelegenheid te stellen die toelichting in een volgend fractieoverleg te kunnen onderbouwen.

Ik ben overdag telefonisch bereikbaar op [redacted] en voor meer informatie kunt u gaan naar https://samensantpoortzuid.nl/2025/07/05/bescherm-natuur-en-vluchtelingen/

Hoogachtend,

[redacted]

Namens Stichting Samen Santpoort-Zuid.

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.B. Groot

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144707

GROOTJB@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

03 JULI 2025

Kenmerk

2201168 / 2417544

Uw kenmerk

Betreft: Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie.

Inleiding

Defensie heeft in Nederland meer ruimte nodig om te trainen en oefenen en personeel en materiaal te huisvesten. In het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie zijn hiervoor tientallen voorkeurslocaties aangewezen, waarvan acht in Noord-Holland:

- Amfibisch oefenterrein Groote Keeten
- Corridors voor onbemande maritieme helikopters vanaf militair vliegkamp De Kooy naar het oefenterrein op de Noordzee
- Laagvlieggebied helikopters Tussen Schagen, Hollands Kroon zuidwaarts tot Wormerland en Purmerend.
- Oefengebied EHR 8 op de Noordzee uitbreiden en gereedmaken voor oefenen met onbemande vaartuigen op en in het water inclusief corridors
- Leerfaciliteit alternatieve brandstoffen, Den Helder
- Beperkingengebied van 15 km voor hoogbouw boven 150 meter rondom militair vliegkamp de Kooy (specifiek de outer horizontal surface)
- Groei beproevingen schietterrein Breezanddijk, IJsselmeer
- Groei beproevingen schietterrein Petten op de Noordzee

Het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) ligt van 28 mei tot en met 9 juli ter inzage. De provincie Noord-Holland dient, samen met elf gemeenten, een zienswijze in (zie bijlage). Zo kunnen we gezamenlijk, als mede-overheden, een krachtig en eensgezind signaal aan Defensie overbrengen.

Hoofdlijn van de reactie

De provincie en de gemeenten zijn door Defensie steeds goed betrokken bij de onderzoeken (planMER) en de voorgenomen

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

besluitvorming. Dit heeft er toe geleid dat diverse punten zijn overgenomen in het Ontwerp NPRD. Toch dienen wij, samen met een aantal gemeenten, een zienswijze in. De hoofdlijn hierin is dat provincie en gemeenten begrip hebben voor de noodzaak en urgentie van Defensie om meer ruimte voor trainen en oefenen te hebben, gelet op de veranderende veiligheidssituatie in de wereld. Wij willen daarom meewerken aan het realiseren van die extra ruimte, maar vragen daarbij wel aandacht voor andere ruimtelijke opgaven (zoals bijvoorbeeld woningbouw en de energietransitie en -infrastructuur) en belangen (zoals het beperken van overlast voor inwoners, vee en weidevogels). Overigens zien wij ook kansen voor de ontwikkeling van Noord-Holland Noord, in verband met de wens van Defensie om de infrastructuur minder kwetsbaar te maken, ten behoeve van een weerbare en veerkrachtige regio.

In de zienswijze onderstrepen we het belang van goede afspraken tussen Defensie, provincie en gemeenten over de uitvoering van extra activiteiten en communicatie hierover. Te meer daar Defensie nu een wetsvoorstel heeft voorbereid (Wet op de Defensiegereedheid) die de minister de bevoegdheid geeft in het kader van het uitvoeren van gereedstellingsactiviteiten af te wijken van bestaande wet- en regelgeving.

Voor de specifieke punten van de provincie en de gemeenten wordt u verwezen naar de bijlage.

Tot slot

Wij zullen u opnieuw informeren over het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie, zodra dit, naar verwachting aan het einde van het jaar, definitief is.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)

Gezamenlijke zienswijze Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De Staatssecretaris van Defensie
Postbus 20701
2500 ES 'S-GRAVENHAGE

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.B. Groot

BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144707

GROOTJB@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

03 JULI 2025

Kenmerk

2201168 /2417276

Uw kenmerk

Betreft: Gezamenlijke zienswijze provincie Noord-Holland en gemeenten op het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie

Excellentie,

Via deze zienswijze reageren de provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Den Helder, Dijk en Waard, Hollands Kroon, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Purmerend, Schagen, Texel en Wormerland gezamenlijk op het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie 'Ruimte voor vrede, veiligheid en bescherming' en het bijbehorende planMER.

Hierin worden de voorkeurslocaties aangewezen waar de krijgsmacht kan opleiden en oefenen en personeel en materieel kan huisvesten. Het betreft 13 behoeften met een bovenregionale afweging en 44 behoeften gekoppeld aan een specifieke (defensie)locatie. Hiervan liggen er acht in Noord-Holland:

- Behoefte 6: amfibisch oefenterrein
- Behoefte 9: onbemande maritieme helikopters
- Behoefte 11: laagvlieggebied helikopters
- Locatiespecifieke behoefte 8: EHR 8 uitbreiden en gereedmaken voor oefenen met onbemande vaartuigen op en in het water inclusief corridors
- Locatiespecifieke behoefte 9: leerfaciliteit alternatieve brandstoffen, Den Helder, gemeente Den Helder
- Locatiespecifieke behoefte 10: beperkingengebied rondom MVK de Kooy (specifiek de outer horizontal surface)
- Locatiespecifieke behoefte 11: Breezanddijk groei beproevingen IJsselmeer, Afsluitdijk
- Locatiespecifieke behoefte 14: Petten groei beproevingen Noordzee, gemeente Schagen

Eind 2023 heeft Defensie in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau haar behoeften aan extra ruimte voor haar activiteiten beschreven. Deze zijn vervolgens onderzocht in het planMER. Gedurende dit onderzoek hebben wij, bestuurlijk en ambtelijk, op diverse momenten kunnen

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

reageren op de voorlopige onderzoeksresultaten en de voornemens van Defensie ten aanzien van de uiteindelijke voorkeurslocaties. Wij hebben daarbij zowel onze wensen als onze zorgen kunnen uiten. Wij zijn u erkentelijk voor de wijze waarop u ons als medeoverheden heeft betrokken, voordat u tot besluitvorming over het ontwerp nationaal programma bent overgegaan. We zien dat de voorlopige besluiten de uitkomsten van deze samenwerking weerspiegelen en dat u onze inbreng veelal heeft meegewogen en verwerkt.

Niettemin willen we, als gezamenlijke overheden in Noord-Holland, via deze zienswijze nog een aantal belangrijke aandachtspunten kenbaar maken. Onze zienswijze is opgebouwd uit twee onderdelen. Het eerste deel bevat een algemene reactie op de ontwerp-beleidsvisie en gaat in op het verdere proces, met name het maken en vastleggen van afspraken over het gebruik van de locaties. In het tweede deel worden de specifieke punten van iedere afzonderlijke organisatie benoemd.

Samenwerken aan een veiliger Nederland

Wij hebben steeds aangegeven dat we met u de urgentie zien om meer ruimte te creëren voor het gereed maken van de Nederlandse krijgsmacht in verband met de fundamenteel veranderende veiligheidssituatie in de wereld. Ook wij zien de dreigingen toenemen. We zien dat er in de samenleving veel steun is voor de uitbreiding en versterking van defensie, zowel in ruimtelijke als in financiële zin. De (inter)nationale veiligheid is door het demissionaire kabinet benoemd als onderwerp dat hoge prioriteit moet houden. Provincie en gemeenten begrijpen daarom dat ook in Noord-Holland gebieden in beeld zijn die Defensie wil gebruiken om te trainen en te oefenen. Wij zijn positief dat we als provincie en gemeenten kunnen bijdragen aan de veiligheid van ons land. Op 10 juni jl heeft de provincie Noord-Holland met het Rijk een ruimtelijk arrangement gesloten. Hierin wordt bij het thema Defensie onder onderwerp 9 benoemd dat Rijk en regionale partijen als gezamenlijk doel hebben ervoor te zorgen dat de Nederlandse Defensie over voldoende ruimte beschikt om goed het eigen en het NAVO-grondgebied te kunnen beschermen. Dit in verband met de veranderende veiligheidssituatie in de wereld. Rijk en regio zetten zich in om de ruimtevraag van Defensie evenredig over Nederland in te passen.

Rekening houden met andere ruimtelijke opgaven en belangen

De gebieden waar de voorkeurslocaties in Noord-Holland liggen zijn geen witte vlekken op de kaart. Onze inwoners wonen, werken en recreëren in deze gebieden. En het landelijk gebied is van groot belang voor de agrarische sector en weidevogels. Daarnaast spelen er grote ruimtelijke opgaven in Noord-Holland, deels nationaal, deels regionaal. . Denk hierbij aan de afspraken in de Woondeal om grote aantallen woningen te bouwen, zowel in stedelijk gebied, als daarop aansluitend. De energietransitie en het opheffen van de netcongestie vragen eveneens veel ruimte, voor wind- en zonne-energie, de aanlanding van wind op zee, de nieuwe 380 kV hoogspanningsleiding en de bijbehorende transformatorstations (i.c. Netuitbreiding Noord-Holland Noord). De ruimte is schaars; in het Ruimtelijk Voorstel dat de provincie vorig jaar heeft gemaakt op verzoek van het Rijk blijkt dat er ruimte te kort is om alle opgaven een plek te geven. Daarom herhalen we onze oproep die we in de overleggen met u hebben gedaan om zoveel

mogelijk rekening te houden met andere ruimtelijke opgaven dan die van Defensie.

In hoofdstuk 6 'Samengaan met andere ruimtelijke belangen' geeft u rekenschap van het nastreven van een integrale afweging van alle ruimtelijke opgaven. Wij zetten graag het constructieve overleg met u en andere departementen voort om in deze afweging de juiste keuzes te maken over de inrichting van de schaarse ruimte in Noord-Holland. Dat past ook goed bij het licht planologische regime dat u voorstelt voor de laagvlieggebieden voor helikopters, waarbij rekening wordt gehouden met andere opgaven en afstemming over de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvindt.

Kansen voor de ontwikkeling van de regio Noord-Holland Noord

Daarnaast zien wij ook kansen voor de ontwikkeling in Noord-Holland Noord, met name in de regio Kop van Noord-Holland. Defensie is hier al prominent aanwezig met de marine in Den Helder en op Texel en het militair vliegkamp De Kooy. Naast defensie zijn er nog andere grote spelers als de Greenport en de Energy & Health Campus in Petten. Deze zijn alle grote economische clusters in de regio die van (inter)nationaal belang zijn en bereikbaar moeten blijven. De groei van de marine brengt, naast voorspoed en economische versterking, óók nieuwe uitdagingen en risico's voor de regio Noord-Holland Noord met zich mee. De regio kan kwetsbaarder worden voor voorvallen. Het huidige infrastructuurnetwerk in Noord-Holland Noord is gevoelig voor congestie en uitval. Het ontbreekt aan robuuste verbindingen voor een veerkrachtige verkeersafwikkeling. Dat heeft impact op het Maritiem Cluster en Defensie in Den Helder, maar ook verder in Noord-Holland Noord. Om deze kwetsbaarheid te verminderen is het wenselijk om ook plannen te overwegen die de weerbaarheid en veerkracht in relatie tot mobiliteit van de regio vergroten en versterken. In het BO Leefomgeving van 10 juni jl is in het ruimtelijk arrangement de afspraak gemaakt dat Rijk en regio op korte termijn een analyse hiernaar samen oppakken. Ook is de afspraak gemaakt dat Rijk en provincie de inpassing van de gekozen (bovenregionale) voorkeurslocaties uitwerken in een gezamenlijk proces, waarbij koppelkansen met andere ruimtelijke opgaven aanleiding kunnen zijn om de realisatie van de behoeften onderdeel te maken van een gezamenlijk gebiedsproces, waarbij, indien relevant, gebruik gemaakt wordt van reeds lopende interbestuurlijke gebiedsprocessen.

Behoefte aan duidelijke uitvoeringsafspraken

Met de vaststelling van het definitieve Nationaal Programma Ruimte voor Defensie worden de voorkeurslocaties vastgelegd. Daarna zijn er nog diverse stappen te zetten, zoals de vergunningverlening, het vastleggen en uitwerken van het licht planologische regime voor de laagvlieggebieden voor helikopters en het maken van afspraken tussen Defensie, de provincie en gemeenten over communicatie, timing en frequentie van de oefeningen, om overlast voor onze inwoners, vee en weidevogels zo veel mogelijk te beperken.

U heeft aangegeven dergelijke afspraken te willen maken, maar onduidelijk is nog hoe en wanneer die worden geformaliseerd. Wij hebben met name behoefte om duidelijke afspraken te maken over het licht planologische regime voor de laagvlieggebieden van helikopters. Hiervoor is het wenselijk om een korte procedure op te stellen, zodat

we snel met elkaar kunnen overleggen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in deze gebieden. Momenteel is dit namelijk niet goed geregeld voor het bestaande laagvlieggebied B11. Wij willen de suggestie doen om met ons - als coördinerend bevoegd orgaan en met inbreng van diverse overheden in Noord-Holland - dit najaar in gesprek te gaan om deze afspraken voor te bereiden en vast te leggen zodra het definitieve besluit over NPRD is genomen, eind dit jaar. Zo kunnen we gezamenlijk, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, bijdragen aan het sterker en veiliger maken van ons land.

Spanning met de Wet op de Defensiegereedheid

Gelijktijdig met de terinzagelegging van het ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie is de internetconsultatie gestart van de Wet op de Defensiegereedheid (Wodg). Deze wet creëert grondslagen voor de minister van Defensie voor de bevoegdheid om in het kader van het uitvoeren van gereedstellingsactiviteiten af te wijken van bestaande wet- en regelgeving. Deze Wodg is naar de overtuiging van Defensie noodzakelijk en urgent gezien de oplopende geopolitieke spanningen en het grote aantal juridische belemmeringen die Defensie ondervindt in het kader van de gereedstelling. In de bijlagen 1 en 2 van het wetsvoorstel worden concrete bestaande en nieuwe activiteiten aangewezen waarvoor de minister van Defensie een ontheffing op de wettelijke voorschriften kan verlenen.

Het betreft hier ook veel activiteiten in Noord-Holland, waaronder het laagvliegen met helikopters, het vliegen tijdens duisternis, het schieten buiten de vergunde ruimte, diverse activiteiten in de Nieuwe Haven Den Helder en het amfibisch oefenen. We constateren dat hierover, in tegenstelling tot het uitgebreide en transparante participatieproces rond het NPRD, geen overleg met ons heeft plaatsgevonden. We zien een zekere spanning tussen de afspraken die we maken over de uitvoering van de noodzakelijke nieuwe activiteiten als gevolg van het NPRD en de ruime mogelijkheden van de minister om vervolgens gereedstellingsbesluiten te nemen die deze afspraken buitenspel zetten. We begrijpen dat het NPRD vooral de fysieke ruimte regelt en dat er juridische beperkingen gelden voor het gebruik van die ruimte. We verzoeken u om zo mogelijk, zeker waar wij bevoegd gezag zijn voor de vergunningverlening, voor het nemen van een gereedstellingsbesluit met ons in overleg te treden. Daarbij zijn wij in principe van mening dat de ontheffingen die via de Wodg verleend gaan worden geen definitieve oplossingen zouden mogen zijn.

Algemene reactie provincie en gemeenten op het nieuwe laagvlieggebied voor helikopters

We constateren dat het nieuwe laagvlieggebied N8 vergroot is ten opzichte van het gebied uit de NRD voor het planMER. Deze uitbreiding zit in de noordelijke helft van het gebied. We begrijpen dat een groter gebied meer gelegenheid biedt om overlast te spreiden. Wel vragen we aandacht voor het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor de inwoners, de agrarische sector en de weidevogels. Hoewel er niet laag gevlogen mag worden over kernen zal er toch nabij of over bewoners worden geoefend. Uit onderzoek van gemeente Schagen blijkt dat mensen met PTSS (door defensie) grote hinder ondervinden van helikopters. Hoe denkt Defensie hiermee om te gaan? We vragen u om

waar mogelijk te communiceren over het laagvliegen richting onze inwoners.

Daarnaast heeft laagvliegen een grote impact op dieren, niet alleen paarden, maar ook op koeien, schapen, waarbij naast het leed ook gedacht moet worden aan onder andere een verminderde melkproductie. Daarnaast kent Noord-Holland veel gebieden met akkerbouw en bollenteelt die behoorlijke (wind)schade kunnen oplopen. Hoe is Defensie van plan om te gaan met deze toekomstige mogelijke schade? In het algemeen bepleiten we goede afstemming met de economische en recreatieve functies in het gebied, onder ander door een goede en vroegtijdige communicatie over waar en wanneer oefeningen plaatsvinden. Het verkleinen van N8 aan de zuidoost kant in verband met de hoge waarden van het Natura 2000 gebied Zeevang stemt ons tevreden.

Aandachtspunten per organisatie

Graag brengen provincie en gemeenten een aantal specifieke punten onder uw aandacht.

Provincie Noord-Holland

- Amfibisch oefenterrein:

De provincie is blij dat u niet heeft gekozen om te oefenen met amfibisch landen bij en in het Zwanenwater, vanwege de hoge natuurwaarden. Ook zijn we verheugd dat dit amfibisch aanlanden bij Groote Keeten alleen op het strand en de opgang aldaar zal plaatsvinden, en niet in het nabijgelegen waardevolle natuurgebied Botgat. Verder onderschrijven wij de reactie van de gemeente Schagen hieronder.

- Laagvlieggebied helikopters:

Voor de provincie is een gezonde leefomgeving voor haar inwoners van groot belang. In onze Startnotitie Gezonde Leefomgeving staan diverse uitgangspunten om deze te beschermen en verbeteren. Eén daarvan is het verminderen van blootstelling aan hinder, zoals geluid. Wij vragen u zoveel mogelijk geluidsoverlast voor de inwoners van Noord-Holland te voorkomen en voldoende afstand te houden tot steden en dorpen en zo min mogelijk langs en over dorplinten en vrijstaande bebouwing te vliegen.

Noord-Holland is één van de provincies met de hoogste weidevogeldichtheid in Europa en dat geeft een grote verantwoordelijkheid voor deze soorten. Nederland heeft een internationale verantwoordelijkheid voor weidevogels en met name voor de Grutto omdat het grootste deel (ca 80%) van de wereldpopulatie in Nederland broedt. Deze verantwoordelijkheid is vastgelegd in nationale wet- en regelgeving die voortkomt uit internationale verdragen en uit de Europese Vogelrichtlijn. Het gaat al jaren niet goed met de weidevogelpopulaties in Nederland. Onlangs heeft de Europese Commissie besloten een inbreukprocedure te starten door een aanmaningsbrief te sturen aan Nederland (INFR(2024)4014) omdat Nederland niet voldoende maatregelen uit hoofde van de vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG) treft die nodig zijn om de Grutto te

beschermen. Nederland wordt hiermee verplicht om een verbeterplan op te stellen voor de weidevogels.

Laagvliegen is extreem verstorend voor weidevogels aangezien die van nature gefocust zijn op predatoren vanuit de lucht. Wij verzoeken u om het laagvliegen boven de weidevogelgebieden te vermijden tijdens het broedseizoen (maart - juli). Dit wordt ook gesteld op pagina 77/78 van het Deelrapport behoefte XI Laagvlieggebieden helikopters: 'Een deel van Natura 2000-gebied Eilandspolder ligt aan de zuidwestkant binnen laagvlieggebied N8. Dit gebied is aangewezen als vogel- en habitatrichtlijngebied en maakt onderdeel uit van het Beschermd Landschap van provincie Noord-Holland. Er zijn onder andere doelstellingen voor de smient, de lepelaar en de grutto. Om verstoring tijdens het broedseizoen te voorkomen moet dit gebied mogelijk (tijdelijk) vermeden worden. Dit geldt mogelijk ook voor de weidevogelgebieden die verspreid binnen het gebied aanwezig zijn'.

Aangegeven wordt dat er in vrijwel alle nieuwe laagvlieggebieden mogelijkheden zijn voor optimalisatie. Bijvoorbeeld door bepaalde gebieden aan de randen uit te sluiten of zones binnen een laagvlieggebied als niet wenselijk voor gebruik of intensief gebruik aan te merken. Dit geldt ook voor beperkingen in vliegen in bepaalde gebieden in bepaalde perioden (zoals de trekperiode of broedperiode voor vogels). Het idee van een stoplichtenkaart (toegelicht in de ambtelijke sessie op 4 maart jl) binnen het laagvlieggebied waarin wordt aangegeven welke gebieden wanneer geschikt zijn om over heen te vliegen spreekt ons aan. Wij zouden daar graag nadere afspraken met u over willen maken.

De provincie heeft stiltegebieden aangewezen in haar Omgevingsverordening. Recent is besloten deze regelgeving aan te passen: Provinciale regelgeving stiltegebieden vereenvoudigd. Het is de bedoeling om stiltegebieden samen te laten vallen met natuurgebieden (Natura 2000 en NNN). Vanuit bovenstaand pleidooi om weidevogelgebieden te ontzien tijdens het broedseizoen vraagt de provincie ook aandacht voor de mogelijkheden om deze gebieden bij het laagvliegen (gedeeltelijk) te ontzien ten behoeve van de rust van mens en dier.

In 'Deelrapport behoefte XI Laagvlieggebieden helikopters' wordt in 5.3.1. de (buffer)afstand die moet worden gehouden tot hoogspanningsverbindingen (en -station) gemist. Ook wordt onder 5.3.1. een kaartje gebruikt waar zeer indicatief de mogelijke uitbreiding van het hoogspanningsnetwerk (een eventueel nieuw 380kV (NNHN) hoogspanning station en/of hoogspanning tracé (masten en draden)) wordt aangegeven. Ondertussen is er een veel gedetailleerdere kaart van de zoeklocaties van een eventueel nieuw 380kV (NNHN) hoogspanning station en/of hoogspanning tracé (masten en draden) beschikbaar. Ons advies is om de meest actuele en gedetailleerde kaart te hanteren, ook voor de zorgvuldigheid en de uiteindelijke vergunningverlening.

Verder staat er in dit deelrapport: 'Sommige hoogspanningsverbindingen worden (in overleg met de netbeheerder) zelfs gebruikt als oefenobject'. Dit is een groot risico voor de veiligheid van gebruikers van het gebied en de leveringszekerheid van de 380kV. Dit is het mogelijk in strijd met de beleids-/richtlijnen van TenneT. De verwachtingen moeten aan de voorkant worden gemanaged op dit punt,

ook vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel. En afspraken hierover moeten goed worden vastgelegd: concreet maken op welke plekken met TenneT is afgesproken om onder leidingen door te vliegen, inclusief een risicoanalyse voor nabij gelegen woningen en bedrijven.

Meerdere keren hebben we gesproken over de relatie tussen laagvliegen en de aanleg van de 380kV hoogspanningsverbinding. We vertrouwen erop dat deze noodzakelijke uitbreiding van het energienetwerk kan doorgaan op basis van het door Defensie voorgestelde licht planologische regime. Dat geldt ook voor de woningbouw en de RES-zoekgebieden. We zijn daarom blij dat Defensie dit zelf ook aangeeft en het onwenselijk vindt om gebieden deels 'op slot' te zetten, gelet op de grote opgaven in Nederland. Graag draagt de provincie bij aan goede en tijdige afstemming bij ruimtelijke ontwikkelingen, passend bij het licht planologische regime. Zoals eerder aangegeven in deze zienswijze willen we graag - samen met andere overheden in de Noord-Hollandse laagvlieggebieden voor helikopters - met u een heldere procedure voor dit regime vaststellen.

- Onbemande maritieme helikopters:

Zoals eerder aangegeven pleit de provincie voor het experimenteren met onbemande en bemande civiele drones in deze corridors (in het kader van voor civiel-militaire samenwerking en Uspace).

- Locatiespecifieke behoefte 11: Breezanddijk groei beproevingen IJsselmeer, Afsluitdijk

De provincie sluit zich aan bij de reactie van de gemeenten Hollands Kroon en Medemblik hieronder.

- Wadden

Op 24 april jl. hebben we, samen met de provincies Friesland en Groningen, overleg met u gevoerd over de impact van het NPRD op het Waddengebied. We hebben onze zorgen geuit over het ontstaan van cumulatie van effecten van diverse defensie-activiteiten, een vrees die gedeeld wordt door het Omgevingsberaad Waddengebied. In de Agenda Waddengebied (2020) staat de afspraak de impact van defensie-activiteiten in het Waddengebied verder te verminderen, ook bij een eventuele toename van defensie-activiteiten. Hoe denkt u aan deze afspraak te kunnen voldoen?

<u>Gemeente Schagen</u>

- Amfibisch oefenterrein:

Gemeente Schagen waardeert dat Defensie, naast de onderzoeksresultaten, de belangen van betrokkenen heeft meegenomen door het Zwanewater in Callantsoog niet verder te beschouwen als onderzoekslocatie voor amfibische oefeningen. We zijn tevreden met het voorlopige besluit dat in Groote Keeten enkel het aanlanden plaatsvindt en dat het doorstoten in de duinen geen onderdeel meer is van de plannen. Bovendien betreft het een uitbreiding van de trainingen op Texel zonder zware oefeningen of intensief vliegverkeer, waardoor de overlast voor omwonenden en belanghebbenden naar verwachting minder zal zijn.

Wij verzoeken om verduidelijking van het volgende:op pagina 36 van de ontwerp beleidsvisie staat vermeld dat 'Voor het oefenen op Groote Keeten is het belangrijk dat alleen het strand en de strandopgang wordt gebruikt'. Echter, kaart 2.6.1.1 van het voorkeursalternatief Groote Keeten in de 'Bundel detailkaarten voorkeursalternatieven' toont alleen het strand en niet de strandopgang. Daarnaast is er gesproken om de naast gelegen parkeerplaats af te zetten. Kunt u bevestigen dat de strandopgang en de parkeerplaats onderdeel uitmaken van de benodigde locatie?

- Laagvlieggebied helikopters:

Gemeente Schagen hecht veel waarde aan goede communicatie en afstemming. Voor het licht planologisch regime achten wij het wenselijk om een vast aanspreekpunt binnen Defensie te hebben voor afstemming.

Daarnaast zijn wij benieuwd naar de aanpak van defensie met betrekking tot gewassen die schade ondervinden. Tevens willen wij weten hoe Defensie omgaat met mensen met PTSS die, mede door Defensie, ernstige hinder ondervinden van harde geluiden en helikopters.

Naast de eerder genoemde weidevogels heeft de gemeente Schagen ook een Tapuiten convenant. Het broedseizoen van deze vogels dient eveneens in acht te worden genomen. Wij vinden een stoplichten kaart hiervoor wenselijk.

- Petten groei beproevingen Noordzee:

Tot slot is gemeente Schagen tevreden met het aparte participatie- en zienswijzetraject dat dit najaar van start gaat over het intensievere gebruik van het schietterrein in Petten.

Gemeente Hollands Kroon

- Laagvlieggebied helikopters:

Heldere ruimtelijke procedures en aanspreekpunt: wij pleiten voor een transparante en efficiënte ruimtelijke procedure (in relatie tot het planologisch regime) met een vast aanspreekpunt binnen Defensie. Dit is van belang wanneer er sprake is van hogere bouwwerken waarvoor afstemming met Defensie noodzakelijk is. Een duidelijke structuur voorkomt vertragingen en bevordert samenwerking.

Ruimte voor toekomstige woon- en werkgebieden: wij verzoeken Defensie om bij de planvorming rekening te houden met de ontwikkeling van toekomstige woon- en werkgebieden. De status van het oefengebied mag geen belemmering vormen voor gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw of bedrijvigheid.

- Breezanddijk groei beproevingen IJsselmeer:

Beperking van recreatieve hinder bij beproevingengebied Breezanddijk: indien wordt overgegaan tot uitbreiding en/of intensivering van het schietgebied bij Breezanddijk (waar momenteel

onderzoek naar wordt gedaan), verzoeken wij nadrukkelijk om de recreatieve mogelijkheden in dit gebied zoveel mogelijk te behouden. Tevens vragen wij aandacht voor de toekomstige ontwikkelingskansen van dit gebied op het gebied van recreatie, maar ook bijvoorbeeld de ontwikkeling van Haven Oude Zeug. In het kader van de IJsselmeerkustvisie is eerder ingezet op versterking van de recreatieve functie van de IJsselmeerdijk. Destijds was de militaire activiteit beperkter. Nu er mogelijk sprake is van intensivering en uitbreiding van het oefengebied, verzoeken wij om waarborgen dat deze recreatieve ambities niet worden belemmerd.

Transparantie over oefenactiviteiten: wij verzoeken om het periodiek delen van schema's met betrekking tot schietoefeningen, zodat belanghebbenden tijdig geïnformeerd zijn en hierop kunnen anticiperen.

- Afstemming met lokale ambities en toekomstvisie:

Wij vragen om een integrale benadering waarbij de ambities van de regio - op het gebied van recreatie, woningbouw, bedrijvigheid en natuur - worden meegenomen. Dit geldt niet alleen voor reeds vergunde of planologisch vastgelegde plannen, maar ook voor toekomstige visies en ontwikkelrichtingen. Potentiële conflicten, nu of in de toekomst, dienen in de besluitvorming te worden meegenomen.

<u>Gemeente Medemblik</u>

- Breezanddijk groei beproevingen IJsselmeer:

Met betrekking tot het beproevingengebied Breezanddijk zijn wij verheugd dat de uitbreiding zal plaatsvinden in oostelijke richting, waarbij de zuidgrens hiervan niet verder reikt dan de zuidgrens van het huidige schietgebied. Wij maakten ons grote zorgen over een mogelijke uitbreiding naar zuidelijke richting in Medemblikse wateren, dicht tegen bewoond gebied aan. Een uitbreiding naar het zuiden, in combinatie met een verhoogde oefenfrequentie van 60 naar 90 dagen per jaar, zou grote impact hebben op de haven- en watersportactiviteiten. Deze vormen een belangrijke pijler onder onze lokale economie en aanzien als topsport gemeente. Door passanten, riviercruises en voor internationale topzeilwedstrijden wordt namelijk intensief gebruik gemaakt van deze wateren en van de watersport- en havenvoorzieningen die Medemblik-stad en Andijk bieden. Horeca, detailhandel en de toerismesector profiteren mee van deze activiteiten.

Het thema Vitaal Economisch Belang vanuit het Platform IJsselmeergebied ziet er op toe om deze belangen te beschermen. Duurzame Energie valt ook onder het thema Vitaal Economisch belang. Het IJsselmeergebied heeft een grote potentie voor onder andere zonne-energie. Er is een toenemende uitdaging om duurzame energie op land op te wekken, aangezien de beschikbare ruimte daar steeds schaarser wordt. Uitbreiding van het schietterrein naar het zuiden, of een verdere intensivering zou een belemmering kunnen vormen voor deze en andere opgaven vanuit het Platform IJsselmeergebied.

Belangen voor andere recreatieactiviteiten in het IJsselmeer zijn ook ondergebracht in de IJsselmeerkustvisie die wij gezamenlijk met de provincie en Noord-Hollandse IJsselmeerkustgemeenten hebben

vastgesteld. De gemeente Medemblik verzoekt Defensie voor haar schietterrein in Breezanddijk rekening te houden met deze belangen.

We hebben begrepen dat er nog nader onderzoek plaatsvindt naar de verhoging van de schietintensiteit (aantal schoten per dag en het aantal dagen). U start hiervoor een apart participatietraject voordat het NPRD definitief is. Graag worden wij vroegtijdig en volledig betrokken bij dit traject en vragen wij aandacht voor de samenhang en integraliteit tussen dit traject waarbij de uitbreiding van het oefengebied centraal staat, en het afzonderlijke traject waarbij de intensivering centraal staat. Ook doen wij de suggestie om watersporters - bijvoorbeeld via de havenmeesters - goed te informeren over de schietoefeningen.

- Luchtruimherziening in relatie tot vliegroutes F-35's

Verder vragen we aandacht voor de relatie tussen de luchtruimherziening en de voorgenomen uitvliegroutes van Lelystad Airport richting het noordwesten. De voorgenomen route OUT-12 gaat via het IJsselmeer, over het beproevingenterrein Breezanddijk en via de Wieringermeerpolder. De voorgenomen route OUT-10 gaat via het IJsselmeer, over Andijk en Wervershoof richting Alkmaar/Bergen.

Onze concrete vragen zijn:

- Wat doet de luchtruimherziening met deze voorgenomen routes? De vliegroutes van Schiphol van en naar het noordoosten worden meer naar het zuiden verschoven. Heeft dat impact op de voorgenomen vliegroutes van Lelystad Airport?

- Wanneer Defensie gebruikmaakt van het beproevingengebied Breezanddijk, zal dan het luchtruim daarboven worden gesloten voor uitgaand vliegverkeer via route OUT-12? Heeft een intensiever gebruik van dit terrein dan ook meer gevolgen voor de vliegroutes OUT-12 en het alternatief OUT-10?

- Wat zijn de vliegroutes van de F-35's van en naar Lelystad Airport en hebben deze ook weer invloed op de voorgenomen vliegroutes OUT-12 en OUT-10?

Aanleiding voor deze vragen is de zorg die leeft bij de gemeente Medemblik over de mogelijke extra geluidshinder voor de leefomgeving en natuur die het oefenen met de F-35's oplevert, maar ook vanuit de commerciële luchtvaart als gevolg van aanwezigheid van de F-35's.

- Laagvlieggebied helikopters

De gemeente Medemblik sluit zich aan bij de vragen en opmerkingen van de andere gemeenten over het laagvlieggebied voor helikopters. In aanvulling op deze opmerkingen vragen wij om bij het eerder voorgesteld stoplichtmodel ook expliciet rekening te houden met lokale evenementen. Ter bescherming van de veiligheid en rust van deelnemers en dieren, vragen wij in het bijzonder aandacht voor de harddraverijen.

Gemeente Dijk en Waard

- Laagvlieggebied helikopters:

Het laagvlieggebied voor helikopters grenst aan de oostzijde van het aangesloten bebouwde gebied van Dijk en Waard. We vragen aandacht voor het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor de inwoners. Vandaar onze vraag: welke afstand moeten helikopters aanhouden tot deze aaneengesloten bebouwing?

Verder verzoeken wij u om westgrens van het laagvlieggebied N8 aan te passen, zodat de nieuwbouwwijk De Draai in Heerhugowaard buiten het gebied valt. Het laagvlieggebied ligt deels over deze nieuwbouwwijk. De ontwikkeling van de wijk is nagenoeg klaar, maar staat niet op de onderliggende kaart. Daarbij adviseren we voor de zorgvuldigheid om de meest actuele kaart te hanteren.

In het nieuwe laagvlieggebied voor helikopters N8 komt ook lintbebouwing voor. We vinden het belangrijk dat er goede afspraken gemaakt worden over de afstand die aangehouden moet worden tot de lintbebouwing. Bij het maken en vastleggen van afspraken over het gebruik van de locatie, maken we ook graag afspraken over de afstand die helikopters tot deze lintbebouwing moeten aanhouden en op welke hoogte ze over deze bebouwing mogen vliegen.

Gemeente Alkmaar

- Laagvlieggebied helikopters:

De gemeente Alkmaar onderschrijft het belang om de laagvlieggebieden uit te breiden, zodat de oefenterreinen zowel kwalitatief als kwantitatief toenemen. Hiermee wordt de defensiegereedheid, en daarmee de veiligheid van Nederland en NAVO-bondgenoten, vergroot.

De gemeente Alkmaar vraagt wel aandacht voor het woon- en leefklimaat van de vrijstaande (agrarische) bebouwing in het landelijk gebied. Helikopterpiloten dienen in de nabijheid van woon- en dorpskernen rekening te houden met de vlieghoogte. Dit geldt niet voor vrijstaande bebouwing. Hoe wordt in de vliegprocedures rekening gehouden met de belangen van de bewoners van vrijstaande (agrarische) bebouwing in het landelijk gebied?

Gemeente Purmerend

- Laagvlieggebied helikopters:

De gemeente sluit zich aan bij de opmerkingen en vragen van gemeente Dijk en Waard over (de effecten van) het laagvlieggebied. Wat ons betreft moet daaraan nog de oproep toegevoegd worden, dat de laagvliegende helikopers ook de diverse (lint)dorpen in het landelijk gebied van de provincie (waaronder die in werelderfgoed De Beemster) moeten proberen te ontzien om eventuele overlast zo veel mogelijk te beperken.

Gemeente Wormerland

- Laagvlieggebied helikopters:

Wij verzoeken u opnieuw om de zuidgrens van het laagvlieggebied N8 gelijk te laten lopen met het Noordhollands kanaal, wat een logische harde grens is, en zodoende het uiterste puntje van Neck uit de begrenzing van N8 te halen.

Gemeente Opmeer

- Laagvlieggebied helikopters:

Afspraken zijn van belang, te meer omdat er geen inzicht is en kan worden gegeven in de mate van overlast en schade die wordt veroorzaakt door het laagvliegen, mede door de door Defensie gewenste flexibiliteit en derhalve het ontbreken van een objectief beoordelings-/toetsingskader. Een afspraak over de afstand en hoogte die helikopters aanhouden tot respectievelijk aaneengesloten bebouwing en lintbebouwing/-dorpen én evaluaties dragen bij aan een zorgvuldige implementatie. Ook zijn de door gemeente Medemblik gestelde vragen over de luchtruimherziening in relatie tot vliegroutes van de F-35's relevant voor de gemeente Opmeer.

Gemeente Koggenland

De gemeente Koggenland sluit zich aan bij de vragen en opmerkingen die gesteld zijn in deze zienswijze.

Tot slot: voortzetten participatie en communicatie

We hebben met elkaar goede ervaringen opgedaan in het participatieproces rond het NPRD tot nu toe. Graag zetten wij deze communicatie met u voort in de afronding van het NPRD en bij de uitvoering van de nieuwe activiteiten. Dat geldt ook voor de gevallen waarbij Defensie gebruik wilt maken van de vrijstellingen die de Wet op de Defensiegereedheid gaat bieden.

Wij kijken uit naar uw reactie op onze vragen en aandachtspunten in deze zienswijze.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

Deze zienswijze is ingediend mede namens de colleges van B&W van de gemeenten Alkmaar, Den Helder, Dijk en Waard, Hollands Kroon, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Purmerend, Schagen, Texel en Wormerland, op basis van door hen op 1 juli genomen besluiten, waarbij (op grond van artikel 10:11 eerste lid Algemene wet bestuursrecht) mandaat is verleend aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland om namens hen de gezamenlijke zienswijze op het Ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie te ondertekenen.

Kopie aan

Colleges B&W van Alkmaar, Den Helder, Dijk en Waard, Hollands Kroon, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Purmerend, Schagen, Texel en Wormerland

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
A.L. Ooms-Wilms
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235143472
oomsa@Noord-Holland.nl

Verzenddatum

10 JULI 2025

Kenmerk
2420767/2420774

Uw kenmerk

Betreft: NRD omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
de start van de procedure van de omgevingseffectrapportage voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050.

Inleiding

Op 30 september 2024 heeft u de Startnotitie Regie op de Ruimte vastgesteld. In de Startnotitie is afgesproken om de Omgevingsvisie NH2050 te actualiseren in het traject Regie op de Ruimte, omdat er ruimtegebrek is en dit om scherpe ruimtelijke keuzes vraagt, omdat de beschikbare fysieke ruimte onder toenemende druk staat. In de Omgevingswet staat dat bij grote veranderingen in het omgevingsbeleid, zoals het actualiseren van de Omgevingsvisie, het verplicht is om een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. Om naast milieueffecten ook gezondheids-, duurzaamheids- en sociaaleconomische aspecten mee te nemen, wordt er een milieueffectrapportage opgesteld met een verbrede scope, ook wel een omgevingseffectrapportage (OER) genoemd. Voor een Omgevingsvisie gaat het dan om een OER op hoofdlijnen, d.w.z. een plan-OER. De plan-OER wordt in de aankomende fase van Regie op de Ruimte (Fase 3) opgesteld, die in het teken staat van keuzes maken en toewerken naar een ontwerp geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De eerste formele stap en daarmee het begin van de procedure van de milieueffectrapportage, is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze stap heeft parallel aan Fase 2 van Regie op de Ruimte plaatsgevonden. De NRD beschrijft enerzijds waar de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

omgevingseffectrapportage wel en niet over gaat ('reikwijdte'), welke aspecten (zoals gezondheid, klimaat, biodiversiteit, energie, economie, mobiliteit, landschap) onderzocht zullen worden en met welke diepgang ('detailniveau'). Anderzijds geeft de NRD een overzicht van de keuzes die nog gemaakt moeten worden, zoals rond energie-infrastructuur, waterveiligheid, landbouwtransitie of verstedelijking, en hoe de maatschappelijke, ecologische en ecologische effecten van deze keuzes zullen worden onderzocht in de plan-OER. Ook beschrijft de NRD hoe de huidige en toekomstige situatie zonder aanpassingen in het beleid en het voorgenomen beleid (voorkeursalternatief) worden meegenomen in de plan-OER.

De NRD sluit nauw aan bij het proces van Regie op de Ruimte en is bedoeld om tijdig inzicht te geven in kansen, risico's en neveneffecten van beleidskeuzes die in dit traject gemaakt worden. De uitgangspunten van de NRD (m.a.w. het vertrekpunt voor de plan-OER) zijn de keuzevraagstukken uit het Ruimtelijk Voorstel. De eerste twee fasen van Regie op de Ruimte hebben al veel inzicht gegeven in de hoeken van het speelveld en potentiële omgevingseffecten. Met de stel-dat-verkenningen en het keuzepalet is in beeld gebracht welke richtinggevende keuzes al gemaakt kunnen worden - in het keuzepalet zijn dit de overeenkomsten waarbij uit de verschillende verkenningen blijkt dat deze keuzes integraal bezien wenselijk zijn. Ook levert het keuzepalet inzicht in de dilemma's waarover meer informatie nodig is om een zorgvuldige keuze te maken. Daarmee is het speelveld voor de actualisatie van de Omgevingsvisie al aanzienlijk vernauwd tot die keuzevraagstukken die nog om een integrale alternatievenafweging vragen. In de NRD is opgenomen dat het plan-OER zich specifiek zal richten op die dilemma's.

Vervolg

De NRD zal van 10 juli tot en met 11 september ter inzage liggen. Tijdens deze periode kan eenieder reageren op de aanpak van de omgevingseffectrapportage voor de te actualiseren Omgevingsvisie NH2050 zoals beschreven in deze NRD. Parallel aan de terinzagelegging zal de Commissie m.e.r. worden gevraagd om aan de hand van de NRD advies uit te brengen over de reikwijdte, het detailniveau en de invulling en vorm van de plan-OER. De reacties zullen worden beantwoord en gebruikt bij de verdere uitwerking van de omgevingseffectrapportage.

U stelt op 29 september het keuzepalet vast. Eventuele aanpassingen als gevolg van aangenomen moties zullen worden overgenomen in de definitieve NRD en het vervolgproces van de plan-OER.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Notitie Reikwijdte en Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0502279.100
definitief
30 juni 2025

www.anteagroup.nl

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

projectnummer 0502279.100
definitief
30 juni 2025

Auteur(s)
Peter Verhoeven
Jurgen Bertelsen
Klaas de Jong

Opdrachtgever
Provincie Noord-Holland
Sector CSC (FIA) Houtplein 33
2012 DE HAARLEM

Gecontroleerd
Just Verhoeven

datum	beschrijving	vrijgave
30 juni 2025	definitief	J.J. Verhoeven

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

1 Managementsamenvatting 4

2 Inleiding 5
2.1 Aanleiding 5
2.2 Een omgevingseffectrapportage bij de actualisatie van de omgevingsvisie 5
2.3 Wettelijke plan-mer-plicht 6
2.4 OER als afwegingsinstrument 6
2.5 Leeswijzer 7

3 Proces van de omgevingsvisie 8
3.1 Routekaart 8
3.2 Fase 1: Overzicht in informatie 8
3.3 Fase 2: Keuzes in beeld 9
3.4 Fase 3: Keuzes maken 10
3.5 Fase 4 en 5: Besluitvorming 10
3.6 Planning en participatie 11

4 Strategische inzet van het OER 12
4.1 Hoofdlijnen van de aanpak 12
4.2 Afwegingsproces 13
4.3 Stappen in de mer-procedure 15

5 Aanpak van het OER 17
5.1 Onderzoeksstappen 17
5.2 Eerste stap: in beeld brengen van huidige situatie en referentiesituatie 17
5.3 Beoordelingskader 17
5.4 Wijze van effectbepaling 19
5.5 Raakvlakanalyse 20
5.6 Aanpak passende beoordeling 20

6 Huidige en autonome situatie 21
6.1 Gebiedskenmerken Noord-Holland 21
6.2 Autonome ontwikkelingen 23
6.3 Huidig provinciaal omgevingsbeleid 24
6.4 Nulvariant 25

7 Keuzevraagstukken 27
7.1 Water en bodem 27
7.2 Personenmobiliteit & goederenmobiliteit 28
7.3 Energie-infrastructuur & opwek 29
7.4 Wonen en economie 31
7.5 Landbouw en natuur 32
7.6 Recreatie 34
7.7 Cultuur & voorzieningen + Landschap & erfgoed 36

Begrippenlijst 38

1 Managementsamenvatting

De provincie Noord-Holland werkt aan de actualisatie van haar Omgevingsvisie NH2050. De reden hiervoor is het inspelen op urgente maatschappelijke ontwikkelingen zoals klimaatverandering, woningbouwopgaven, energietransitie, landbouwverandering en veranderingen in mobiliteit en economie. Deze herijking vraagt om scherpe ruimtelijke keuzes, omdat de beschikbare fysieke ruimte onder toenemende druk staat. In dit kader wordt een Omgevingseffectrapportage (OER) opgesteld. De voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft hoe dit OER wordt uitgevoerd, wat de scope is en op welk detailniveau effecten worden onderzocht.

Het OER dient meerdere doelen. Enerzijds voldoet het aan de wettelijke plicht om de milieueffecten van ruimtelijk beleid te onderzoeken (plan-mer-plicht onder de Omgevingswet). Anderzijds is het een strategisch instrument dat helpt om maatschappelijke, ecologische en economische effecten van beleidskeuzes inzichtelijk te maken. Daarbij richt het OER zich vooral op ruimtelijke dilemma's waarvoor nog keuzes gemaakt moeten worden — zoals rond energie-infrastructuur, waterveiligheid, landbouwtransitie of verstedelijking. Deze dilemma's zijn in eerdere fasen van het traject ('Regie op de Ruimte') al verkend via scenario's, het zogenoemde keuzepalet.

De NRD beschrijft welke thema's in het OER onderzocht worden (zoals gezondheid, klimaat, biodiversiteit, energie, mobiliteit, landschap), hoe de huidige en toekomstige situatie (referentiesituatie) wordt vastgesteld, welk beoordelingskader en indicatoren worden gebruikt, en hoe effecten kwalitatief worden beoordeeld. Ook wordt uitgelegd hoe het voorkeursalternatief tot stand komt en integraal wordt getoetst, inclusief de aanpak voor de Passende Beoordeling in Natura 2000-gebieden.

Omdat het nog best ingewikkeld kan zijn om aan een breed publiek goed uit te leggen waar de provincie nu precies over gaat besluiten en hoe het onderzoek daaraan bijdraagt, is er in dit document extra aandacht besteed aan het helder uiteenzetten van het besluitvormingsproces én de rol van het OER daarin. Het rapport maakt inzichtelijk op welke punten de provincie nog keuzes moet maken, welke effecten worden onderzocht en hoe deze informatie uiteindelijk het beleid richting geeft.

De OER-aanpak sluit aan bij het planproces van de actualisatie van de omgevingsvisie en is bedoeld om tijdig inzicht te geven in kansen, risico's en neveneffecten van beleidskeuzes. Het document is opgebouwd in logische fasen: van aanleiding en wetgeving, via proces en participatie, tot effectbepaling, beoordelingskader en toetsing. Het biedt een basis voor formele inspraak en afstemming met gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en inwoners. De resultaten van het OER worden in een later stadium benut bij de beleidsvorming en bestuurlijke besluitvorming over de geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050, die eind 2026 wordt vastgesteld.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

De provincie Noord-Holland werkt aan een actualisatie van de omgevingsvisie NH2050, die eind 2026 door Provinciale Staten moet worden vastgesteld. Deze herziening is noodzakelijk vanwege nieuwe maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de provincie Noord-Holland spelen, zoals klimaatverandering, woningbouwopgaven, energietransitie en veranderende economische structuren. De centrale vraag die hierin gesteld wordt is: *in wat voor Noord-Holland willen we in 2050 wonen, werken, recreëren en bezoekers ontvangen?*

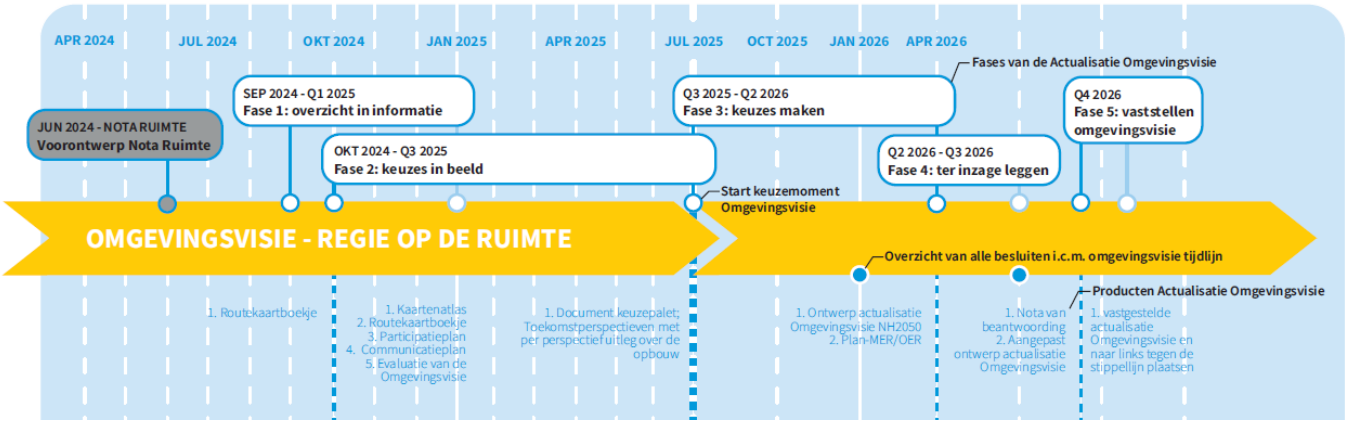
Het proces begon met de vaststelling van de startnotitie 'Regie op de Ruimte' en het 'Ruimtelijk Voorstel' op 30 september 2024. Het Ruimtelijk Voorstel agendeert de ruimtelijke vraagstukken waarvoor keuzes nodig zijn, zonder zelf al keuzes te maken. Het laat zien dat er minimaal een kwart meer ruimte nodig zou zijn om alle ambities waar te maken, terwijl die ruimte er niet is. Daarom is het noodzakelijk om scherpe keuzes te maken over wat waar mogelijk is, en onder welke voorwaarden. Om deze keuzes goed vast te leggen, wordt de Omgevingsvisie uit 2018 geactualiseerd. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben in februari 2025 besloten om het plan-MER voor de concept-Energievisie 2.0 gelijktijdig uit te voeren met dat van de geactualiseerde Omgevingsvisie. Dit vanwege de sterke inhoudelijke samenhang tussen beide visies. De Energievisie 2.0 is om die reden ook als bouwsteen voor de Omgevingsvisie opgenomen.

Bij het maken van de noodzakelijke keuzes wil de provincie gebruik maken van een omgevingseffectrapport (OER). In dit document wordt beschreven hoe dit OER wordt opgesteld en op welke wijze het zal worden ingezet.

2.2 Een omgevingseffectrapportage bij de actualisatie van de omgevingsvisie

Het OER geeft invulling aan de wettelijke verplichting om bij actualisatie van de omgevingsvisie de procedure van de milieueffectrapportage (mer) te doorlopen. Deze verplichting borgt dat het belang van de fysieke leefomgeving volwaardig mee wordt gewogen bij besluitvorming. De actualisatie van de omgevingsvisie komt tot stand binnen het traject “Regie op de Ruimte”. In dit traject wordt in verschillende fasen toegewerkt naar het maken van keuzes en de uiteindelijke vaststelling van de omgevingsvisie. De mer-procedure is daarin vervlochten om het OER optimaal te benutten als hulpmiddel bij het maken van keuzes. Daarnaast brengt het OER-traject in beeld wat de gevolgen van keuzes die gemaakt in andere, aanverwante trajecten, zoals het in februari 2025 genomen besluit over de Energievisie, indien deze keuzes leiden tot een te maken keuze in de Omgevingsvisie.

Zoals in onderstaande uitsnede te zien is de provincie in september 2024 begonnen met Regie op de Ruimte. Het Omgevingseffectrapport (OER) beschrijft de milieueffecten van verschillende planopties en helpt bij het maken van onderbouwde keuzes in de planvorming. In fase 3, waarin keuzes worden gemaakt, wordt het OER opgesteld om de gevolgen voor natuur, milieu, landschap en gezondheid inzichtelijk te maken, zodat deze meegewogen kunnen worden bij het nemen van besluiten.



Figuur 2.1: Weergave planning actualisatie omgevingsvisie NH2050

2.3 Wettelijke plan-mer-plicht

De Omgevingswet verplicht het opstellen van een milieueffectrapportage voor plannen en projecten die aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben. Dit geldt zowel voor projecten die directe effecten op het milieu kunnen veroorzaken als voor plannen die een kader vormen voor dergelijke projecten. Er is hierbij een verschil tussen een project-mer en een plan-mer[1]: een project-mer richt zich op de milieueffecten van een concreet voorgenomen project (zoals de aanleg van een weg of windpark), terwijl een plan-mer bedoeld is voor beleidsmatige of ruimtelijke plannen die richting geven aan toekomstige besluitvorming, zoals een omgevingsvisie. In dit geval is vanwege de kaderstellende aard (zie artikel 16.36, eerste lid Omgevingswet) sprake van een plan-mer-plicht. In de actualisatie van de omgevingsvisie voor de provincie Noord-Holland wordt invulling gegeven aan de ruimtelijke puzzel en een duidelijke richting bepaald voor het omgevingsbeleid en toekomstige projecten. Daarmee is de omgevingsvisie plan-mer-plichtig. Ook vanuit de vereiste om een passende beoordeling op te stellen bij de omgevingsvisie volgt een plan-mer-plicht.

2.4 OER als afwegingsinstrument

Naast de wettelijke verplichting is de mer-procedure een waardevol instrument om keuzes inzichtelijk te maken en te onderbouwen welk beleid uiteindelijk in de omgevingsvisie vastgelegd wordt. Het geeft ook inzicht in wat de huidige kwaliteiten, aandachtspunten en knelpunten van de fysieke leefomgeving van Noord-Holland zijn. Noord-Holland kiest ervoor om het milieueffectrapport uit te breiden tot een omgevingseffectrapportage (OER), waarin niet alleen de milieueffecten, maar ook de sociale en economische impact (op hoofdlijnen) wordt meegenomen. Met deze bredere insteek komen ook de effecten op brede welvaart in beeld. Op deze wijze worden de gevolgen van verschillende beleidskeuzes overzichtelijk in beeld gebracht. Dit helpt bij de afweging van belangen die spelen bij het maken van keuzes. Dit is een politieke afweging. Daarvoor is een goed inzicht in alle effecten gewenst zodat alle aspecten kunnen meewegen.

De provincie werkt aan een actualisatie van de omgevingsvisie. Dit betekent dat een deel van de Omgevingsvisie ongewijzigd overeind blijft, maar wordt aangevuld met meer concrete beleidsuitspraken dan wel wijzigingen van het beleid op hoofdlijnen. Het OER richt zich voornamelijk op de te maken keuzes in het kader van deze actualisatie. Dat betekent dat de afwegingen en effectbeschrijvingen zich primair richten op alternatieven voor deze keuzes (dilemma's), in plaats van op een volledig ingekleurd, langetermijn eindbeeld. Deze oefening heeft immers al plaatsgevonden in het kader van de mer-procedure bij de Omgevingsvisie uit 2018.

[1] Het is gebruikelijk om de begrippen milieueffectrapportage af te korten tot mer (de formele procedure) en MER (het rapport). Gelet op de verbrede reikwijdte wordt echter gesproken van een omgevingseffectrapportage. De daarvoor gehanteerde afkortingen zijn OER (het omgevingseffectrapport) en OER-traject (het proces van totstandkoming van het OER). In deze notitie wordt uitsluitend over mer gesproken als verwezen wordt naar de wettelijke context. In alle andere gevallen wordt gesproken over "OER" en "OER-traject".

2.5 Leeswijzer

Het OER geeft inzicht in de milieueffecten van de keuzes die gemaakt worden in de nieuwe omgevingsvisie. Het OER-traject is ondersteunend bij de vaststelling van de omgevingsvisie. In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau geven wij aan welke effecten en welke beleidsalternatieven in het OER worden onderzocht (‘reikwijdte’), de manier waarop en met welke diepgang (‘detailniveau’). Hoofdstuk 3 geeft een toelichting op de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in Noord-Holland. Hoofdstuk 4 beschrijft de strategische inzet van de OER. In hoofdstuk 5 staat de aanpak naar de OER en in hoofdstuk 6 wordt de huidige en autonome situatie beschreven. Als laatste wordt in hoofdstuk 7 dieper ingegaan op de inhoudelijke dilemma’s.

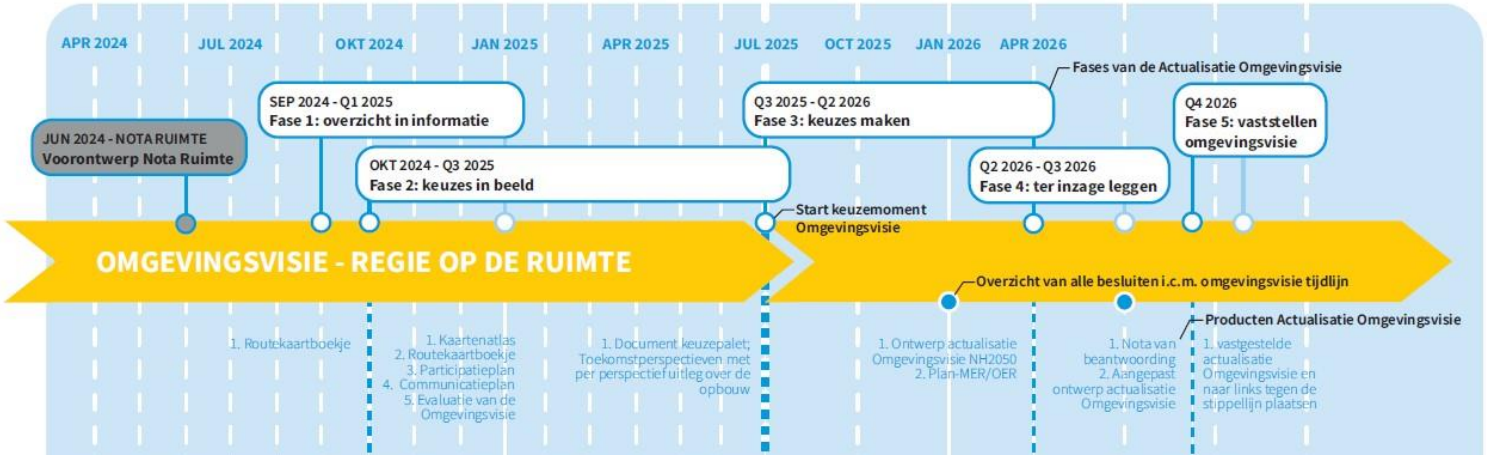
3 Proces van de omgevingsvisie

3.1 Routekaart

De geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050 vormt het strategisch kader voor het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Holland in de komende decennia. Deze visie biedt richting aan de ruimtelijke keuzes die nodig zijn om in te spelen op grote maatschappelijke opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, verstedelijking, landbouwtransitie, natuurherstel en mobiliteit. De omgevingsvisie fungeert daarbij niet alleen als leidraad voor het provinciale beleid, maar werkt ook door in de omgevingsverordening en vormt een kader voor gemeentelijke omgevingsplannen en andere (beleids-)instrumenten.

De visie is daarmee een belangrijk instrument om een toekomstgerichte ontwikkeling van Noord-Holland te realiseren. Het draagt bij aan het borgen van een gezonde leefomgeving, het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en het vergroten van de weerbaarheid van de provincie tegen toekomstige schokken, zoals extreme weersomstandigheden. Door integraal te sturen op lange termijn-doelen, zorgt de omgevingsvisie ervoor dat ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan een duurzame, inclusieve en economisch vitale provincie.

De actualisatie van de omgevingsvisie biedt ruimte om nieuwe inzichten een plek te geven en om in te spelen op trends en ontwikkelingen. Het gaat daarbij niet alleen om het benoemen van opgaven, maar juist ook om het maken van strategische keuzes en het aangeven van richtinggevende principes voor ruimtelijke afwegingen. Zo wordt geborgd dat de ontwikkeling van Noord-Holland niet alleen aansluit bij de behoeften van vandaag, maar ook toekomstbestendig is voor volgende generaties.



Figuur 3.1: Weergave planning actualisatie omgevingsvisie NH2050

3.2 Fase 1: Overzicht in informatie

In deze eerste fase is de basis gelegd voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050. De provincie is gestart met het agenderen van de grote ruimtelijke vraagstukken aan de hand van het Ruimtelijk Voorstel. Het Ruimtelijk Voorstel geeft vanuit ruimtelijk perspectief aan wat de bepalende vraagstukken zijn en welke ontwikkelingsrichting zich ontvouwt. De provincie geeft hiermee aan wat ze te doen staat en wat er nodig is van het Rijk om te voldoen aan de ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Holland. Het is nadrukkelijk een agenderend Ruimtelijk Voorstel. Het is bedoeld als een uitnodiging om met elkaar in gesprek te gaan over de toekomst van Noord-Holland.

Dit voorstel bracht scherp in beeld dat de optelsom van sectorale claims op de ruimte – bijvoorbeeld voor woningbouw, energietransitie, natuurontwikkeling, landbouw, infrastructuur en klimaatadaptatie – leidt tot een structurele overbelasting van de beschikbare fysieke ruimte in Noord-Holland. Er is simpelweg niet genoeg ruimte om alle beleidsambities en maatschappelijke opgaven tegelijkertijd en overal te realiseren. Deze ruimtedruk dwingt tot het maken van fundamentele en soms lastige keuzes over functies, locaties en prioriteiten. Dit besef

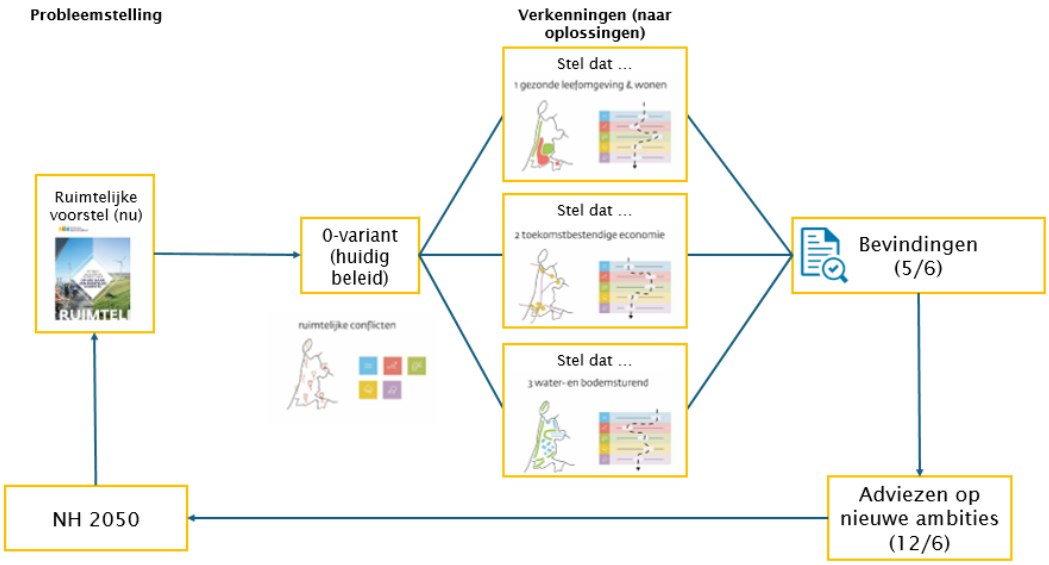
vormde het startsein voor een traject waarin de provincie, samen met partners en belanghebbenden, toewerkt naar een strategische koers voor de ruimtelijke inrichting van Noord-Holland richting 2050.

In het werkboek *Regie op de Ruimte* zijn de opbrengsten van deze fase gebundeld. Het werkboek bevat analyses van trends, beleidsontwikkelingen en scenario's, en fungeert als gedeeld vertrekpunt voor gesprekken met Provinciale Staten en andere betrokkenen. Ook zijn het participatieplan, de kaartenatlas en de routekaart opgeleverd als ondersteunende documenten om kennis en samenhang in het traject te borgen.

3.3 Fase 2: Keuzes in beeld

De tweede fase van het actualisatietraject voor de Omgevingsvisie NH2050 vormt een cruciale stap in het ontwikkelen van een gedeelde ruimtelijke denklijn. In deze fase staat niet het vaststellen van beleid of het maken van keuzes centraal, maar het verkennen van de speelruimte voor toekomstige ontwikkelingen en het zichtbaar maken van de beperkingen en spanningen in de fysieke leefomgeving. De provincie Noord-Holland doet dit aan de hand van de zogeheten 'stel-dat'-verkenningen.

Deze benadering is ontworpen om beleidsmakers, gemeenten, regio's, maatschappelijke organisaties en experts uit te nodigen tot een open, ontwerpend en grensverkennend gesprek over de toekomst. Door hypothetische vragen te stellen — zoals *"stel dat we gezondheid leidend maken in ruimtelijke keuzes"* of *"stel dat water en bodem sturend zijn voor alle ontwikkelingen"* — ontstaat ruimte voor verbeeldingskracht en worden ruimtelijke dilemma's concreet. Daarbij wordt expliciet losgekomen van bestaande beleidskaders of politieke voorkeuren.



Figuur 3.2: Weergave proces om te komen tot het keuzepalet (provincie Noord-Holland)

De verkenningen zijn gestructureerd op basis van een lagenbenadering, waarin ondergrond (zoals bodem en water), netwerken (zoals infrastructuur en energie), ruimtegebruik (zoals wonen en landbouw) en omgevingskwaliteit (gezondheid en veiligheid) afzonderlijk én in samenhang worden onderzocht. Deze aanpak maakt inzichtelijk waar systeemgrenzen worden bereikt — bijvoorbeeld waar verstedelijking botst met netcapaciteit of waar waterveiligheid onder druk staat — en waar kansen liggen voor synergetisch ruimtegebruik.

In totaal zijn drie 'stel-dat'-verkenningen uitgevoerd, elk met een andere centrale invalshoek. Deze verkenningen richten zich op thema's waarop de provincie relatief veel sturingsmogelijkheden heeft, zoals de inrichting van het landelijk gebied, verstedelijking en klimaatadaptatie. Er is bewust voor deze thema's gekozen, omdat de invloed en beleidsruimte van de provincie op andere terreinen beperkter is, of sterk afhankelijk van landelijke en internationale kaders en technologische ontwikkelingen. Door te focussen op onderwerpen waar Noord-Holland

daadwerkelijk aan de knoppen kan draaien, leveren de verkenningen waardevolle inzichten op voor strategische keuzes in de geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050.

- water en bodem als sturende principes: deze benadering kiest voor natuurgebaseerde oplossingen voor toekomstbestendigheid. Het vraagt om extra ruimte voor waterberging en bodemkwaliteit, met als gevolg een heroverweging van functies als intensieve landbouw of internationale havenlogistiek.
- gezonde leefomgeving: hierin wordt onderzocht hoe gezondheid, luchtkwaliteit en betaalbare, passende woningen richting kunnen geven aan ruimtelijke keuzes. Dit leidt tot verschuivingen in woningbouwlocaties en het beperken van vervuilende functies.
- toekomstbestendige economie: deze verkenning bekijkt de impact van het prioriteren van verdienvermogen en strategische sectoren. Dit vraagt om ruimte voor economische clustering, extra infrastructuur en vestigingskeuzes, maar leidt bijvoorbeeld ook tot spanningen met duurzame oplossingen en de kwaliteit van de leefomgeving.

De uitkomsten uit de verkenningen zijn verwerkt in het keuzepalet: een inhoudelijk en ruimtelijk onderbouwd overzicht van mogelijke beleidsrichtingen, inclusief hun kansen, risico's en onderlinge spanningsvelden.

Deze fase resulteert in een set met richtingen en ambities als voorzet voor de ontwerp-omgevingsvisie. Deze richtingen en ambities zijn gebaseerd op het keuzepalet, een tussentijdse rapportage van de participatie en de resultaten van de evaluatie van de huidige omgevingsvisie. Het zijn nog geen beleidskeuzes, maar geven wel al aan welke richting de provincie op wil gaan.

3.4 Fase 3: Keuzes maken

In de derde fase van het actualisatieproces van de Omgevingsvisie NH2050 staat het maken van strategische keuzes centraal. De in de voorgaande fase vastgestelde richtingen en ambities vormen hiervoor het startpunt. De derde fase bouwt hierop voort door een integrale en navolgbare afweging te maken: welke beleidsrichtingen zijn nodig om de ambities van de provincie te realiseren en welke consequenties hebben deze keuzes voor de fysieke leefomgeving?

Een belangrijk instrument in deze fase is het Omgevingseffectrapport (OER). Het OER wordt opgesteld om objectieve, inhoudelijke informatie te leveren over de verwachte effecten van beleidskeuzes. Daarbij wordt gekeken naar uiteenlopende thema's zoals gezondheid, milieu, klimaatadaptatie, water en ruimtegebruik. Door deze effecten inzichtelijk te maken, vormt het OER een essentieel onderdeel van de onderbouwing van de gemaakte keuzes. Het document zorgt ervoor dat de afwegingen transparant zijn en helpt potentiële spanningen of onvoorziene neveneffecten tijdig te signaleren. Dit is niet alleen van belang voor de inhoudelijke kwaliteit van de visie, maar ook voor het creëren van draagvlak bij maatschappelijke en bestuurlijke partners.

Tegelijkertijd wordt in deze fase gewerkt aan het ontwerp van de geactualiseerde omgevingsvisie zelf. De beleidskeuzes die voortkomen uit het afwegingsproces en worden onderbouwd met behulp van het OER, krijgen vorm in een conceptueel beleidsdocument. Deze ontwerpversie van de visie legt de basis voor inspraak en bestuurlijke besluitvorming in de vervolgfase. Daarmee vormt deze derde fase een cruciale schakel: de inzichten uit eerdere analyses worden vertaald naar concreet beleid, met het OER als toetssteen voor de haalbaarheid, effecten en samenhang van de strategische koers.

3.5 Fase 4 en 5: Besluitvorming

In de vierde en vijfde fase van het actualisatieproces van de provinciale Omgevingsvisie NH2050 verschuift de focus naar het formele traject van besluitvorming. Deze fasen vormen de afronding van het beleidsmatige proces en markeren de overgang van inhoudelijke beleidsontwikkeling naar bestuurlijke vaststelling en juridische verankering. Het startpunt is de ontwerpversie van de geactualiseerde omgevingsvisie, die in de voorgaande fase is opgesteld op basis van strategische keuzes en onderbouwd met het Omgevingseffectrapport (OER). Deze ontwerpversie wordt na bespreking in (de commissies van) Provinciale Staten vastgesteld door GS en vervolgens

ter inzage gelegd. In deze periode krijgen inwoners, maatschappelijke organisaties, gemeenten en andere overheden de gelegenheid om hun zienswijzen in te dienen op de voorgestelde koers van de provincie.

Tijdens de inzageperiode worden alle zienswijzen zorgvuldig verzameld en inhoudelijk beoordeeld. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre de ontvangen reacties aanleiding geven tot aanpassing of aanvulling van de ontwerpvisie. Parallel hieraan worden de beleidskeuzes verder getoetst aan wettelijke eisen, waaronder die uit de Omgevingswet, en waar van toepassing de vereisten van een milieueffectrapportage (MER) of omgevingseffectrapport (OER). Deze toetsing zorgt ervoor dat de visie niet alleen inhoudelijk overtuigend is, maar ook juridisch houdbaar en beleidsmatig consistent. De verwerking van de zienswijzen en de afronding van deze toetsingsfase leiden uiteindelijk tot een aangescherpte, definitieve versie van de geactualiseerde provinciale Omgevingsvisie NH2050.

Vervolgens vindt de formele vaststelling van de visie plaats via de Statencommissie door Provinciale Staten. Dit besluit markeert het moment waarop de visie richtinggevend wordt voor het ruimtelijk beleid van de provincie tot 2050. Tegelijkertijd worden voorbereidingen getroffen voor de aanpassing van onderliggende uitvoeringsprogramma's, regelingen of verordeningen, zodat de strategische keuzes uit de visie ook daadwerkelijk in uitvoering kunnen worden gebracht. Hiermee wordt de geactualiseerde omgevingsvisie niet alleen als beleidsdocument vastgesteld, maar ook stevig verankerd in het bredere instrumentarium van het provinciale beleidshuis.

Hoewel de besluitvorming een belangrijk mijlpaal vormt, betekent dit niet het einde van het traject. De actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie NH2050 wordt juist gevolgd door een fase van implementatie, monitoring en periodieke herijking. De visie is een dynamisch document dat bedoeld is om mee te bewegen met maatschappelijke, ecologische en economische ontwikkelingen. Door structurele evaluatiemomenten in te bouwen blijft de visie actueel, wendbaar en in staat om sturing te geven aan een toekomstbestendige en leefbare provincie Noord-Holland. Op deze manier wordt de visie onderdeel van de beleidscyclus, een belangrijke structuur binnen de Omgevingswet.

3.6 Planning en participatie

Participatie vormt een belangrijk onderdeel van het actualisatieproces van de Omgevingsvisie NH2050. Provinciale Staten hebben in maart het participatieplan vastgesteld, waarin is vastgelegd hoe gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en inwoners worden betrokken bij de totstandkoming van de actualisatie. De provincie hecht grote waarde aan brede inbreng en transparante samenwerking, juist vanwege de complexiteit en impact van de keuzes die worden gemaakt.

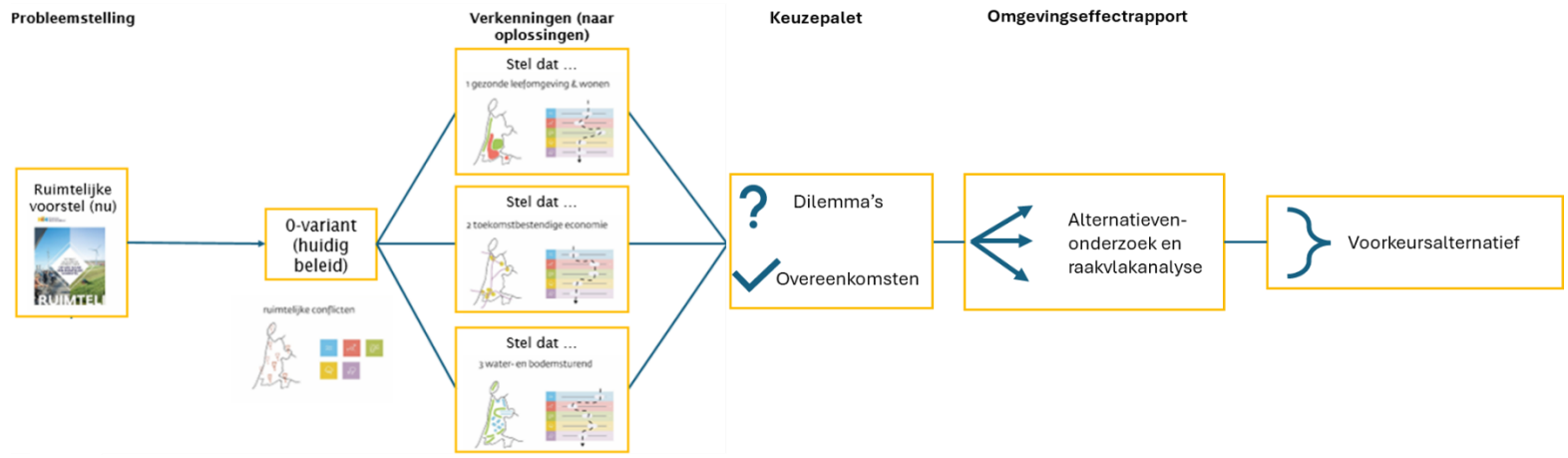
Afstemming met overheden vindt plaats via bestaande bestuurlijke lijnen, zoals het interbestuurlijk Afstemmingsoverleg en platform MRA. Daarnaast worden belanghebbenden actief betrokken via themabijeenkomsten, werksessies en consultatierondes. Voor inwoners is een brede online participatiecampagne opgezet onder de noemer 'Jouw Noord-Holland, jouw ruimte', aangevuld met fysieke bewonersbijeenkomsten verspreid door de provincie. Ook zijn raads- en statenleden geïnformeerd via gerichte Webinars. In aanvulling daarop heeft er recent een stakeholdersbijeenkomst plaatsgevonden waarin de stand van zaken werd gedeeld en actief input is opgehaald.

De planning voorziet in het voorleggen van eerste strategische keuzes en ambities aan Gedeputeerde Staten in juli 2025 en aan Provinciale Staten in september 2025. In juni 2026 wordt het ontwerp van de geactualiseerde Omgevingsvisie met OER ter inzage gelegd, waarna de formele besluitvorming over de definitieve vaststelling is voorzien in december 2026.

4 Strategische inzet van het OER

4.1 Hoofdlijnen van de aanpak

Met het OER wordt het belang van de fysieke leefomgeving meegewogen bij besluitvorming. Dat betekent niet dat het OER daarvoor het enige instrument is. De eerste twee fasen van Regie op de Ruimte hebben al veel inzicht gegeven in de hoeken van het speelveld en potentiële omgevingseffecten. Met de stel-dat-verkenningen en het keuzepalet is in beeld welke richtinggevende keuzes al gemaakt kunnen worden – in het keuzepalet zijn dit de overeenkomsten waarbij uit de verschillende verkenningen blijkt dat deze keuzes integraal bezien wenselijk zijn. Ook levert het keuzepalet inzicht in de dilemma's waarover meer informatie nodig is om een zorgvuldige keuze te maken. Daarmee is het speelveld voor de actualisatie van de omgevingsvisie al aanzienlijk vernauwd tot die dilemma's die nog om een integrale alternatievenafweging vragen. Het OER richt zich specifiek op die dilemma's.



Figuur 4.1: Schematische weergave proces van het ruimtelijke voorstel en de OER

Voor elk van de dilemma's worden (in opmaat naar het OER) oplossingsrichtingen ontwikkeld. Deze worden in het OER als alternatieven beoordeeld op de gevolgen voor de fysieke leefomgeving. Aanvullend op de effectbeoordeling wordt een raakvlakanalyse uitgevoerd waarmee in beeld wordt gebracht hoe de alternatieven zich verhouden tot de bestaande omgevingsvisie en overeenkomsten waarvoor geen alternatievenafweging nodig is.

De dilemma's waarin nog keuzes moeten worden gemaakt, verschillen sterk in detailniveau. Sommige dilemma's raken de hele provincie en meerdere thema's, zoals de afweging tussen het maximaliseren van voedselproductie of het stimuleren van natuurinclusieve landbouw. Andere dilemma's zijn meer sectoraal en lokaal van aard, zoals de vraag: *"Waar komen energieknooppunten, gezien de gewenste ruimtelijke en economische keuzes?"*

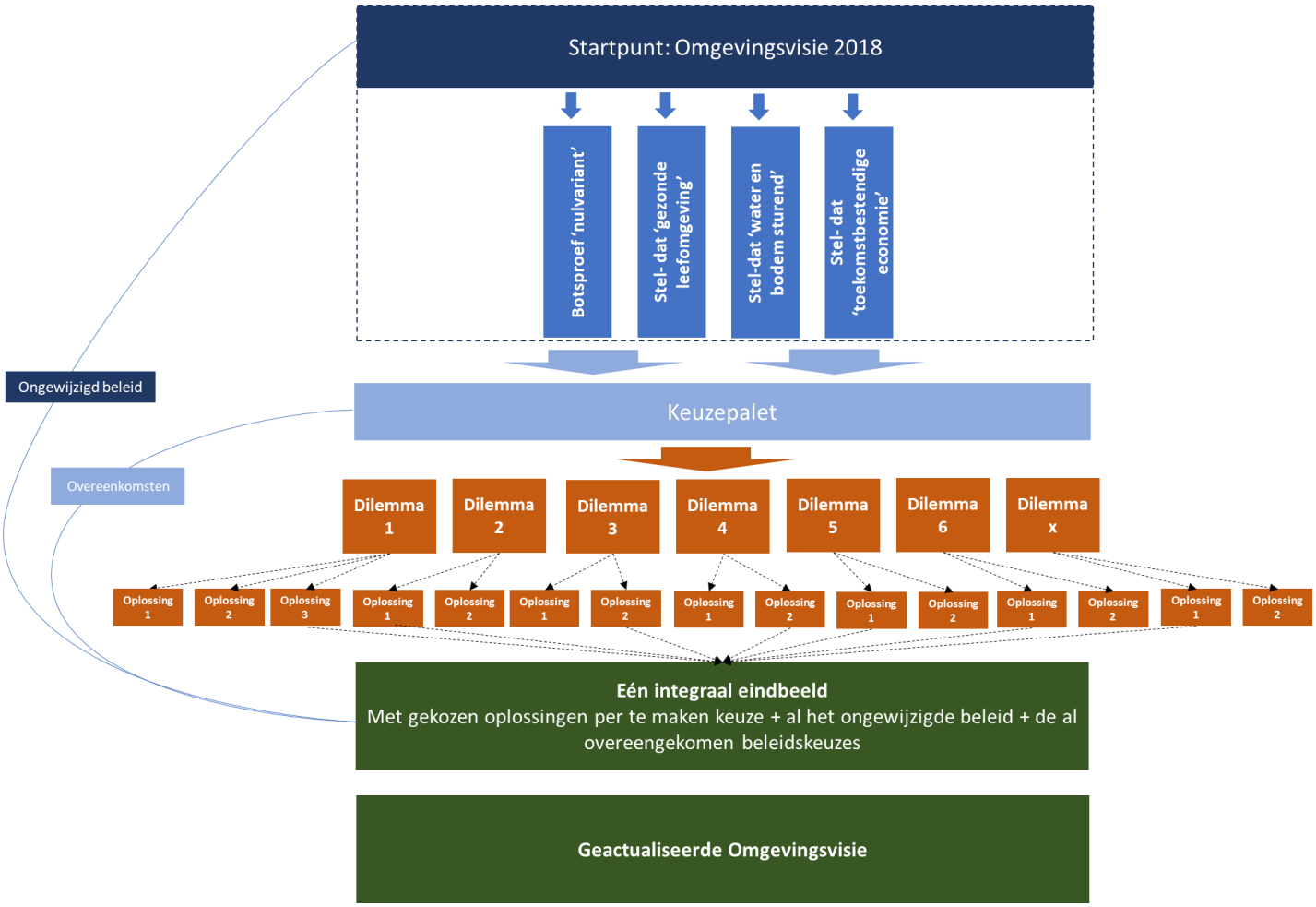
Bij deze variatie in schaal en inhoud is het belangrijk te beseffen dat niet alle keuzes binnen de Omgevingsvisie hoeven te worden gemaakt of uitgewerkt. Sommige keuzes, zoals die over de 380 kV leiding, volgen hun eigen, separate besluitvormingsprocedures (met bijbehorende mer-procedures). Deze keuze wordt door het Rijk genomen; de provincie Noord-Holland geeft hierover, samen met de regio, in december 2025 een definitief advies aan het Rijk. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie zijn belangrijke inzichten opgehaald die mede richting geven aan het definitieve regioadvies 380KV en VAWOZ (denk aan het beschermen van waardevolle landschappen).

Om desondanks zoveel mogelijk relevante en bruikbare informatie op te leveren voor dit soort besluiten, is het wenselijk om de alternatieven – ook als ze niet binnen de Omgevingsvisie worden beslist – op een hoger detailniveau uit te werken dan het abstractieniveau waarop de Omgevingsvisie zelf keuzes maakt.

4.2 Afwegingsproces

Het OER-traject is vooral gefocust op de fase die ná de stel-dat-verkenningen volgen, en gaat daarin specifiek in op het genereren van beslisinformatie over de dilemma's. Dit principe is in onderstaand schema op hoofdlijnen weergegeven. Aan iedere kleur in het schema (blauw, oranje, groen) is een stap te koppelen voor het omgevingseffectonderzoek. Deze zijn als volgt:

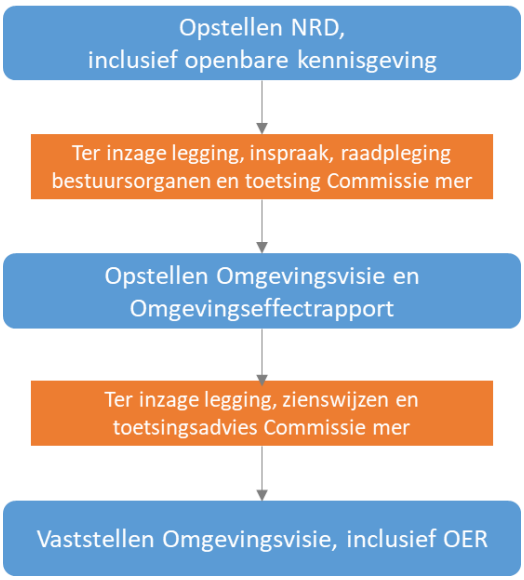
- Stap 1: Stel-dat-verkenningen als basis voor een keuzepalet. Op basis van drie 'stel-dat-verkenningen' zijn alternatieve richtingen voor de ontwikkeling voor Noord-Holland onderzocht. Deze stel-dat-verkenningen zouden gezien kunnen worden als integrale alternatieven ("Stel dat we een natuurlijk water- en bodemsysteem als uitgangspunt nemen, dan ...?"). De focus van het omgevingseffectonderzoek ligt niet op het beoordelen van deze verkenningen. In plaats daarvan volgen vanuit deze verkenningen (die een zeer globaal en lange-termijn-karakter hebben) dilemma's.
- Stap 2: Vanuit de stel-dat-verkenningen volgen bevindingen. Deze bevindingen geven aanleiding tot het maken van keuzes, bijvoorbeeld over het dilemma rondom de toekomstige ontwikkeling van het OV-netwerk. Het proces van stel-dat-verkenningen en bevindingen heeft tot ongeveer 28 keuzevraagstukken geleid. Voor deze vraagstukken zijn alternatieve oplossingsrichtingen mogelijk, in geval van het voorbeeld over het OV-netwerk: *kiest de provincie voor het geclusterd versterken en het ontwikkelen van een rendabel systeem, of kiest de provincie voor een gespreide ontwikkeling van het OV-netwerk en daarmee een meer provincie-dekkend daily urban system?*). Om de in het visieproces ontwikkelde alternatieve oplossingsrichtingen te onderbouwen, wordt het OER gebruikt om hun mogelijke effecten op de fysieke leefomgeving in kaart te brengen. In hoofdstuk 5 wordt het proces van het OER en toetsing van mogelijke effecten op de fysieke leefomgeving verder uitgewerkt.
- Stap 3: Het OER geeft input om een gewogen besluit per dilemma te nemen. De samenstelling van al deze gekozen oplossingsrichtingen, tezamen met het overeind blijvende omgevingsbeleid van de Omgevingsvisie NH 2050 (2018) én de keuzerichtingen waarvoor géén alternatievenonderzoek nodig is (de "overeenkomsten"), wordt samengebracht tot één concept-voorkeursalternatief. Dit concept-voorkeursalternatief wordt in het OER beoordeeld. De provincie kiest ervoor om niet de individuele vraagstukken te bundelen tot verschillende integrale alternatieven, maar gelet op de bestaande omgevingsvisie en het integraal karakter van de keuzevraagstukken direct over te gaan tot één integraal voorkeursalternatief. Door in het effectonderzoek uitgebreid stil te staan bij deze integrale variant, én door de keuzevraagstukken op raakvlakken te onderzoeken (zie paragraaf 5.4), wordt geborgd dat er geen schuurpunten resteren in het voorkeursalternatief. Deze beoordeling van het voorkeursalternatief kan aanleiding geven het concept-voorkeursalternatief aan te passen of aan te scherpen.


Startpunt: Omgevingsvisie 2018
Botsproef 'nulvariant'
Stel- dat 'gezonde leefomgeving'
Stel-dat 'water en bodem sturend'
Stel- dat 'toekomstbestendige economie'
Ongewijzigd beleid
Keuzepalet
Overeenkomsten
Dilemma 1
Dilemma 2
Dilemma 3
Dilemma 4
Dilemma 5
Dilemma 6
Dilemma x
Oplossing 1
Oplossing 2
Oplossing 3
Eén integraal eindbeeld
Met gekozen oplossingen per te maken keuze + al het ongewijzigde beleid + de al overeengekomen beleidskeuzes
Geactualiseerde Omgevingsvisie

-

4.3 Stappen in de mer-procedure

De mer-procedure kent een aantal verplichte stappen. Deze stappen lopen zo veel mogelijk gelijk op met de procedurele stappen voor de omgevingsvisie (de “moederprocedure”). In Figuur 1-2 zijn deze stappen te zien en na de figuur zijn deze nader toegelicht.



Figuur 4.3: Het OER traject voor het OER bij de actualisatie NH2050

1. Kennisgeving ter inzagelegging NRD

De eerste formele stap is de openbare kennisgeving van het voornemen om een mer-procedure te doorlopen. Gedeputeerde staten kondigt dit voornemen aan in een provinciaal blad (officielebekendmakingen.nl) en op de website van de provincie. Om meer inhoud en context te geven aan dit voornemen, is deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD informeert alle betrokken partijen (overheden en maatschappelijke organisaties, belanghebbenden en andere geïnteresseerden zoals inwoners en ondernemers) over de beoogde aanpak voor de milieueffectrapportage en over de reikwijdte en het detailniveau ervan.

2. Raadpleging over reikwijdte en detailniveau OER

Na de publicatie van de openbare kennisgeving en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) kunnen burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven en instellingen hun zienswijze indienen over de inhoud van de NRD. De NRD wordt ook gebruikt om betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs te raadplegen. Omdat de 44 gemeenten in Noord-Holland en de drie betrokken waterschappen een belangrijke rol spelen bij de uitvoering van het beleid, worden zij specifiek geraadpleegd. Ook de omringende provincies en waterschappen, die door de actualisatie van de omgevingsvisie worden beïnvloed, worden geraadpleegd. De wettelijke adviseurs zijn de minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed namens de minister van OCenW, en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze bestuursorganen en wettelijke adviseurs zullen gevraagd worden hun zienswijze te geven over de reikwijdte, het detailniveau en de aanpak van de omgevingseffectrapportage. Tot slot wordt ook de Commissie mer gevraagd om advies te geven over de reikwijdte en het detailniveau bij het opstellen van het OER. Dit advies zal openbaar worden gepubliceerd op de website van de Commissie.

De adviezen die tijdens de raadpleging over reikwijdte en detailniveau worden ingewonnen, worden door GS beoordeeld en al dan niet meegenomen in de uitvoering van de milieueffectrapportage. In het OER zal worden aangegeven hoe met de adviezen en ingebrachte zienswijzen is omgegaan.
Na de raadpleging over de reikwijdte en het detailniveau van het OER wordt de NRD aangepast indien de zienswijzen en/of de adviezen van de Commissie mer daar aanleiding toe geven en vastgesteld door GS.

3. Opstellen omgevingseffectrapport

Op basis van deze notitie reikwijdte en detailniveau, de te onderzoeken alternatieven voor de dilemma’s en de ingewonnen zienswijzen en adviezen, wordt het OER opgesteld. Tijdens het OER-traject worden de

omgevingseffecten van de verschillende beleidskeuzes en alternatieven tegen elkaar afgewogen. Ook wordt advies gegeven over het compenseren en/of mitigeren van mogelijke schadelijke effecten binnen het voorkeursalternatief. Het inzicht in deze effecten waarborgt een goede afweging van alle belangen bij de uiteindelijke vaststelling van de omgevingsvisie door PS.

4. Openbare kennisgeving ontwerp omgevingsvisie en OER

Het OER wordt gelijktijdig met de ontwerp omgevingsvisie ter inzage gelegd. Iedereen kan op beide documenten zienswijzen indienen volgens de zienswijzeprocedure. Gemeentebesturen, waterschappen, buurprovincies en wettelijke adviseurs worden geraadpleegd over zowel het OER als de ontwerp omgevingsvisie. Daarnaast zal de Commissie voor de milieueffectrapportage een toetsingsadvies uitbrengen, waarin zij beoordeelt of het bevoegd gezag (PS) met het OER over de benodigde milieuinformatie beschikt om een besluit te nemen over vaststelling van de omgevingsvisie.

5. Vaststellen omgevingsvisie

Provinciale Staten zijn het bevoegd gezag en stellen de omgevingsvisie vast. Bij de vaststelling wordt vermeld op welke wijze rekening is gehouden met het OER, de zienswijzen en de adviezen.

5 Aanpak van het OER

5.1 Onderzoeksstappen

De dilemma's staan centraal in het alternatievenonderzoek van het OER. Het keuzepalet is de onderlegger voor deze dilemma's. De gevolgen van de alternatieven voor de fysieke leefomgeving worden aan de hand van een beoordelingskader in beeld gebracht. De effecten worden afgezet tegen de referentiesituatie die wordt beschreven in het in beeld brengen van de huidige- en referentiesituatie. Vervolgens wordt een raakvlakanalyse uitgevoerd van hoe de dilemma's en alternatieven zich verhouden tot bestaand (en geconsolideerd) beleid.

Het alternatievenonderzoek, tezamen met participatie en een bestuurlijk traject leidt tot een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt voorzien van een integrale toetsing om tot aanbevelingen voor efficiënte uitvoering van de omgevingsvisie te komen.

5.2 Eerste stap: in beeld brengen van huidige situatie en referentiesituatie

De eerste stap in het OER-traject is het in beeld brengen van zowel de huidige staat als de toekomstige verwachte ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Deze vormen respectievelijk de huidige situatie en de referentiesituatie. De referentiesituatie fungeert als uitgangspunt waartegen de effecten van nieuwe beleidskeuzes worden afgezet. Deze situatie beschrijft hoe de leefomgeving zich zal ontwikkelen bij voortzetting van bestaand beleid, zonder aanvullende beleidsingrepen.

Reikwijdte en detailniveau
De beschrijving van zowel de huidige situatie als de referentiesituatie wordt opgesteld aan de hand van de thema's en indicatoren uit het beoordelingskader (zie volgende paragraaf). Het detailniveau sluit aan bij het abstractieniveau van de Omgevingsvisie: hoofdlijnen en strategische keuzes. Indien nodig kan aanvullende informatie per thema worden opgenomen, bijvoorbeeld wanneer een keuze uit de visie om meer detail vraagt. Beide situaties vormen tevens een basis voor toekomstige monitoring, waar dat vanuit het OER wordt aanbevolen.

Huidige situatie
De huidige situatie beschrijft per thema en indicator de feitelijke stand van zaken in het jaar 2025, aangevuld met trends vanaf circa het jaar 2000. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van bestaande bronnen, waaronder de Brede Basismonitor van de provincie Noord-Holland. Deze monitor biedt ook inzicht in de relatie met bestaande beleidsdoelen.

Referentiesituatie
De referentiesituatie beschrijft hoe de fysieke leefomgeving zich naar verwachting ontwikkelt bij ongewijzigd beleid richting 2030 en 2050. Waar relevant wordt tevens een doorkijk gegeven naar 2100. Deze situatie is gebaseerd op de zogenoemde nulvariant, zoals toegelicht in paragraaf 6.4. Daarbij worden ook autonome ontwikkelingen en langetermijntrends meegenomen, zoals klimaatverandering, demografische verschuivingen en rijksbeleid op het gebied van energie, defensie en stikstof. Zo ontstaat een realistisch toekomstbeeld waarmee de effecten van beleidsalternatieven kunnen worden vergeleken.

5.3 Beoordelingskader

In de onderstaande tabel is het beoordelingskader weergegeven waarmee de effecten van het beleid in beeld worden gebracht. Het beoordelingskader bevat alle aspecten die nodig zijn om de gevolgen voor de fysieke leefomgeving in de volle breedte te kunnen beschrijven. Omdat de gevolgen van de omgevingsvisie verder gaan dan alleen het milieu, worden ook aspecten als bijvoorbeeld circulaire economie en sociale samenhang beschouwd.

De indicatoren zijn afgestemd op het MER dat bij de Omgevingsvisie NH 2050 (2018) is opgesteld en dat als basis onder de Brede Basismonitor ligt, die eveneens 8 juli door GS wordt vastgesteld. De beschikbaarheid van specifieke data, actualiteit van thema's en ingebrachte zienswijzen op de NRD kunnen aanleiding geven om het

beoordelingskader hier en daar aan te passen om het OER efficiënter te kunnen opstellen en beter als basis voor monitoring in de komende jaren te kunnen gebruiken. Dit zal in het OER worden toegelicht.

Thema	Indicator	Beoordelingsaspect
Klimaatverandering	Wateroverlast	Omvang verharding vs neerslag
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico
	Hittestress	Verhouding verhard oppervlak versus groen en water
	Verdroging	Omvang gebieden met droogtestress
	Verzilting	Toename kwel
Bodem en water	Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid	Bodemkwaliteit- en vruchtbaarheid
	Bodemdaling	Bodemdaling (metrisch) per tijdseenheid
	Kwaliteit en kwantiteit grondwater	Kwaliteit en kwantiteit grondwater
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater, inclusief verzilting
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en daaraan blootgestelden
	Geluid	Geluidgehinderden
	Geur	Geurgehinderden
	Lichthinder	Hemelhelderheid 's nachts
	Omgevingsveiligheid	Inwoners binnen aandachtsgebieden
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Staat van instandhouding soorten en habitattypen Natura 2000-gebieden
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Wezenlijke kenmerken en waarden
	Biodiversiteit buiten NNN	Omvang biodiversiteit: aantal soorten en groepen en omvang leefgebieden
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Bereikbaarheid van sociale voorzieningen
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen
Economische transitie	Circulaire economie	Kansen op een circulaire economie in de aanleg-, gebruik- en herstelfase
	Duurzame landbouw	Areaal biologische landbouw vs grondgebonden/intensieve landbouw, areaal glastuinbouw
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Omvang van hernieuwbare energiebronnen t.o.v. totaal (wind, zon, water, thermisch etc.)
	Energiegebruik	Aantal petajoule per jaar
	Energie-infrastructuur ondergronds en bovengronds (ruimtegebruik)	Omvang van boven- en ondergrondse voorzieningen
	Uitstoot broeikasgassen	Uitstoot CO_2, methaan lachgas
Mobiliteit	Internationale bereikbaarheid (mainports Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports)	Milieugebruiksruimte van mainports
	Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets	Knelpunten en capaciteit tussen herkomst en bestemming
	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Kwantiteit en kwaliteit woon- en werklocaties
	Voorzieningenniveau	Aanbod van voorzieningen binnen een gebied (ziekenhuizen, onderwijs en winkelgebieden)
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Beschermde/erkende gebieden

	Landschappelijke waarden	Gebruik-, belevings- en toekomstwaarde
	Aardkundige waarden	Beschermde aardkundige waarden
	Archeologie	Gebieden van provinciaal belang en archeologische monumenten
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. Provinciale Energiestrategie Holland , Nationaal Programma Ruimtelijke Delta, Nota Ruimte

5.4 Wijze van effectbepaling

Voor het bepalen van de effecten van de beleidsalternatieven wordt primair gebruik gemaakt van een kwalitatieve benadering, gebaseerd op reeds beschikbare informatie, beleidskaarten en studies. Er wordt nadrukkelijk geen kwantitatief effectonderzoek uitgevoerd tenzij dit op bepaalde onderdelen essentieel blijkt te zijn. Deze aanpak sluit aan bij de aard van de strategische keuzes die in deze fase worden verkend en draagt daarnaast ook bij aan het beperken van de onderzoekslasten zonder afbreuk te doen aan de informatiewaarde van de beoordeling.

De basis voor de effectbepaling is dat het gaat om de hoofdlijnen en de lange termijn. De focus staat dan ook niet op de jaartallen, maar gaat over de lange termijnperspectieven in het algemeen. Om die reden zit er een onderscheid tussen de beoordelingswijze voor de huidige situatie, referentiesituatie en voorkeursalternatief enerzijds en de dilemma's anderzijds. De beoordeling van de dilemma's vindt op twee niveaus plaats:

1. Integraal en 'door de oogharen' met focus op kansen, risico's en inzicht in omslagpunten.
2. Per thema van het beoordelingskader een globale beoordeling (kansen en risico's).

Bij het beoordelen van de effecten in het OER wordt daarnaast expliciet rekening gehouden met de vier milieubeginselen zoals vastgelegd in artikel 1.2, lid 4 van de Omgevingswet: het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het bronbeginsel (milieuaantasting bij de bron bestrijden) en het vervuiler-betaalt-beginsel. Deze beginselen vormen samen een leidraad bij het inschatten van risico's, het prioriteren van maatregelen en het meewegen van verantwoordelijkheden en kosten. Door deze beginselen te betrekken bij de beoordeling van alternatieven, wordt geborgd dat het OER niet alleen milieutechnisch onderbouwd is, maar ook juridisch en beleidsmatig aansluit bij de systematiek van de Omgevingswet.

Integrale beschouwing 'door de oogharen'

Per dilemma wordt een integrale 'door de oogharen' analyse gegeven. Bij deze analyse wordt vanuit verschillende perspectieven[2] gekeken naar wat de impact is van deze variant op de fysieke leefomgeving. Dit is weergegeven als een 'algemene effectbeoordeling', waarin de focus is gelegd op een kwalitatieve analyse van de beoordelingskader in alle breedte.

Beoordeling per thema

Voor de dilemma's worden per relevant thema de kansen en risico's in beeld gebracht. Hierbij wordt met een schuin oog naar de referentiesituatie 2050 gekeken, maar zoals gesteld wijkt dit in sommige gevallen dusdanig af dat deze vergelijking vaak niet zinvol is. Daarom wordt gewerkt met kansen en risico's (een kwalitatieve inschatting van de bijdrage van het alternatief). Er wordt hierbij onderscheid gemaakt aan de hand van een vijfpuntsschaal, lopend van een zeer negatieve bijdrage tot een zeer positieve bijdrage. Een 0 betekent niet per se dat er geen effect is, maar dat het effect op het niveau van de omgevingsvisie niet als significant wordt beoordeeld. Waar dit het geval is, wordt volstaan met een beknopte effectbeschrijving ten behoeve van de leesbaarheid van het OER. De aandacht kan daardoor immers meer uitgaan naar de meer relevante thema's.

[2] Welke perspectieven gehanteerd worden verschilt per dilemma. Voor ieder dilemma wordt verklaard vanuit welke perspectieven naar het dilemma gekeken wordt.

Totstandkoming en wijze van beoordelen

De beoordeling van de dilemma's op beide niveaus is kwalitatief van aard. Omdat de dilemma's, en de oplossingsrichtingen voor deze dilemma's, zoveel afwijken van de referentiesituatie en geen data beschikbaar is om te toetsen of een kwaliteit van een bepaald thema verbetert of verslechtert wordt de beoordeling in de vorm van risico's en kansen uitgevoerd. Aan het eind van elk dilemma wordt een samenvattend overzicht van de belangrijkste risico's en kansen gegeven. De totstandkoming van zowel de integrale beoordeling als de beoordeling per thema wordt door de mer-auteurs gegeven en wordt door de deskundigen van de provincie Noord-Holland getoetst.

5.5 Raakvlakanalyse

Met de raakvlakanalyse wordt onderzocht of er sprake is van potentiële schuurpunten tussen beleidskeuzes onderling, en of het maken van een bepaalde keuze vraagt om een aanpassing van bestaand beleid op hoofdlijnen. Deze analyse helpt om nieuwe keuzes goed in te bedden en te voorkomen dat de actualisatie van de omgevingsvisie leidt tot intern tegenstrijdig of conflicterend beleid.

Bijvoorbeeld: stel dat in een van de dilemma's wordt gekozen voor intensivering van recreatief gebruik van kwetsbare natuurgebieden, dan kan dit direct botsen met een ander dilemma waarin wordt ingezet op het versterken van biodiversiteit en het terugdringen van stikstofdruk in precies diezelfde gebieden. Een dergelijk raakvlak vraagt dan om een nadere keuze of aanvullende voorwaarden, zoals zonering of seizoensgebonden gebruik, om beide ambities op een verantwoorde manier te combineren. Dit toont hoe ruimtelijke keuzes in het ene domein (economie en recreatie) directe gevolgen kunnen hebben voor andere opgaven (natuur en gezondheid).

De raakvlakanalyse heeft een kwalitatief karakter, waarbij op hoofdlijnen wordt aangegeven waar kansen of risico's liggen, en of een raakvlak leidt tot een aanvullende afweging of beleidskeuze. Daarnaast wordt per dilemma beoordeeld hoe de verschillende alternatieven zich verhouden tot bestaand beleid, inclusief eerder gemaakte provinciale keuzes en rijksbeleid. Zo wordt geborgd dat de geactualiseerde omgevingsvisie zowel intern consistent als extern afgestemd is.

5.6 Aanpak passende beoordeling

De Passende Beoordeling is een onderdeel van het OER, omdat potentiële negatieve effecten niet uit te sluiten zijn op Natura 2000-gebieden. Bij het onderzoek van de dilemma's wordt al gekeken wat de effecten op Natura 2000-gebieden zijn. Voor het voorkeursalternatief wordt vervolgens de Passende Beoordeling uitgevoerd.

Het is in deze fase van planvorming niet uit te sluiten dat mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 op kunnen treden. De Passende Beoordeling geeft inzicht in de effecten en mogelijke maatregelen om effecten te beperken of geheel te voorkomen. In de latere planvorming van de diverse ruimtevragen zal dit nader uitgewerkt moeten worden om de concrete effecten te bepalen en maatregelen af te wegen en in te zetten.

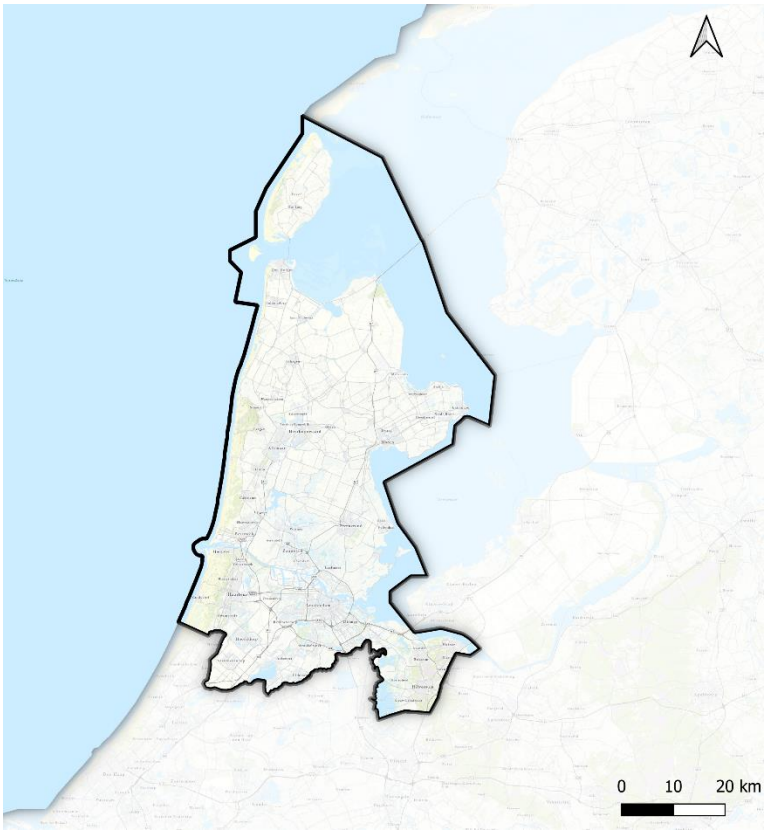
Er wordt niet voorzien dat er in het kader van de passende beoordeling stikstofdepositieberekeningen plaats zullen vinden, maar indien het voorkeursalternatief voldoende concreet blijkt, kunnen indicatieve berekeningen uitgevoerd worden. Deze berekeningen zijn vooral bedoeld om in orde van grootte iets te zeggen over het effect.

6 Huidige en autonome situatie

6.1 Gebiedskenmerken Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is gelegen in het westen van Nederland en heeft een strategische ligging tussen de Noordzee en het IJsselmeer. De provincie beslaat een oppervlakte van circa 2.667 km² aan land en ruim 1.400 km² aan water. Met ruim 2,9 miljoen inwoners (2024) is Noord-Holland een van de dichtstbevolkte en economisch meest dynamische provincies van Nederland. De provincie omvat zowel de hoofdstad Amsterdam als landelijke gebieden zoals de Kop van Noord-Holland, het veenweidegebied in Laag-Holland en het eiland Texel.

De provincie grenst aan Zuid-Holland en Utrecht in het zuiden, Flevoland in het oosten en Friesland via het IJsselmeer. In het westen ligt de Noordzeekust, met brede duingebieden en badplaatsen als Zandvoort en Bergen aan Zee. De combinatie van verstedelijking, landbouw, natuur en water maakt Noord-Holland tot een complexe en veelzijdige provincie waarin uiteenlopende belangen samenkomen.



Figuur 6.1: Kaartweergave provincie Noord-Holland

Sociaaleconomische dynamiek

Noord-Holland kent grote sociaaleconomische contrasten. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) bevinden zich de economische zwaartepunten: de zakelijke en financiële dienstverlening, logistiek, ICT, creatieve industrie en toerisme zijn hier sterk vertegenwoordigd. Schiphol, een belangrijk internationaal knooppunt, speelt een cruciale rol in de economie van de provincie en Nederland als geheel. Tegelijkertijd kent de provincie ook regio's waar de economische structuur minder sterk is en waar sociaaleconomische opgaven, zoals krimp, vergrijzing en afnemende leefbaarheid, een grotere rol spelen, zoals in delen van Noord-Holland Noord.

De provincie zet in op economische veerkracht, met aandacht voor verduurzaming, circulaire economie, kennisontwikkeling en regionale spreiding van economische kansen. Innovatieclusters, zoals Agriport A7, de Zaanstreek en de Life Sciences Campus Amsterdam, vormen speerpunten binnen dit beleid.

Verstedelijking en woningbouwopgave

Een van de grootste opgaven in Noord-Holland is de woningbouwopgave. De provincie streeft ernaar om tot 2040 circa 300.000 nieuwe woningen te realiseren, waarvan een groot deel binnen bestaand stedelijk gebied. Er is een nadrukkelijke voorkeur voor binnenstedelijk bouwen, met het oog op behoud van landschap, open ruimte en landbouwgrond.

Met name in en rond Amsterdam, Haarlem, Alkmaar en het Gooi is sprake van grote druk op de woningmarkt. Noord-Holland hanteert in haar beleid het principe van 'laag bouwen waar het kan, hoog bouwen waar het moet', in combinatie met gebiedsgerichte afwegingen. De provincie stimuleert de ontwikkeling van gemengde, inclusieve woonmilieus met een goede balans tussen betaalbaarheid, duurzaamheid en leefkwaliteit.

Mobiliteit en bereikbaarheid

De provincie beschikt over een goed ontwikkelde infrastructuur met drukke hoofdwegen (zoals de A1, A4, A7, A9 en A10), uitgebreide spoorverbindingen en een sterk regionaal OV-netwerk. Toch is de bereikbaarheid, met name in de spits en in het landelijk gebied, een blijvend aandachtspunt. De provincie zet in op slimme, duurzame mobiliteit, waaronder:

- Uitbreiding en versnelling van het regionaal openbaar vervoer.
- Ontwikkeling van HOV-netwerken en mobiliteitshubs.
- Stimulering van fietsverkeer en elektrische mobiliteit.
- Beheersing van de automobiliteit in kwetsbare natuur- en woongebieden.

Een integrale benadering van mobiliteit wordt verbonden aan de woningbouwopgave en aan de energietransitie. De provincie koppelt ruimtelijke keuzes nadrukkelijk aan duurzame vervoersoplossingen.

Klimaatadaptatie en energietransitie

Noord-Holland is kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, verzilting, bodemdaling, hitte en wateroverlast. De provincie neemt hierin een proactieve rol door gebiedsgericht klimaatadaptatiebeleid te voeren. In onder meer Laag-Holland, het Hollands-Utrechts veenweidegebied en de Kop van Noord-Holland worden maatregelen genomen om bodemdaling te beperken, zoetwater te behouden en de waterveiligheid te waarborgen.

Daarnaast streeft Noord-Holland naar een klimaatneutrale energievoorziening in 2050. In de Regionale Energiestrategieën (RES'en) is ruimte gereserveerd voor zon- en windenergie. In de Omgevingsvisie wordt gestuurd op:

- Concentratie van windenergie op land op bestaande knooppunten.
- Zonne-energie op daken en binnen bebouwd gebied.
- Ruimtelijke inpassing van duurzame energie zonder aantasting van landschappelijke en ecologische waarden.

De provincie volgt hierin de leidende principes uit de Energievisie Noord-Holland, die uitgaan van een betrouwbare, duurzame én betaalbare energievoorziening. Belangrijke structurele uitgangspunten zijn het prioriteren van ruimtegebruik op basis van efficiëntie en meervoudig ruimtegebruik, het zoveel mogelijk benutten van bestaande infrastructuren en knooppunten, het (per gebied of locatie) kiezen van de meest geschikte energiedrager(s) en het borgen van ruimtelijke kwaliteit. Deze uitgangspunten vormen samen de inhoudelijke basis voor keuzes in de ruimtelijke inrichting ten behoeve van de energietransitie.

Landschap, landbouw en natuur

Noord-Holland kent een rijk en divers landschap, van duingebieden en veenweiden tot droogmakerijen en het Waddengebied. De provincie beschikt over meerdere Natura 2000-gebieden en landschappen met een hoge cultuurhistorische waarde, zoals de Beemster, de Stelling van Amsterdam en het Oude Land van Texel.
Belangrijke landschapstypen:

- Kust en duin: brede zandstranden, dynamische duinen en kwetsbare natuur. Ze dienen als natuurlijke waterkering en recreatief kerngebied.
- Veenweiden: natte, laaggelegen gebieden met hoge biodiversiteit, maar kwetsbaar door bodemdaling en CO_2-uitstoot. Transitie naar natte teelten en extensievere landbouw wordt gestimuleerd.

- Droogmakerijen: zoals de Haarlemmermeer en de Beemster, met rationeel verkavelde, cultuurhistorisch waardevolle landschappen.
- Texel en het Waddengebied: onderdeel van UNESCO-werelderfgoed De Waddenzee, met een unieke ecologie, dynamiek en sterke recreatieve aantrekkingskracht.

De provincie streeft naar een robuust en verbonden natuurnetwerk, met aandacht voor stikstofgevoelige gebieden en ecologische verbindingen. Tegelijkertijd blijft het agrarische cultuurlandschap belangrijk voor voedselproductie, identiteit en economie.

Landbouw speelt hierbij een essentiële rol. Noord-Holland kent een productieve en veelzijdige agrarische sector, met intensieve bollenteelt in de Kop van Noord-Holland, melkveehouderij in het veenweidegebied en glastuinbouw in onder meer Aalsmeer en de Bollenstreek. De provincie zet in op een toekomstbestendige landbouw die bijdraagt aan kringlooplandbouw, waterkwaliteit en biodiversiteit. Innovatie, extensivering en gebiedsgerichte transitie zijn daarbij sleutelwoorden, evenals het behoud van agrarisch landschap als drager van identiteit en leefbaarheid in het landelijk gebied.

Samenvattend beleidsperspectief

De actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 richt zich op het zorgvuldig balanceren van vaak conflicterende ruimtelijke belangen. Denk aan woningbouw versus behoud van open landschap, economische groei versus ecologische draagkracht, en bereikbaarheid versus leefkwaliteit. De visie gaat uit van een gebiedsgerichte, uitnodigende en adaptieve benadering, waarin ruimte wordt geboden aan maatwerk, experiment en samenwerking.

De provincie kiest voor een aanpak die nadrukkelijk samen met gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties, bedrijven én bewoners wordt vormgegeven. Door deze integrale samenwerking kan Noord-Holland toewerken naar een veerkrachtige, gezonde en inclusieve leefomgeving voor huidige én toekomstige generaties.

Toepassing in alternatievenafweging (in het OER)

Bij het verkennen en beoordelen van ruimtelijke alternatieven in het kader van de actualisatie (zoals scenario's in het OER-traject), kunnen de bovengenoemde beleidsprincipes dienen als kwalitatieve beoordelingscriteria. Alternatieven kunnen gescoord worden op de mate waarin ze bijdragen aan of conflicteren met deze principes. Dit komt tot uitdrukking in de onderdelen van het beoordelingskader (zie paragraaf 5.3) of de raakvlakanalyse (zie paragraaf 5.5).

6.2 Autonome ontwikkelingen

Bij de actualisatie van de Provinciale Omgevingsvisie Noord-Holland wordt nadrukkelijk rekening gehouden met een reeks autonome ontwikkelingen die zich grotendeels onafhankelijk van beleid voordoen, maar die wel van grote invloed zijn op de inrichting van de gehele leefomgeving. Zo verandert de demografische samenstelling van de provincie in rap tempo. In delen van Noord-Holland Noord is sprake van bevolkingsdaling en vergrijzing, terwijl in de regio rond de Metropool Amsterdam en Haarlem de druk op de woningmarkt blijft toenemen als gevolg van bevolkingsgroei en economische aantrekkingskracht. Deze spreiding vraagt om een gevarieerde ruimtelijke benadering. Tegelijkertijd wordt de impact van klimaatverandering steeds zichtbaarder, onder meer in de vorm van een stijgende zeespiegel, toenemende wateroverlast bij piekbuien en langere periodes van droogte. Dit leidt tot nieuwe opgaven voor bijvoorbeeld zoetwaterbeheer.

In relatie tot het veranderende klimaat, ontwikkelt de energietransitie zich in hoog tempo, met grote ruimtelijke gevolgen. De opwekking van duurzame energie, zoals zonne- en windenergie, evenals de aanleg van bijbehorende energie-infrastructuur, vragen om nieuwe keuzes in het landschap. De toename van elektrische mobiliteit draagt bijvoorbeeld hieraan bij. Daarnaast speelt verstedelijking een steeds grotere rol, met een forse woningbouwopgave in met name zuid- en midden-Noord-Holland. Dit vraagt niet alleen om voldoende locaties, maar ook om integrale afwegingen op het gebied van bereikbaarheid, milieukwaliteit en landschapsbehoud.

Naast deze maatschappelijke trends vormt ook het rijksbeleid een belangrijk kader voor de vernieuwde visie. De Nota Ruimte, die de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opvolgt, biedt richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland, met thema's als klimaatadaptatie, energietransitie, leefomgevingskwaliteit en economische vitaliteit. Noord-Holland zoekt actief aansluiting bij deze nationale koers. Binnen de energietransitie is het Programma

Energiehoofdstructuur (PEH) van belang, dat de toekomstige ligging van grootschalige energie-infrastructuur op nationaal niveau stuurt. In Noord-Holland speelt dit onder meer rond hoogspanningsverbindingen vanuit de Noordzee en de ontwikkeling van een backbone voor waterstof. Ook Rijksbelangen zoals de ruimtebehoefte van Defensie, bijvoorbeeld voor laagvliegoefengebieden, amfibische oefeningen of het intensiveren van gebruik van schietinrichtingen (Petten en IJsselmeer), vragen om ruimtelijke borging en afstemming op andere ruimtevragers.

Tot slot zijn er binnen de provincie zelf meerdere projecten en beleidsontwikkelingen die richtinggevend zijn voor de actualisatie van de omgevingsvisie. Zo spelen de Regionale Energiestrategieën (RES) van Noord-Holland noord en zuid en de Energievisie een belangrijke rol bij de ruimtelijke inpassing van duurzame energieopwekking en bijbehorende netwerken. De woningbouwopgave, zoals afgesproken in onder meer de Woondeal voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA), bepaalt mede waar en hoe verstedelijking vorm krijgt. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar locaties nabij goed ontsloten OV-knooppunten, in lijn met de provinciale inzet op duurzame mobiliteit en bereikbaarheidsopgaven. Projecten zoals de mogelijke doortrekking van de Noord/Zuidlijn richting Schiphol en Hoofddorp en verdere uitbouw van het HOV-netwerk in de provincie beïnvloeden de ruimtelijke dynamiek aanzienlijk. Tegelijkertijd werkt de provincie aan een brede strategie voor het landelijk gebied, gericht op de transitie naar een toekomstbestendige, natuurinclusieve landbouw, herstel van biodiversiteit en het veiligstellen van waterkwaliteit. Deze opgaven worden meegenomen in de gebiedsgerichte uitwerking van de omgevingsvisie.

Deze combinatie van maatschappelijke, autonome ontwikkelingen, nationaal beleid en provinciale opgaven vormt deels de basis voor het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van de milieueffectrapportage en de inhoudelijke focus van de ontwerp-omgevingsvisie.

6.3 Huidig provinciaal omgevingsbeleid

Het vertrekpunt voor de actualisatie van de Provinciale Omgevingsvisie is de bestaande omgevingsvisie NH2050, die in 2018 is vastgesteld. Deze visie schetst een integrale, langetermijnkoers voor de fysieke leefomgeving van Noord-Holland tot 2050, met als kern de balans tussen ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en economische vitaliteit. De visie is opgebouwd rond vier hoofdambities: ruimte voor vernieuwing in het landschap, duurzame verstedelijking, een klimaatbestendige leefomgeving, en verbonden netwerken. Daarbij hanteert de provincie een benadering van ‘robuuste keuzes en adaptieve uitvoering’, waarbij richting wordt gegeven op hoofdlijnen, maar met ruimte voor aanpassing op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

Sinds de vaststelling van de omgevingsvisie in 2018 zijn er diverse beleidsstukken, programma’s en uitvoeringskaders ontwikkeld en vastgesteld die het provinciale beleid verder concretiseren of verbreden. Deze vormen samen een belangrijke inhoudelijke houvast voor de actualisatie van de omgevingsvisie en beïnvloeden de reikwijdte van het milieueffectrapport dat de NRD voorbereidt.

Een belangrijke bouwsteen voor de actualisatie van de Omgevingsvisie is de Energievisie Noord-Holland, die is vastgesteld in 2025. In deze visie zet de provincie haar koers uit voor de overgang naar een duurzaam, betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem. De Energievisie geeft richting aan de provinciale rol binnen de energietransitie en bevat ruimtelijke afwegingen over de ontwikkeling en plaatsing van energie-infrastructuur. De visie is afgestemd op de Regionale Energiestrategieën (RES’en) en het Klimaatakkoord en vormt een nadere concretisering van de energieambities uit de Omgevingsvisie NH2050. In 2027 wordt de Energievisie geactualiseerd als de keuzes onderzocht zijn en in de geactualiseerde Omgevingsvisie gemaakt zijn. Hiermee wordt ingespeeld op recente beleidsontwikkelingen, technologische innovaties en de groeiende ruimtedruk als gevolg van de energietransitie

Ook op het gebied van woningbouw en leefomgevingskwaliteit zijn sindsdien belangrijke stappen gezet. In aansluiting op de nationale woonopgave heeft Noord-Holland een provinciale inzet geformuleerd binnen de Woondeal MRA (2022) en het beleidskader voor versnelling woningbouw. Daarbij is specifieke aandacht voor binnenstedelijke verdichting rond OV-knooppunten, betaalbaarheid, maar ook de balans tussen woningbouw en leefkwaliteit. Deze beleidslijn versterkt en verdiept de stedelijke ontwikkelprincipes uit de visie van 2018.

In het landelijk gebied werkt de provincie sinds 2022 aan het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG), als uitwerking van het toenmalige ontwerp voor het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG). Dit programma

adresseert de samenhangende opgaven op het gebied van stikstofreductie, waterkwaliteit, klimaatadaptatie en natuurherstel. Ook stelt het ruimtelijke keuzes aan de orde met betrekking tot landbouwtransitie, natuurversterking en landschapskwaliteit.

Na het stopzetten van het NPLG en het vervallen van middelen uit het Transitiefonds, werkt de provincie aan een aangepast Programma Landelijk Gebied (PLG). Dit provinciale programma blijft de integrale aanpak in het landelijk gebied centraal stellen, waarbij de samenhang tussen opgaven en functies leidend is. Het PLG is nauw verbonden met de ambities voor een gezonde bodem en voldoende schoon water als sturende principes, zoals onderschreven in het beleidskader *Water en Bodem sturend* (2023).

Ook op het vlak van mobiliteit en bereikbaarheid zijn nadere beleidskaders vastgesteld. Het programma Bereikbaarheid & OV-knooppunten stuurt op integrale gebiedsontwikkeling rond stationslocaties en HOV-haltes, met als doel om verstedelijking slim te koppelen aan duurzame mobiliteit. Daarnaast heeft de provincie zich gecommitteerd aan nationale en regionale projecten zoals de verkenning naar de doortrekking van de Noord/Zuidlijn, verbetering van de spoorverbindingen richting het noorden van de provincie en de uitrol van emissievrije mobiliteit.

Tot slot zijn er op thematisch niveau aanvullende kaders vastgesteld, zoals de Strategie Biodiversiteit Noord-Holland, het Datacenterbeleid, de inzet op klimaatadaptatie via het provinciale uitvoeringsprogramma en het Actieplan Circulaire Economie. Elk van deze beleidsstukken vormt een actuele aanvulling op de maatschappelijke opgaven waar Noord-Holland voor staat en een aanvulling op de beleidsambities uit de omgevingsvisie. Deze beleidsontwikkelingen onderstrepen de noodzaak van herijking van de omgevingsvisie. Ze geven blijk van een voortschrijdend inzicht en nieuwe ruimtelijke opgaven. Ze zijn daarom van grote betekenis voor de afbakening van de reikwijdte van het milieueffectrapport en zullen worden meegenomen in de actualisatie van de omgevingsvisie NH2050. In het verlengde hiervan worden ook de 21 ontwikkelprincipes uit de huidige Omgevingsvisie herijkt. Deze principes vormen de inhoudelijke ruggengraat van het bestaande beleid en worden in de actualisatie aangescherpt en waar mogelijk gebiedsgericht toegepast. Daarmee sluiten de strategische keuzes beter aan op de diversiteit in opgaven en contexten binnen de provincie.

6.4 Nulvariant

Het vertrekpunt voor de actualisatie van de Provinciale Omgevingsvisie is de bestaande Omgevingsvisie NH2050, die in 2018 is vastgesteld. Deze visie schetst een integrale, langetermijnkoers voor de fysieke leefomgeving van Noord-Holland tot 2050, met als kern de balans tussen ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en economische vitaliteit. De visie is destijds opgebouwd rond vijf bewegingen: *Dynamisch Schiereiland*, *Metropool in ontwikkeling*, *Sterke kernen, sterke regio's*, *Nieuwe energie* en *Natuurlijk en vitaal landelijk gebied*. Daarbij hanteert de provincie een benadering van 'robuuste keuzes en adaptieve uitvoering'.

Tegelijkertijd is in het kader van de actualisatie een verkenning uitgevoerd naar de zogeheten nulvariant: een scenario waarin het huidige beleid zonder bijstelling wordt doorgezet. Deze verkenning biedt inzicht in de consequenties van het voortzetten van bestaande beleidslijnen zonder nieuwe keuzes of aanpassingen. De nulvariant functioneert daarmee als referentie voor de te maken keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie en het milieueffectrapport (PlanMER/OER).

Daarnaast vormt het Ruimtelijk Voorstel een belangrijke bouwsteen in dit traject. Het Ruimtelijk Voorstel heeft nadrukkelijk een agenderende functie: het brengt de optelsom van ruimtelijke claims en opgaven in beeld, benoemt strategische dilemma's en legt daarmee de noodzaak tot fundamentele keuzes op tafel. Daarmee is het voorstel bedoeld als uitnodiging voor gesprek met het Rijk, regio's en maatschappelijke partners over de toekomst van Noord-Holland, en vormt het een inhoudelijke brug tussen bestaande ambities en de opgavegerichte koers die in de actualisatie van de visie wordt ontwikkeld.

Uit de analyse blijkt dat het simpelweg voortzetten van het huidige beleid leidt tot aanzienlijke ruimtelijke knelpunten. Grote transities, zoals de energietransitie, woningbouw, natuurherstel en de landbouwverandering, leggen allemaal een claim op het buitengebied. Deze stapeling van ruimteclaims betekent dat veel functies concurreren om dezelfde fysieke ruimte, wat ten koste gaat van onder andere landbouwgrond, landschappelijke kwaliteit en ecologische verbindingen.

Een belangrijk inzicht uit de nulvariant is dat het huidige beleid onvoldoende sturend is op de onderliggende systemen zoals infrastructuur, bodem en water. Zo volgen infrastructuur- en energiesystemen de ruimtelijke groei in plaats van andersom, wat leidt tot netcongestie, mobiliteitsproblemen en een inefficiënt ruimtegebruik. Er wordt onvoldoende geanticipeerd op toekomstige tekorten aan zoet water en op de noodzaak tot klimaatadaptatie.

Ook blijkt dat het huidige beleid wringt op meerdere terreinen, bijvoorbeeld bij:

- de impact van toekomstige energiesystemen op landschap en natuur (zoals wind- en zonne-energie in kwetsbare gebieden),
- de vernatting van veengronden, die de landbouw en ruimtelijke kwaliteit onder druk zet,
- Voldoende beschikbaarheid van veilig en schoon drinkwater,
- en de ruimtelijke gevolgen van het niet sturen op de concentratie van bedrijvigheid of mobiliteit.

De verkenning van de nulvariant maakt daarmee zichtbaar waar strategische keuzes onvermijdelijk zijn. Ze vormt een essentiële basis voor het keuzepalet dat wordt opgesteld als input voor de ontwerp-omgevingsvisie. Dit palet bevat toekomstperspectieven waarbij beleidskeuzes – zoals sturen op gezonde leefomgeving, natuurlijk water- en bodemsysteem of economisch verdienvermogen – bewust worden afgezet tegen de nulvariant.

De nulvariant laat ten slotte zien dat zonder actualisatie van het beleid, de provincie op termijn onvoldoende in staat is om maatschappelijke opgaven doelgericht, samenhangend en duurzaam te realiseren. Het benadrukt daarmee het belang van het traject *Regie op de Ruimte*, waarin de provincie toewerkt naar scherpe ruimtelijke keuzes en integrale afwegingen binnen een geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050.

7 Keuzevraagstukken

De kern van de alternatievenvergelijking gaat over de dilemma's. Deze dilemma's zijn vastgelegd in het keuzepalet. In dit hoofdstuk is een beeld gegeven van de dilemma's die centraal gaan staan in het alternatievenonderzoek. Per tussenkop is een beeld gegeven van het inhoudelijk dilemma. De dilemma's worden zwart-wit gepresenteerd. In de praktijk zal vaak een hybride oplossing mogelijk blijken, waarbij onderdelen uit beide oplossingsrichtingen tot een geoptimaliseerd resultaat leiden.

7.1 Water en bodem

Problematiek en overeenkomsten
De provincie veronderstelt dat het voor een toekomstige waterhuishouding noodzakelijk is om weloverwogen keuzes te maken in het gewenste beschermingsniveau van (water)gebieden en hierin te differentiëren in ruimtegebruik. Vraagstukken gaan onder andere over het bergen van water, het verdelen van water en omgaan met verzilting. In de omgevingsvisie gaat de provincie in elk geval sturen op het versterken van de blauwe dooradering, het opslaan van water bij agrariërs, het vaker sluiten van de zeesluis in droge perioden en het beperken van doorspoeling in verzilte gebieden.

keuzevraagstukken
Nog te maken keuzes gaan over de volgende dilemma's:

1. **Seizoensberging van water:** In het MER wordt onderzocht of seizoensberging in oppervlaktewater, technisch en/of in de bodem plaats zal vinden. Een andere oplossingsrichting is het bergen in het IJsselmeer door middel van peilopzet in het IJsselmeer.
2. **Klimaatdoelen & waterverdeelvraagstuk:** om tegemoet te komen aan klimaatverandering kan de provincie kiezen om grootschalig te vernatten in het veenweidegebied, of ervoor kiezen om vast te houden aan de huidige peilbeheer.
3. **Verzilting:** het dilemma rondom verzilting gaat over het al dan niet omarmen van een groter zoet-zout gradiënt tegenover het tegengaan van verzilting.
4. **Waterveiligheid:** het waterveiligheidsdilemma gaat over het differentiëren in gebieden. Het dilemma beantwoord de vraag of de huidige waterveiligheidsniveaus overal in de provincie gehandhaafd wordt.

Reikwijdte van de beoordeling
De effecten van de watervraagstukken kunnen in ruimtelijke zin een grote impact hebben. De volgende onderdelen van het beoordelingskader zijn van toepassing op deze dilemma's:

Thema	Indicator	Bijzonderheden / effectrelatie
Klimaatverandering	Wateroverlast	Toets op doelbereik
	Waterveiligheid	
	Hittestress	
	Verdroging	
	Verzilting	
Bodem en water	Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid	Toets op doelbereik
	Bodemdaling	
	Kwaliteit en kwantiteit grondwater	
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	
Gezondheid	**Niet van toepassing**	
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Verandering in hydrologische omstandigheden nabij waterafhankelijke natuur
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Verandering in hydrologische omstandigheden nabij waterafhankelijke natuur
Welzijn en leefbaarheid	**Niet van toepassing**	

Economische transitie	Duurzame landbouw	Mogelijkheden voor agrarische activiteiten binnen gebieden waarin veranderingen optreden
Energietransitie	Uitstoot broeikasgassen	Emissieveranderingen door gewijzigd agrarisch gebruik
	Energie infrastructuur	Veranderingen in bovengrondse en ondergrondse energie infrastructuur
Mobiliteit	Niet van toepassing	
Verstedelijking	Niet van toepassing	
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Verandering van kwaliteiten cultureel erfgoed
	Landschappelijke waarden	Verandering van landschap
	Aardkundige waarden	Verandering van kwaliteit bodemarchief
	Archeologie	Verandering van kwaliteit bodemarchief
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. PEH, NPRD, Nota Ruimte

7.2 Personenmobiliteit & goederenmobiliteit

Problematiek en overeenkomsten
Om de personenmobiliteit te verbeteren, wordt het openbaar vervoersnetwerk versterkt door betere verbindingen met de rest van Nederland en het buitenland. Ook binnen de regio Groot-Amsterdam wordt het netwerk uitgebreid en geïntensiveerd om de bereikbaarheid en mobiliteit verder te vergroten. Dit vraagt om grote investeringen en zal lokaal zorgen voor een toename van met name geluid en ruimtegebruik.

keuzevraagstukken
De dilemma's die voor dit onderwerp bestaan gaan voornamelijk over het accommoderen van groei in relatie tot lokale belangen van inwoners die in gebieden wonen waar deze groei speelt. Dit is bijvoorbeeld aan de orde rondom de economische clusters Schiphol, IJmuiden en in bredere zin de MRA. De volgende dilemma's worden in het MER onderzocht:

1. **Gezonde leefomgeving rondom Schiphol:** Dit dilemma gaat in op de vraag of Schiphol kan groeien of dient te krimpen.
2. **OV-netwerk:** Het dilemma rondom OV gaat over de keuze tussen het versterken van een geclusterd, rendabel systeem versus het ontwikkelen van een gespreid, provinciedekkend daily urban system.
3. **Vervoer over water:** In het MER wordt onderzocht of en in hoeverre geïnvesteerd wordt in duurzaam goederenvervoer over water, waarbij uitgegaan wordt van een vermindering van drukte op de weg en spoor.
4. **Haven in IJmuiden:** Het dilemma in de haven van IJmuiden gaat over de mate van terugdringen van zoutindringing rond het Noordzeekanaalgebied. Dit kan tegengegaan worden door het openhouden van schutten van de Zeesluis.

Reikwijdte van de beoordeling
De effecten van deze vraagstukken grijpen voornamelijk in op leefbaarheidsaspecten en economische aspecten. Als indirecte effecten kunnen ook natuureffecten optreden.

Thema	Indicator	Bijzonderheden / effectrelatie
Klimaatverandering	Niet van toepassing	
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	Mate van zoutindringing in NZKG
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Veranderingen in verontreinigende emissies

	Geluid	Verandering in aantal gehinderden
	Geur	Verandering in geurhinder
	Lichthinder	Verandering in hemelhelderheid
	Omgevingsveiligheid	Veranderingen van risicobronnen
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Kwaliteitsverlies door stedelijke ontwikkeling nabij N2000
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Kwaliteitsverlies door stedelijke ontwikkeling in/nabij NNN
	Biodiversiteit buiten NNN	Verandering in biodiversiteit: aantal soorten en groepen en omvang leefgebieden
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Bereikbaarheid van sociale voorzieningen
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Verandering in bereikbaarheid van voorzieningen
Economische transitie	**Niet van toepassing**	
Energietransitie	Energie infrastructuur	Veranderingen in ondergrondse en bovengrondse energie infra
	mogelijke geluidseffecten van (nieuwe) energie infrastructuur	Veranderingen in geluidseffecten van nieuw gerealiseerde energie infrastructuur
	Uitstoot broeikasgassen	Uitstoot CO_2, methaan lachgas
Mobiliteit	Internationale bereikbaarheid (mainports Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports)	Veranderingen in bereikbaarheidssituatie
	Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets	Veranderingen van knelpunten en capaciteit tussen herkomst en bestemming
	Verkeersveiligheid	Groter/kleiner te verwachten aantal slachtoffers
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Kwantiteit en kwaliteit woon- en werklocaties
	Voorzieningenniveau	Veranderingen in bereikbaarheid van voorzieningen binnen een gebied (ziekenhuizen, onderwijs en winkelgebieden)
Ruimtelijke kwaliteit	**Niet van toepassing**	
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. PEH, NPRD, Nota Ruimte

7.3 Energie-infrastructuur & opwek

Problematiek en overeenkomsten
In alle stel-dat verkenningen wordt een gezamenlijke focus op het versterken van de grote energieknooppunten in IJmond, Amsterdam en Haarlemmermeer als goede oplossing beschouwd voor de inpassing van energie-infrastructuur. In de Energievisie wordt aangedragen dat opwek, vraag en opslag bij elkaar moeten komen. Ook de uitbreiding van het warmtenet (ondersteund door een gerichte bronnenstrategie) behoort tot de voorgestane oplossingsrichting.

Keuzevraagstukken
De provinciale dilemma's gaan specifiek over energieknooppunten, opwek en aanlanding van wind op zee. Daarnaast heeft e provincie een dilemma rondom een 380kV-voorzieningen in de Wieringermeerpolder.

1. **Energievraag & knooppunten:** In het OER wordt onderzocht of het aanwijzen van energieknooppunten waarin vraag, aanbod, opslag en conversie van energie bij elkaar samenkomen zinvol is. Daarnaast komt de vraag aam de orde of de aangewezen locaties de juiste zijn, gelet op de mogelijke effecten op deze locaties.
2. **Energieopwekking:** De provincie stuurt op een balans tussen lokale en centrale opwek van duurzame energie. Waar mogelijk wordt energie lokaal opgewekt en gebruikt; waar nodig gebeurt dit op grotere schaal in energieknooppunten, waar vraag en aanbod samenkomen en opslag en conversie samenkomen. Dit sluit aan bij de leidende principes uit de Energievisie Noord-Holland.
3. **Wieringermeerpolder:** Het ruimtelijk dilemma in de Wieringermeerpolder draait om de vraag of de provincie inzet op het versterken van voorzieningen en functies binnen de polder zelf (bijvoorbeeld werkgelegenheid, mobiliteit en energie), of dat zij juist kiest voor een betere ruimtelijke en functionele verbinding met Den Helder als stedelijk knooppunt in de Kop van Noord-Holland. Deze keuze beïnvloedt de ontwikkelrichting van de regio, de bereikbaarheid, het ruimtegebruik en de rolverdeling tussen stad en landelijk gebied.

Reikwijdte van de beoordeling
Energievoorzieningen kunnen effecten hebben op bodem, natuur en landschap. Dit komt tot uitdrukking in het te hanteren beoordelingskader.

Thema	Indicator	Bijzonderheden / effectrelatie
Klimaatverandering	Niet van toepassing	
Bodem en water	Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid	Effecten aqua-/geothermie
	Bodemdaling	
	Kwaliteit en kwantiteit grondwater	
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Veranderingen in verontreinigende emissies
	Geluid	Verandering in aantal gehinderden
	Geur	Verandering in geurgehinderden
	Lichthinder	Verandering in hemelhelderheid
	Omgevingsveiligheid	Veranderingen van risicobronnen
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Aantastingen door verstedelijking of andere storingsfactoren in/nabij N2000
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Aantastingen door verstedelijkng in/nabij NNN
	Biodiversiteit buiten NNN	Aantastingen door verstedelijking
Welzijn en leefbaarheid	**Niet van toepassing**	
Economische transitie	Circulaire economie	Mate van circulaire energievoorziening
	Duurzame landbouw	Aantasting van landbouwgronden
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Doelbereik
	Energiegebruik	
	Energie-infrastructuur (ruimtegebruik)	
	Uitstoot broeikasgassen	
Mobiliteit	**Niet van toepassing**	
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Afstemming energievraag op verstedelijkingslocaties
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Effecten op cultureel erfgoed
	Landschappelijke waarden	Effecten van energievoorzieningen op landschap

	Aardkundige waarden	Effecten van aqua-/geothermie op aardkundige waarden
	Archeologie	Effecten van aqua-/geothermie op archeologische waarden
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. PEH, NPRD, Nota Ruimte

7.4 Wonen en economie

Problematiek en overeenkomsten
Dit vraagstuk gaat over toekomstige woningbouwlocaties en toekomstige economische clusters. In elk geval wil de provincie verdichten en uitbreiden rondom OV-knooppunten in Amsterdam, Hilversum, Haarlem, Alkmaar, Hoorn. Daarnaast blijkt uit verkenningen dat de economie zich blijft ontwikkelen in de richting van diensten. Dit leidt tot een toenemende vraag naar hoogwaardige digitale infrastructuur, inclusief datacenters. Tegelijk verandert de functie van de IJmond.

Keuzevraagstukken
De dilemma's rondom dit thema gaan over een aantal locaties waarbinnen een keuze gemaakt moet worden over de mate waarin verstedelijking een plek krijgt. Dit komt in de volgende dilemma's tot uitdrukking:

1. **Nieuwbouwlocaties:** Dit dilemma gaat in op de vraag in welke gebieden we bij ruimtelijke keuzes voorrang moeten geven aan woningbouw, omdat deze gebieden daarvoor het meest geschikt zijn qua water en bodem of dat woningbouw voornamelijk vanuit de invalshoek van clustering rondom OV-knooppunten gezien moet worden.
2. **Binnenduinrand:** De provincie wil in de omgevingsvisie vastleggen of er gebouwd mag worden in de Binnenduinrand, of dat deze beschikbaar gehouden moet worden voor het vergroten van de zoetwaterbel.
3. **Energie infrastructuur:** Kan de provincie overal extra woningen bouwen, ook als de energie-infra hier extra voor moet worden uitgebreid.
4. **Economie van de toekomst:** Dit sturingsdilemma gaat over de vraag of de provincie de economie autonoom laat ontwikkelen richting een diensteneconomie, of dat ze inzet op de ontwikkeling van bepaalde clusters en strategische sectoren.
5. **Schiphol:** Krimp of groei van Schiphol, in relatie tot een gezonde leefomgeving van de regio.

Reikwijdte van de beoordeling
De effecten van verstedelijking zijn sterk afhankelijk van de locaties. Daarom is een groot deel van het beoordelingskader van toepassing verklaard.

Thema	Indicator	Beoordelingsaspect
Klimaatverandering	Wateroverlast	Te verwachten wateroverlast op verstedelijkingslocaties
	Waterveiligheid	Veranderingen in stedelijk gebied binnen gebieden met overstromingsrisico's
Bodem en water	Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid	Verandering van de bodemkwaliteit
	Bodemdaling	Veranderingen in peilbeheer door verstedelijking
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	Veranderingen in kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en daaraan blootgestelden
	Geluid	Geluidgehinderden

	Geur	Geurgehinderden
	Lichthinder	Hemelhelderheid 's nachts
	Omgevingsveiligheid	Inwoners binnen aandachtsgebieden
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Aantasting / verstoring door verstedelijking
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Aantasting / verstoring door verstedelijking
	Biodiversiteit buiten NNN	Aantasting / verstoring door verstedelijking
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Veranderingen in bereikbaarheid van sociale voorzieningen
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Veranderingen in kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen
Economische transitie	Circulaire economie	Kansen op een circulaire economie in de aanleg-, gebruik- en herstelfase
	Duurzame landbouw	Veranderingen areaal biologische landbouw vs grondgebonden/intensieve landbouw, areaal glastuinbouw
Energietransitie	Energiegebruik	Aantal petajoule per jaar
	Uitstoot broeikasgassen	Veranderingen in uitstoot broeikasgassen
Mobiliteit	Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets	Capaciteitsveranderingen / impact van verstedelijking op netwerk
	Verkeersveiligheid	Groei van knelpunten
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Doelbereik
	Voorzieningenniveau	
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Effecten op cultureel erfgoed
	Landschappelijke waarden	Effecten verstedelijking op niet-stedelijk landschap
	Aardkundige waarden	Effecten op aardkundige waarden
	Archeologie	Risico's op aantasting van bodemarchief
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. PEH, NPRD, Nota Ruimte

7.5 Landbouw en natuur

Problematiek en overeenkomsten
De dilemma's in het buitengebied gaan over het bieden van ruimte voor agrarische activiteiten en het bieden van ruimte voor natuur, en het opzoeken van synergie tussen beide ruimtevragers. Voor beide thema's staan onderstaande zaken vast:

- Uit de Stel-dat verkenningen blijkt dat Noord-Holland Noord (NHN) een dominante positie behoudt als landbouwgebied. Lokale, jaarronde wateropslag door agrariërs wordt gezien als een belangrijke maatregel om de sector toekomstbestendig te maken. Daarnaast wordt Seed Valley erkend als een cruciaal kennis- en innovatiecentrum voor de agrarische sector.
- De Stel-dat verkenningen laten zien dat het combineren van recreatie en natuur een gedeelde ambitie is. Door inzet van groenblauwe dooradering wordt de samenhang tussen natuurgebieden versterkt, met als koppelkans dat mensen het landschap beter kunnen beleven en ervaren.

Keuzevraagstukken
Onderstaande dilemma's zijn input voor het voorkeursalternatief:

1. **Focus landbouw:** Dit dilemma gaat in op de mate van sturing van de provincie in de transitie naar kringlooplandbouw.
2. **Waardevolle landbouwgronden:** Dit dilemma gaat over het focussen, behouden en beschermen van effectieve landbouwgronden versus het generiek beschermen van landbouwgronden.
3. **Grondgebonden landbouw:** Dit dilemma gaat over sturing op ongebonden grondteelt in gesloten systemen versus het blijven stimuleren van grondgebonden landbouw.
4. **Kwalitatieve natuur:** Dit dilemma gaat over de focus in biodiversiteit in natuurgebieden, of juist het verbreden naar minder gewaardeerde gebieden.
5. **Beschermde gebieden**: Dit dilemma gaat over het halen van Europese natuurdoelen versus het geven van ruimte aan de natuur om zich aan te passen aan nieuwe natuurlijke condities (onafhankelijk van gestelde doelen voor bepaalde typen natuur)

Reikwijdte van de beoordeling
Vanwege de integrale aard van de problematiek in het landelijk gebied, is nagenoeg het hele beoordelingskader van toepassing op de dilemma's die hieronder vallen.

Thema	Indicator	Bijzonderheden / effectrelatie
Klimaatverandering	Wateroverlast	Veranderingen in waterbergend vermogen
	Waterveiligheid	Effecten op bodemdaling
	Verdroging	Veranderingen in onttrekkingen
	Verzilting	Veranderingen in kwelsituatie
Bodem en water	Bodemkwaliteit en -vruchtbaarheid	Impact van kringlooplandbouw en bodemgebruik
	Bodemdaling	Effecten op bodemdaling
	Kwaliteit en kwantiteit grondwater	Kwaliteit en kwantiteit grondwater
	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater	Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Veranderingen in concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en daaraan blootgestelden
	Geluid	Veranderingen in aantal geluidgehinderden
	Geur	Veranderingen in aantal geurgehinderden
	Lichthinder	Invloed op hemelhelderheid 's nachts
	Omgevingsveiligheid	Veranderingen in inwoners binnen aandachtsgebieden
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Staat van instandhouding soorten en habitattypen Natura 2000-gebieden
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Wezenlijke kenmerken en waarden
	Biodiversiteit buiten NNN	Omvang biodiversiteit: aantal soorten en groepen en omvang leefgebieden
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Bereikbaarheid van sociale voorzieningen op platteland
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen
Economische transitie	Circulaire economie	Bijdrage aan het sluiten van kringlopen
	Duurzame landbouw	Bijdrage aan een duurzaam toekomstperspectief
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Ruimte voor duurzame opwek
	Energiegebruik	Veranderingen in energiegebruik

	Energie-infrastructuur ondergronds en bovengronds (ruimtegebruik)	Omvang van boven- en ondergrondse voorzieningen
	Uitstoot broeikasgassen	Uitstoot CO_2, methaan lachgas
Mobiliteit	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Ruimte voor verstedelijking
	Voorzieningenniveau	Veranderingen in (nabijheid van) aanbod van voorzieningen binnen een gebied (ziekenhuizen, onderwijs en winkelgebieden)
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Impact op beschermde/erkende gebieden
	Landschappelijke waarden	Gebruik-, belevings- en toekomstwaarde
	Aardkundige waarden	Beschermde aardkundige waarden
	Archeologie	Gebieden van provinciaal belang en archeologische monumenten
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. Provinciale Energiestrategie Holland , Nationaal Programma Ruimtelijke Delta, Nota Ruimte

7.6 Recreatie

Problematiek en overeenkomsten
Uit de 'stel-dat' verkenningen komt naar voren dat recreatie in Noord-Holland een belangrijk middel is om leefkwaliteit, gezondheid en natuurbeleving te versterken. Er is sprake van een toenemende druk op recreatieve ruimte in de nabijheid van stedelijke gebieden, met name in de regio's rond Amsterdam, Haarlem en het Gooi. Tegelijkertijd groeit het belang van recreatieve verbindingen tussen stad en land, mede vanwege trends als vergrijzing, gezondheid en toerisme. De ambitie is om te sturen op spreiding, bereikbaarheid en robuuste kwaliteit van recreatiegebieden, in samenhang met andere ruimteclaims zoals natuur, landbouw en woningbouw.

De provincie ziet koppelkansen tussen recreatie en thema's zoals natuurontwikkeling (groenblauwe dooradering), gezondheid (bewegen in de buitenlucht), en duurzame mobiliteit (fiets- en wandelverbindingen). In alle verkenningen wordt het belang van meerdaagse recreatie in de Kop van Noord-Holland en recreatieve drukvermindering in kwetsbare gebieden (zoals de duinen en Natura 2000-gebieden) onderschreven.

Keuzevraagstukken
Onderstaande dilemma's geven richting aan keuzes over recreatieve inrichting, programmering en positionering in de ruimtelijke opgaven:

1. **Spreiding of clustering recreatievoorzieningen:** Dit dilemma gaat over het spreiden van recreatieve voorzieningen zodat deze dichter bij huis beschikbaar zijn, versus het clusteren van recreatieaanbod in grootschalige, aantrekkelijke gebieden verder weg.
2. **Bescherming natuur in recreatiegebieden:** Dit dilemma gaat over het reguleren van bezoekersaantallen in kwetsbare (natuur)gebieden om natuurwaarden te beschermen, versus het vrij laten van recreatiedruk met risico op ecologische schade.

Reikwijdte van de beoordeling
Het beoordelingskader voor recreatie raakt aan meerdere beleidsvelden. De effecten van keuzes hangen sterk samen met locatie, bereikbaarheid en intensiteit van gebruik.

Thema	Indicator	Beoordelingsaspect
Klimaatverandering	Niet van toepassing	
Bodem en water	Niet van toepassing	
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Veranderingen in concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en daaraan blootgestelden
	Geluid	Veranderingen in aantal geluidgehinderden
	Geur	Veranderingen in aantal geurgehinderden
	Lichthinder	Invloed op hemelhelderheid ’s nachts
	Omgevingsveiligheid	Veranderingen in inwoners binnen aandachtsgebieden
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Staat van instandhouding soorten en habitattypen Natura 2000-gebieden
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Wezenlijke kenmerken en waarden
	Biodiversiteit buiten NNN	Omvang biodiversiteit: aantal soorten en groepen en omvang leefgebieden
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Bereikbaarheid van sociale voorzieningen
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen
Economische transitie	Duurzame landbouw	Mogelijkheden voor verbredingsactiviteiten
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Omvang van hernieuwbare energiebronnen t.o.v. totaal (wind, zon, water, thermisch etc.)
	Energiegebruik	Aantal petajoule per jaar
	Uitstoot broeikasgassen	Uitstoot CO_2, methaan lachgas
Mobiliteit	Internationale bereikbaarheid (mainports Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports)	Milieugebruiksruimte van mainports
	Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets	Knelpunten en capaciteit tussen herkomst en bestemming
	Verkeersveiligheid	Aantal slachtoffers
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Kwantiteit en kwaliteit woon- en werklocaties
	Voorzieningenniveau	Aanbod van voorzieningen binnen een gebied (ziekenhuizen, onderwijs en winkelgebieden)
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Recreatief gebruik van erfgoedlocaties
	Landschappelijke waarden	Verandering van openheid, zichtlijnen en identiteit
	Aardkundige waarden	Invloed intensief gebruik op kwetsbare ondergrond
	Archeologie	Aantasting door aanleg recreatieve voorzieningen
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma’s / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. Provinciale Energiestrategie Holland , Nationaal Programma Ruimtelijke Delta, Nota Ruimte

7.7 Cultuur & voorzieningen + Landschap & erfgoed

Problematiek en overeenkomsten
De verkenningen laten zien dat culturele voorzieningen en maatschappelijke functies essentieel zijn voor de leefbaarheid, identiteit en aantrekkelijkheid van stedelijke én landelijke gebieden. De provincie ziet in dat er druk staat op bestaande voorzieningen, onder andere door demografische veranderingen, verstedelijking, economische transities en de digitale samenleving.

Er is behoefte aan spreiding én clustering van voorzieningen: in stedelijke gebieden is vernieuwing en intensivering van culturele en maatschappelijke functies gewenst, terwijl in krimpregio's het behoud van een basisniveau centraal staat. Belangrijke voorzieningen zoals bibliotheken, theaters, ontmoetingsplekken en sportaccommodaties moeten bereikbaar, toekomstbestendig en inclusief zijn. De provincie zoekt naar manieren om sociale cohesie en participatie te versterken via voorzieningen, en culturele infrastructuur beter te verbinden met andere opgaven zoals verstedelijking, recreatie en economische ontwikkeling.

Keuzevraagstukken
Onderstaande dilemma's zijn input voor het voorkeursalternatief:

1. **Toegang tot voorzieningen:** Dit dilemma gaat over het clusteren van voorzieningen om een sterk en divers aanbod te realiseren, versus het spreiden van voorzieningen over alle woonplaatsen om nabijheid voor iedereen te garanderen.
2. **UNESCO-werelderfgoed:** Dit dilemma gaat over het mee laten bewegen van UNESCO-gebieden met maatschappelijke en economische ontwikkelingen, versus het strikt behouden van het historische en culturele karakter.
3. **Veranderend erfgoed en landschap:** Dit dilemma gaat over het zien van landschap en erfgoed als dynamische kwaliteiten die mee kunnen veranderen en het investeren in nieuwe waarden, versus het accepteren van het verdwijnen van oorspronkelijke waarden.

Reikwijdte van de beoordeling
Het beoordelingskader voor recreatie raakt aan meerdere beleidsvelden. De effecten van keuzes hangen sterk samen met locatie, bereikbaarheid en intensiteit van gebruik.

Klimaatverandering	Adaptieve landschappen	Rol van historische structuren in klimaatadaptatie
Bodem en water	Aardkundige waarden	Verstoring door ingrepen
Gezondheid	Luchtkwaliteit	Concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ en daaraan blootgestelden
	Geluid	Geluidgehinderden
	Geur	Geurgehinderden
	Lichthinder	Hemelhelderheid 's nachts
	Omgevingsveiligheid	Inwoners binnen aandachtsgebieden
Natuur en biodiversiteit	Natura 2000-gebieden	Aantasting / verstoring door verstedelijking
	Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000	Aantasting / verstoring door verstedelijking
	Biodiversiteit buiten NNN	Aantasting / verstoring door verstedelijking
Welzijn en leefbaarheid	Sociale samenhang	Veranderingen in bereikbaarheid van sociale voorzieningen
	Mogelijkheden tot bewegen en recreatie	Veranderingen in kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen
Economische transitie	Circulaire economie	Kansen op een circulaire economie in de aanleg-, gebruik- en herstelfase

	Duurzame landbouw	Veranderingen areaal biologische landbouw vs grondgebonden/intensieve landbouw, areaal glastuinbouw
Energietransitie	Energiegebruik	Aantal petajoule per jaar
	Uitstoot broeikasgassen	Veranderingen in uitstoot broeikasgassen
Mobiliteit	Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets	Capaciteitsveranderingen / impact van verstedelijking op netwerk
	Verkeersveiligheid	Groei van knelpunten
Verstedelijking	Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties	Mate van doelbereik
	Voorzieningenniveau	Mate van doelbereik
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorische waarden	Effecten op cultureel erfgoed
	Landschappelijke waarden	Effecten verstedelijking op niet-stedelijk landschap
	Aardkundige waarden	Effecten op aardkundige waarden
	Archeologie	Risico's op aantasting van bodemarchief
Raakvlakken	Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)	Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes
	Externe raakvlakken (strijdigheid met ruimtevragen van andere overheden)	Mate van interferentie met rijksbeleid, o.a. PEH, NPRD, Nota Ruimte

8 Begrippenlijst

Actualisatie.
Bijstelling of herziening van een bestaand beleidsdocument om het beter te laten aansluiten op actuele ontwikkelingen en opgaven.

Alternatieven (onderzoek).
De verschillende oplossingsrichtingen die in het OER worden onderzocht voor de voorliggende keuzevraagstukken. Deze alternatieven worden vergeleken op effecten voor de fysieke leefomgeving.

Autonome ontwikkeling.
Een ontwikkeling die zich voordoet zonder dat er nieuw beleid wordt gevoerd, zoals bevolkingsgroei, klimaatverandering of technologische innovatie. Autonome ontwikkelingen vormen de basis voor de referentiesituatie.

Beleidscyclus.
Het proces van beleidsvorming, uitvoering, monitoring, evaluatie en bijstelling. Deze cyclus helpt om beleid wendbaar en actueel te houden in reactie op veranderende omstandigheden.

Beleidshuis.
De samenhangende structuur van beleidsdocumenten binnen de provincie, waaronder de omgevingsvisie, uitvoeringsprogramma's, verordeningen en regels. Het beleidshuis zorgt voor consistentie tussen visie en uitvoering.

Beoordelingskader.
Structuur van thema's en indicatoren waarmee de effecten van alternatieven systematisch worden geëvalueerd.

Brede Basismonitor.
Monitoringssysteem van de provincie met data over de fysieke leefomgeving, gekoppeld aan beleidsdoelen.

Daily urban system.
Een stedelijk netwerk waarbinnen mensen dagelijks wonen, werken en zich verplaatsen. In het kader van mobiliteit en ruimtelijke ordening wordt hiermee de functionele eenheid van een regio bedoeld.

Dilemma's.
Beleidsvragen waarbij sprake is van botsende belangen of waarden, waarvoor een scherpe ruimtelijke keuze nodig is.

Energietransitie.
De overgang van fossiele energiebronnen naar duurzame energie zoals wind, zon en waterstof. Dit heeft ruimtelijke gevolgen voor energieopwekking, infrastructuur en inpassing in het landschap.

Fysieke leefomgeving.
Alles wat mensen ervaren in hun directe omgeving, zoals lucht, bodem, water, gebouwen, infrastructuur en natuur.

Gedeputeerde Staten (GS).
Het dagelijks bestuur van de provincie dat verantwoordelijk is voor voorbereiding en uitvoering van beleid.

HOV-netwerk en HOV-haltes.
HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dit netwerk bestaat uit snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen met goed toegankelijke haltes, vaak gekoppeld aan gebiedsontwikkeling of knooppunten.

Indicator.
Meet- of beoordelingspunt dat gebruikt wordt om effecten van keuzes inzichtelijk te maken.

Keuzevraagstukken.
De concrete onderwerpen waarvoor de provincie in het kader van de omgevingsvisie nog een beleidsmatige keuze moet maken. Deze vraagstukken, vaak voortgekomen uit dilemma's of conflicterende ruimteclaims, vormen de kern van het OER-onderzoek. Voorbeelden zijn: waar bouwen we woningen, waar komt nieuwe energie-infrastructuur, en hoe geven we landbouwtransitie vorm.

Keuzepalet.
Overzicht van beleidsopties, ontwikkeld op basis van scenarioverkenningen, die mogelijke richtingen aangeven voor ruimtelijk beleid.

Landbouwtransitie.
De omslag van de huidige agrarische praktijk naar een toekomstbestendig landbouwsysteem, gericht op meer duurzaamheid, kringlooplandbouw, biodiversiteit, waterkwaliteit en vermindering van milieudruk (zoals stikstof).

Milieubeginselen (Omgevingswet).
Vier centrale uitgangspunten: voorzorg, preventie, aanpak bij de bron, en het vervuiler-betaalt-principe.

Natura 2000-gebied.
Europees beschermd natuurgebied op grond van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn.

Netcongestie.
Een situatie waarbij het elektriciteitsnet de vraag of het aanbod van stroom niet kan verwerken, wat leidt tot beperkingen bij het aansluiten van nieuwe gebruikers of het terug leveren van duurzame energie.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).
Document waarin staat wat het OER onderzoekt (reikwijdte) en hoe diepgaand dat gebeurt (detailniveau).

Nulvariant.
Scenario waarin geen aanvullend beleid wordt gevoerd; vormt de basis voor vergelijking met beleidsalternatieven.

Omgevingsvisie.
Strategisch beleidsdocument waarin de provincie Noord-Holland haar langetermijnkoers voor de fysieke leefomgeving vastlegt.

Omgevingseffectrapportage (OER).
Een strategisch rapport dat inzicht geeft in de milieueffecten én andere effecten (sociaal, economisch) van beleidskeuzes.

Omgevingswet.
Wet die regels bundelt voor ruimte, milieu, water, natuur en bouwen, met als doel een duurzame leefomgeving.

Ontwikkelprincipes.
Richtinggevende uitgangspunten uit de Omgevingsvisie voor het vormgeven van ruimtelijke keuzes. De actualisatie herijkt deze principes, zodat ze beter passen bij actuele opgaven en regionale verschillen.

Participatie.
Het actief betrekken van inwoners, overheden en organisaties bij beleidsontwikkeling en besluitvorming.

Passende Beoordeling.
Toetsing van effecten op Natura 2000-gebieden, vereist als negatieve impact op deze beschermde natuurgebieden mogelijk is.

Plan-mer-plicht.
Wettelijke verplichting om een milieueffectrapportage op te stellen bij plannen die een kader vormen voor toekomstige projecten.

Provinciale Staten (PS).
Het hoogste besluitvormende orgaan binnen de provincie, bestaande uit gekozen volksvertegenwoordigers.

Raakvlakanalyse.
Onderzoek naar samenhang of spanning tussen verschillende beleidskeuzes of met bestaand beleid.

Referentiesituatie.
De verwachte ontwikkeling van de leefomgeving bij voortzetting van bestaand beleid, zonder nieuwe beleidskeuzes.

Regionale Energiestrategie (RES).
Regionaal afgestemd plan voor de opwek en opslag van duurzame energie en uitbreiding van energie-infrastructuur.

Stel-dat-verkenningen.
Hypothetische scenario's die laten zien wat er gebeurt als één principe (bijv. gezondheid of water) leidend wordt gemaakt.

Voorkeursalternatief.
Een integrale set van beleidskeuzes die als meest wenselijk wordt voorgesteld en getoetst in het OER.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1800 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, sensoring 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

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere

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@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl

Geachte Statenleden, Geacht College,

In heel Nederland is er toenemende zorg over het opkopen van familiecampings die vervolgens worden omgevormd tot grootschalige bungalowparken. Ook in Noord-Holland speelt dit, onder meer in Vogelenzang, Haarlemmermeer, Landsmeer en Zandvoort.

Een terugkerend knelpunt is of er vergunningsvrij gebouwd mag worden en welke vergunningen vereist zijn — denk aan ontgrondings- en kapvergunningen. Voor Kamping Sandevoerde in Zandvoort komt daar nog bij dat het terrein grenst aan Natura2000-gebied. Dat betekent dat ook een omgevingsvergunning voor een Natura2000-activiteit noodzakelijk is.

De campingeigenaar liet in 2023 stikstofberekeningen uitvoeren ter onderbouwing van een nieuwe economische ontwikkeling. Inmiddels is de wettelijke rekenmethode aangepast. Wij hebben op basis van de actuele regels een herberekening laten maken. De uitkomst van het onafhankelijke rapport is schokkend: zelfs bij een conservatieve benadering is er in de gebruiksfase sprake van een normoverschrijding van **134 keer**.

Wij verwachten dat u deze nieuwe feiten serieus neemt, de vergunningaanvraag opnieuw beoordeelt, en de enige logische conclusie trekt: **dat deze ontwikkeling niet vergunbaar** is en u ingrijpt in dit dossier.

In de bijlagen treft u het volgende aan:

- Ons persbericht
- Kamervragen
- Het onafhankelijke rapport van RGP consult
- Samenvatting van dit rapport
- Uw Raadsinformatiebrief update stikstof consequenties rechterlijke uitspraken voor Zandvoort van 1 juli 2025

--
Met vriendelijke groet,

Bestuur Sandevoerde

Gemeente Zandvoort

Raadsinformatiebrief

Onderwerp Update stikstof: consequenties rechterlijke uitspraken voor Zandvoort		
Nummer	2025/413944	Datum college 1 juli 2025
Portefeuillehouder	Kloet, J. de	
Programma/beleidsveld	4.1. Wonen en ruimtegebruik	
Afdeling	OMB	
Auteur	[redacted]	
Telefoonnummer	[redacted]	
Email	[redacted]	
Bestemd voor:	De gemeenteraad	
Bijlagen		

Geachte raadsleden,

Hierbij willen wij u informeren over:

- de (mogelijke) impact van de recente stikstofuitspraken op de ambities en projecten van en in de gemeente Zandvoort;
- wat er nodig is om het stikstofknelpunt te beheersen;
- wat er gedaan wordt om het stikstofknelpunt te beheersen;
- dat er ambtelijke capaciteit nodig is om het stikstofknelpunt zoveel mogelijk te beheersen.

Aanleiding

Voortdurende aanvoer van stikstof uit bronnen als de veehouderij, industrie en mobiliteit heeft ervoor gezorgd dat er een stikstofdeken over Nederland ligt. Deze stikstofdeken veroorzaakt achteruitgang van Natura 2000-gebieden. Om economische en maatschappelijke ontwikkelingen mogelijk te maken naast natuurherstel en stikstofreductie is in 2015 de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) geïntroduceerd. In 2019 strandde de PAS, omdat de Raad van State constateerde dat het beleid voor natuurherstel en stikstofreductie onvoldoende was. Sindsdien is stikstof een ernstig knelpunt voor vrijwel alle activiteiten die een toename van de stikstofbelasting in Natura 2000-gebied kunnen veroorzaken.

Dit geldt ook voor Zandvoort, dat in Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid ligt. Door twee recente rechterlijke uitspraken wordt het knelpunt nog groter. Het gaat om de ‘Rendac-uitspraak’ van de Raad van State van 18 december 2024 en de ‘Greenpeace-uitspraak’ van de Rechtbank Den Haag van 22 januari 2025. Veel projecten dreigen vertraging op te lopen en bij uitblijven van voldoende maatregelen vanuit het Rijk zelfs onhaalbaar (in hun gewenste omvang) te worden.

In het vervolg van deze informatienota wordt geïnformeerd over:

- de (mogelijke) impact van de recente stikstofuitspraken op de ambities en projecten van en in de gemeente Zandvoort;
- wat er nodig is om het stikstofknelpunt te beheersen;
- wat er gedaan wordt om het stikstofknelpunt te beheersen;
- dat er ambtelijke capaciteit nodig is om het stikstofknelpunt zoveel mogelijk te beheersen.

Gevolgen van de rechterlijke uitspraken
Eerst wordt toegelicht hoe vóór deze rechterlijke uitspraken in projecten met het aspect stikstof werd omgegaan. Vervolgens wordt aangegeven welke gevolgen de uitspraken hebben.

Situatie vóór de recente rechtelijke uitspraken
Op grond van de Wet natuurbescherming (inmiddels Omgevingswet) is een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit ('natuurvergunning') nodig als een activiteit een negatief effect op Natura 2000-gebied kan hebben. Hiervoor is de provincie bevoegd gezag. Voor de aanvraag wordt een uitgebreide analyse gedaan. Dit heet een 'passende beoordeling'. Omdat veel Natura 2000-gebieden overbelast zijn, is de uitkomst vaak negatief en is vergunning niet mogelijk.

In een voortoets kan aan de hand van een verplicht rekenmodel (Aerius) aangetoond worden dat een project niet leidt tot een toename van de stikstofbelasting op Natura 2000-gebied en dat dus geen natuurvergunning nodig is. In deze berekening mag 'intern gesaldeerd' worden. Daarbij wordt de stikstofuitstoot in de oude situatie op de projectlocatie afgetrokken van de berekende stikstofuitstoot in de nieuwe situatie. Veel projecten konden tot nu toe doorgaan, omdat gebouwen in de bestaande situatie gasgestookt zijn en in de nieuwe situatie niet.

Als uit de voortoets blijkt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, kan er soms 'extern gesaldeerd' worden. Bij extern salderen wordt de stikstofuitstoot als gevolg van de activiteiten in de nieuwe situatie verrekend met die van beëindigde of verkleinde activiteiten op een andere locatie. Voor extern salderen is een natuurvergunning nodig. Ook gelden voor externe saldering strengere voorwaarden dan voor interne saldering. In Noord-Holland wordt bijvoorbeeld minimaal 40% van de stikstofruimte afgeroomd ten gunste van het herstel van Natura 2000-gebieden.

Als extern salderen niet of onvoldoende mogelijk is kan in principe aanspraak worden gemaakt op een stikstofbank van het Rijk of de provincie. Hierin zit 'saldo' uit stikstofruimte die is vrijgevallen in een gebied, bijvoorbeeld door bedrijfsbeëindigingen. Deze banken zijn echter op dit moment voornamelijk leeg en als er stikstofruimte in zit, is de ervaring dat deze voor andere doeleinden wordt ingezet, zoals het legalisering van PAS-melders.

Veranderingen en gevolgen Rendac-uitspraak
Deze uitspraak heeft betrekking op intern salderen en raakt daarmee veel projecten in Zandvoort. Hij heeft in ieder geval de volgende gevolgen:

1. Voortaan is altijd een natuurvergunning nodig, als gebruik wordt gemaakt van intern salderen. Dit leidt minimaal tot vertraging en extra kosten. De vrees is dat vaak geen natuurvergunning kan worden verleend en projecten daarmee dus stilvallen of ingrijpend aangepast moeten worden.
2. De mogelijkheden om intern te salderen worden beperkt. Hierover zijn nog veel onduidelijkheden, omdat de provincies maatregelen van het Rijk moeten uitwerken voor hun Natura 2000-gebieden en

vertalen in beleidsregels. Voorlopig worden echter onvoldoende maatregelen vanuit het Rijk verwacht.

3. Deze onduidelijkheid zorgt ervoor dat er momenteel vrijwel geen natuurvergunningen worden verleend.
4. Ook met terugwerkende kracht is een natuurvergunning nodig voor projecten die vanaf 1 januari 2020 zijn gestart en waarbij in een voortoets intern gesaldeerd is. Initiatiefnemers krijgen tot 1 januari 2030 de tijd om alsnog een vergunning verleend te krijgen. Pas daarna is handhaving door de provincie mogelijk.
5. Er is meer capaciteit nodig bij de gemeente en de provincie. Om het dynamische stikstofknelpunt voldoende te beheersen en te adviseren bij projecten, programma's en het omgevingsplan, is capaciteit nodig op de beleidsafdelingen van de gemeente. Daarnaast wordt door punt 1 en 3 een forse stijging van het aantal aanvragen voor een natuurvergunning verwacht.

Gevolgen Greenpeace-uitspraak
Deze uitspraak verplicht het Rijk om te zorgen dat Nederland voldoet aan de wettelijke doelstelling voor natuurherstel en stikstofreductie. De rechter heeft het Rijk daarom de verplichting (onder dwangsom) opgelegd om in 2030 te voldoen aan het wettelijke doel dat niet meer dan 50% van het oppervlak aan Natura 2000-gebied overbelast is met stikstof. Op dit moment is slechtst 28% niet overbelast. Daarbij moet het Rijk prioriteit geven aan de meest urgente gebieden. Kennemerland-Zuid is één van deze gebieden.

Na de uitspraak is een ministeriële commissie onder leiding van premier Schoof benoemd om een plan van aanpak voor te stellen voor het stikstofbeleid. Nu het kabinet is gevallen, is onduidelijk hoe hiermee verder wordt gegaan. Er had bijvoorbeeld een maatregelenpakket voor borging van natuurherstel en vermindering van de stikstofbelasting onderdeel van uit kunnen maken. Ook aanpassing van de beoordelingssystematiek werd overwogen.

(Mogelijke) impact voor Zandvoort
In Zandvoort liggen verschillende ruimtelijke opgaven. Er moet uitvoering worden gegeven aan de Woondeal, ruimte worden geboden aan uitbreiding van het wegennetwerk, asielopvang en de ambitie om Zandvoort jaarrond aantrekkelijk te maken. Om uitvoering te geven aan deze opgaven is al veel werk verzet in projecten als 'Curiedex', 'Heimanshof', 'Badhuisplein' en 'Entree'. Om alle opgaven te realiseren moeten de komende jaren nog veel meer projecten worden gestart. Ondertussen is de uitgangspositie van Zandvoort, door haar ligging in Natura 2000-gebied, slecht. Voor zowel de lopende projecten als toekomstige projecten is zeer onzeker of ze (in hun huidige omvang) vergund kunnen worden. Curiedex is met zo'n 500 voorgestelde woningen het grootste project in Zandvoort. Op basis van de huidige stand van zaken is het onzeker of er een natuurvergunning voor dit project wordt verleend. Desondanks gaan de ontwikkelende partijen wel de natuurvergunning aanvragen, daarbij is de gemeente gevraagd bestuurlijk op te schalen als de aanvraag blijft liggen of een afwijzing dreigt.

Wat er nodig is en wat er al gebeurt
Zeker na het vervallen van het incidentele stikstof-budget en de groeiende negatieve impact op de projecten in onze gemeente, is er structureel meer capaciteit nodig. In deze paragraaf wordt aangegeven wat er in ieder geval moet gebeuren en waar wij al mee bezig zijn.

Het Rijk is nu aan zet!
De oplossing van het stikstofknelpunt is het verdunnen van de stikstofdeken die over Nederland ligt. De maatregelen die lokale overheden nemen om deze stikstofdeken te verdunnen hebben maar een (zeer) beperkt effect. Het Rijk is bij machte om de stikstofdeken voldoende te verdunnen. In de Greenpeace uitspraak heeft de rechter het Rijk verplicht om meer te doen. Ondanks dat het kabinet gevallen is, is het Rijk daarom nog steeds aan zet om met een stevig maatregelenpakket te komen. Hier ligt dus een opgave voor een volgend kabinet. Dit pakket kan onder andere bestaan uit het aanvullen van het budget voor het Programma stikstofreductie en natuurverbetering (PSN). Dit is een programma dat door het laatste kabinet Rutte is opgesteld om het stikstofprobleem aan te pakken, maar waarvan het kabinet Schoof het grootste deel van het budget heeft ingetrokken. De omvang van het maatregelenpakket waar een volgend kabinet mee moet komen, bepaalt voor een belangrijk deel de ernst van het stikstofknelpunt. Op basis van het pakket gaat de provincie regels stellen. De vrees is onder andere dat voor intern salderen, net als voor extern salderen, een afromingspercentage ingevoerd gaat worden.

Optrekken met provincie & regionale samenwerking
Zandvoort kan samen met de provincie en regio onderzoeken in hoeverre het voldoende is als op het niveau van Kennemerland-Zuid geborgd wordt dat wordt voldaan aan de 50% overbelasting in 2030. De provincie heeft al aangegeven te willen doorgaan met het provinciale plan voor het landelijk gebied, ondanks dat dit landelijk gestopt is door het kabinet Schoof. Zandvoort zou kunnen (helpen) lobbyen voor de aanpak van Kennemerland-Zuid.

Wat doen wij als gemeente Zandvoort?
In Zandvoort is een plan van aanpak voor het stikstofknelpunt opgesteld. Dit plan van aanpak heeft de volgende doelstellingen:

1. Overzicht creëren: controle over de stikstofruimte voor en na ontwikkeling van de komende opgaven (omvang van het knelpunt in beeld)
2. Extra ruimte creëren: gemeentelijke instrumenten om de stikstofruimte te vergroten
3. Bijdrage andere overheden: instrumenten van andere overheden om de stikstofruimte te vergroten
4. Prioriteren: stikstofruimte door extern salderen reserveren voor specifieke opgaven
5. Borgen: alle geschikte instrumenten zijn inzetbaar

Inmiddels is een partij gekozen om ons te helpen om doelstelling 1 uit te voeren. Zodra het maatregelenpakket van de Rijk bekend is, willen we de opdracht gunnen. Voor doelstellingen 2 en 3 is er inmiddels een concept lijst met mogelijke maatregelen. Komende tijd wordt per maatregel bekeken of deze daadwerkelijk effect heeft en zo mogelijk toepasbaar gemaakt voor projecten en andere opgaven.

Als er opnieuw belangrijke updates zijn, wordt de raad opnieuw geïnformeerd.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris de burgemeester

Samenvatting Stikstofrapport Herontwikkeling Park Sandevoerde – RGP Consult (14 juli 2025)

Achtergrond

In opdracht van de huidige recreanten van Park Sandevoerde heeft RGP Consult een herberekening uitgevoerd van de stikstofdepositie bij de voorgenomen herontwikkeling van het park in Zandvoort. De aanleiding is de omgevingsvergunning die vereist dat stikstofeffecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden worden beoordeeld. De analyse betreft een herberekening van eerdere berekeningen door Witteveen+Bos van juni 2023, die op punten niet voldoen aan de voorschriften van BIJ12.

Projectomschrijving

De geplande ontwikkeling bestaat uit de bouw van 245 prefab chalets. De locatie grenst direct aan het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

Belangrijkste bevindingen

- **Verouderde berekening**: De eerdere AERIUS-berekening van Witteveen+Bos uit juni 2023 is per 26 maart 2024 ongeldig, aangezien deze gebaseerd is op een verouderde versie van de AERIUS Calculator.
- **Foutieve uitgangspunten**: Voor het bepalen van de verkeersbewegingen wordt door Witteveen+Bos gebruik gemaakt van de cijfers van kenniscentrum CROW waarbij in de referentiesituatie ten onterecht wordt uitgegaan van "bungalows" in plaats van "standplaatsen op een camping". Dit leidde tot een onjuiste berekening van verkeersbewegingen in de referentie situatie en daarmee een overschatting van stikstofdepositie in de referentie situatie. Dit wordt gecorrigeerd.
- **Andere onjuistheden**: Foutieve/onduidelijke uitgangspunten en modellering van propaangasemissies, verkeerde wegtype, te korte verkeersroutes en diverse andere punten.

Resultaten herberekening stikstofdepositie

- **Aanlegfase (rekenjaar 2027)**:
  - Grootste overschrijding: **0,13 mol/ha/jaar**
  - Wettelijke norm: **0,0049 mol/ha/jaar**
  - Norm wordt **26 keer overschreden**
  - Aantasting door norm overschrijding van **25,25 hectare** Kennemerland-Zuid
- **Gebruiksfase (rekenjaar 2029)**:
  - Grootste overschrijding: **0,66 mol/ha/jaar**
  - Wettelijke norm: **0,0049 mol/ha/jaar**
  - Norm wordt **134 keer overschreden**
  - Aantasting door norm overschrijding van **92,67 hectare** Kennemerland-Zuid

Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling leidt tot **significante stikstofdepositie** op Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid, zowel tijdens de aanleg als het gebruik. Het betreft een **vergunningplichtige Natura 2000-activiteit** onder de Omgevingswet. Zonder geldige AERIUS-berekening en vergunning kan het project niet doorgaan.

Aerius stikstofdepositie rapport

Project: Park Sandevoerde, Kennemerweg 16 te Zandvoort
Auteur: RGP Consult – [redacted]
Opdrachtgever: Vereniging Sandevoerde
Datum: 14/07/2025

RGP Consult

Vechtstraat 132
9725 CX Groningen

T: 0652515998
E: info@rgpconsult.nl
I: www.rgpconsult.nl

AERIUS CALCULATOR

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Voorgenomen ontwikkeling 4

3. Uitgangspunten 4

   3.1 Uitgangspunten referentie situatie 6

   3.2 Uitgangspunten aanlegfase 8

   3.3 Uitgangspunten gebruiksfase 10

4. Resultaten 10

   4.1 Resultaten aanlegfase 10

   4.2 Resultaten gebruiksfase 11

5. Conclusie 11

Bijlagen 11

1. Inleiding

In het kader van de omgevingsvergunning is inzicht in de te verwachten effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. RGP Consult is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken. Dit Aerius stikstofdepositie rapport heeft betrekking op de herontwikkeling van Park Sandevoerde aan de Kennemerweg 16 te Zandvoort. Dit betreft, conform de wettelijke kaders en voorschriften van BIJ12, een herberekening van een eerdere Aerius berekening door adviesbureau Witteveen+Bos uit 2023.

In dit rapport zullen voor de referentie situatie, de aanlegfase en de gebruiksfase van het project de uitgangspunten en resultaten van een Aerius stikstofdepositie berekening middels de zogenaamde voortoets stikstof, gebruikmakend van de voorgeschreven en meest recente versie van de Aerius Calculator (bron: RIVM), worden behandeld. Er wordt gekeken naar uitstoot van stikstof, meer specifiek van NOx, NO2 en NH3, en de depositie daarvan op nabij gelegen Natura 2000-gebieden tot 25 km van de projectlocatie. Zowel emissiebronnen op de projectlocatie als de verkeersbewegingen van en naar de projectlocatie worden daarin meegenomen. Voor de Aerius GML bestanden en de Aerius project berekeningen in PDF verwijzen wij naar de bijlagen bij dit rapport.

De locatie grens direct aan Kennemerland-Zuid het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied dat zich ten noorden, oosten en zuiden van de projectlocatie bevindt (zie afbeelding 1). Deze afstand is kleiner dan 3.000 meter, derhalve is er in de Aerius calculator mogelijk sprake van gebouwinvloed. Er worden echter geen stationaire puntbronnen gemodelleerd. Derhalve wordt conform voorschriften BIJ12 gebouwinvloed niet opgenomen in de berekening. Kennemerland-Zuid is een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. Binnen een straal van 25 km bevinden zich geen buitenlandse natuurgebieden.



Afbeelding 1: Project locatie t.o.v. dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied

2. Voorgenomen ontwikkeling

Het project betreft:

- Herontwikkeling van Park Sandevoerde naar 245 prefab chalets
- Terreininrichting



Afbeelding 2: Luchtfoto plangebied met in het midden het Park Sandevoerde

3. Uitgangspunten

Wij conformeren ons binnen de wettelijke kaders en de voorschriften van BIJ12 zoveel mogelijk aan de uitgangspunten van de eerdere Aerius stikstofdepositieberekening t.b.v. dit plan uitgevoerd door Witteveen+Bos. Het rapport met de toelichting op de berekening van Witteveen+Bos dateert van 30 juni 2023 met de project berekening van de aanlegfase d.d. 1 juni 2023 en de project berekening van de gebruiksfase d.d. 30 juni 2023. Omdat op basis van deze Aerius stikstofdepositieberekening de voorgenomen herontwikkeling haalbaar leek is per 26 maart 2024 een huuropzegging gestuurd aan de standplaats huurders van Park Sandevoerde. Derhalve is de datum 26 maart 2024 relevant en houden wij daarom deze datum aan als juridisch relevante datum.

Er zijn sinds de datum van 26 maart 2024 drie belangrijke wijzigingen van de wettelijke kaders en voorschriften van BIJ12 inzake stikstofdepositieberekeningen zijnde (i) het intern salderen zoals ook toegepast in deze casus door Witteveen+Bos is o.b.v. de uitspraak van de Raad van State per 18 december 2024 met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020 niet meer toegestaan in een stikstof voortoets, (ii) koude starts van motorvoertuigen moeten vanaf de datum van de update van de Aerius calculator per 1 oktober 2024 als additionele bron worden opgevoerd en, (iii) toetsing op hersteldoelen Natura 2000-gebeiden zijn tevens verplicht vanaf datum van de Aerius update per 1 oktober 2024. Omdat deze wijzigingen plaatsvonden na het juridische toetsingsmoment 26 maart 2024 worden deze drie zaken buiten beschouwing gelaten.

Bij de beoordeling van de stikstofdepositieberekening van Witteveen+Bos komen twee belangrijke aandachtspunten naar voren welke we hieronder nader toelichten:

1. Aerius berekening Witteveen+Bos niet meer geldig op 26 maart 2024
De wet schrijft voor dat op het moment van vergunningverlening de Aerius berekening dient te zijn doorgerekend in de laatste versie van de Aerius calculator. Op 26 maart 2024 heeft de vergunning verlening voor de herontwikkeling van Park Sandevoerde nog niet plaats gevonden. De Aerius project berekeningen van Witteveen+Bos van 1 juni 2023 (aanlegfase) en 30 juni 2023 (gebruiksfase) zijn derhalve niet meer geldig op 26 maart 2024 (datum huuropzegging). Er hebben immers per 5 oktober 2023 en 6 november 2023 updates van de Aerius calculator plaats gevonden (bron: BIJ12). Gezien de wijzigen in de Aerius calculator als gevolg van de updates per 5 oktober 2023 en 6 november 2023 is het daarom per 26 maart 2024 zonder geldige stikstofberekening niet bekend of deze herontwikkeling onder de stikstofdepositie norm van afgerond 0,01 mol/ha/jaar zal blijven.

2. Verkeersbewegingen referentie situatie in berekening Witteveen+Bos onjuist ingevoerd
Witteveen+Bos hanteert in haar stikstofberekening voor het bepalen van de verkeergeneratie de cijfers van het CROW. CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor bedrijven en overheden en geeft in haar publicatie 744 voor diverse functies parkeercijfers en de verkeersgeneratiecijfers. CROW wordt bv. veel gebruikt door architecten t.b.v. het bepalen van de parkeerdruk. De verkeersgeneratiecijfers zijn juist voor het opstellen van een stikstofberekening relevant. De CROW verkeersgeneratiecijfers kunnen gezien worden als de algemeen geaccepteerde gouden standaard voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen t.b.v. stikstofberekeningen voor een plan of project. Witteveen+Bos maakt echter in de referentie situatie een fout bij de functie keuze binnen de CROW categorisering. Men categoriseert de bestaande jaarstandplaatsen als zijnde een “bungalow” in een “Bungalowpark (huisjescomplex)”. Dit is onjuist. Park Sandevoerde is een kampeerterrein waar sprake is van camping standplaatsen. Zo wordt er geen OZB geheven over de op de standplaatsen geplaatste (sta)caravans en/of overige kampeermiddelen, hetgeen wel zou worden geheven als er sprake zou zijn van bungalows. Alle (sta)caravans zijn ook op wielen en dus mobiel, zonder vaste aansluiting aan een fundering. Voorts wordt in de gehele vergunning historie van Park Sandevoerde het park uitsluitend omschreven als “camping”, “stacaravanpark” of “kampeerterrein” waar sprake is van “standplaatsen”, “staplaatsen”, “jaarplaatsen”, “jaarstandplaatsen”, “toerplaatsen”, “seizoenplaatsen”, etc. Er wordt in de vergunning historie zelfs diverse malen expliciet benoemd dat het geen zomerhuizen, gezinsverblijven of kamphuizen betreft. Dit sluit aan bij de omschrijvingen in de voor Park Sandevoerde geldende bestemmingsplannen 'Kostverlorenstraat' uit 2003 en 2015. Hiermee staat vast dat het in de bestaande situatie gaat om standplaatsen op een kampeerterrein en niet om bungalows in een bungalowpark (huisjescomplex). Nota bene noemt de auteur van het rapport van Witteveen+Bos op diverse plekken in het eigen rapport zelf ook dat het gaat om standplaatsen (bv. onder hoofdstuk 3) en stacaravans en tenten (bv. onder paragraaf 3.1). Binnen de CROW categorisering dient in de referentie situatie voor wat betreft de jaarstandplaatsen derhalve gekozen te worden voor “Camping (kampeerterrein)” per “standplaats” in plaats van voor een “Bungalowpark (huisjescomplex)” per “bungalow”.

Naast de bovengenoemde twee belangrijke aandachtspunten zijn er nog enkele kleinere punten die wij, op basis van onlogische modellering en/of feitelijke onjuistheden en/of de voorschriften van BIJ12, op de berekening uitgevoerd door Witteveen+Bos, corrigeren. Dit zijn de volgende punten:
- De emissie van de propaangas stook voor verwarming wordt als enkele puntbron gemodelleerd. Dit terwijl de emissie feitelijk in een groter vlak plaats vindt en deze derhalve als vlakbron gemodelleerd dient te worden. Wij modelleren dit als vlakbron i.p.v. een puntbron.
- De emissie van de propaangas stook vindt tevens logischerwijs vanuit de rookafvoerkanalen op een hogere niveau dan de door Witteveen+Bos gehanteerde 0,0 meter plaats, wij hanteren 3,5 meter.
- De aan- en afvoerroute is niet bepaald conform de richtlijnen van BIJ12. Deze dient langer te zijn, dit corrigeren wij.
- Er wordt wegtype buiten de bebouwde kom gekozen daar waar de aan- en afvoerroute blijkens de PDOK kaart (bron: https://app.pdok.nl/viewer) binnen de bebouwde kom vallen. Dit wordt gecorrigeerd.
- Ook schuift het project t.o.v. het uitgangspunt in het rapport van Witteveen+Bos ui 2023 minimaal 2 jaren in de tijd aangezien de werkzaamheden nog niet zijn opgestart.
- Er zitten diverse onduidelijkheden, discrepanties en inconsistentie in het toelichtend rapport van Witteveen+Bos en de Aerius berekeningen van Witteveen+Bos. Zo zijn er in het rapport diverse NOx emissies en aantallen verkeersbewegingen berekend terwijl afwijkende waarden in de Aerius berekeningen worden gehanteerd. Ook wordt aangegeven bij de referentie situatie in het rapport: *"In de referentiesituatie zijn alleen seizoensplaatsen aangenomen, dit betreft een conservatief uitgangspunt*.". Dat suggereert dat de jaarstandplaasten buiten beschouwing worden gelaten in de referentie situatie, die worden echter wel meegenomen en dat zelfs als bungalow i.p.v. standplaats waarvan wij eerder concludeerden dat dat onjuist is. Het rapport van Witteveen+Bos mist hierdoor consistentie waardoor het lastig is om goed te doorgronden wat men exact heeft beoogd.

3.1 Uitgangspunten referentie situatie

De referentie situatie is in de berekening van Witteveen+Bos bepaald en intern salderen is toegepast in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Inmiddels is dit niet meer mogelijk aangezien de Raad van State per 18 december 2024 heeft geoordeeld dat intern salderen met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020 niet meer mag worden betrokken in de voortoets stikstof. Omdat in deze casus het juridische toetsingsmoment de datum van huuropzegging d.d. 26 maart 2024 relevant is, en destijds intern salderen nog was toegestaan, wordt intern salderen ook in deze herberekening toegepast. Daarbij wordt aangesloten bij de benaderingslijn uit het rapport van Witteveen+Bos. In het rapport van Witteveen+Bos wordt aangegeven dat het referentiejaar is gedefinieerd als het jaar waarop Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid onder de bescherming van Habitatrichtlijn (92/43/EEG) is gekomen. Voor het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid is dit 2004. In dat jaar gold het bestemmingsplan 'Kostverlorenstraat' vastgesteld op 2 december 2003. In 2015 is een nieuw bestemmingsplan opgesteld, dat niet minder toestaat dan het bestemmingsplan uit 2003. Er wordt derhalve in het rapport van Witteveen+Bos uitgegaan van 550 standplaatsen. Dat houden wij aan.

Voor de verkeersgeneratie wijken wij, zoals benoemd onder punt 2 onder hoofdstuk 3 Uitgangspunten, af van het rapport van Witteveen+Bos waarin de jaarstandplaatsen binnen de CROW categorisering foutief worden gemodelleerd als zijnde een “bungalow” in een “bungalowpark (huisjescomplex)”. Wij gaan uit van de werkelijke situatie, en modelleren alle standplaatsen binnen de CROW categorie als “standplaats” op een “Camping (kampeerterrein)”. Hoewel wij het onwaarschijnlijk achten dat er uitsluitend lichte verkeersbewegingen zullen plaatsvinden, conformeren wij ons op dit punt aan het rapport van Witteveen+Bos.

De aan- en afvoerroute loopt in de berekening van Witteveen+Bos vanaf locatie via de Kennemerweg naar de N201, en stopt daar abrupt. Dit is een logische route, echter is deze te kort en daarmee onjuist ingevoerd. BIJ12 schrijft voor dat de lijnbron van wegverkeer doorgetrokken dient te worden tot het bestemmingsverkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dat is pas zodra het de snelheid van het overige verkeer heeft aangenomen. Omdat de kruising van de inrit vanaf de N201 geen stoplichten heeft en het verkeer op de N201 daar dus niet stilstaat, gaat het bestemmingsverkeer pas later op de N201 op in het heersend verkeersbeeld daar waar het bestemmingsverkeer respectievelijk geaccelereerd heeft tot de snelheid van het overige verkeer of start met afremmen om de inrit van de Kennemerweg in te draaien. Derhalve verlengen wij in onderhavige berekening de aan- en afvoerroute met 150 meter op de N201. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.

Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen overige verkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):
- Licht verkeer 80.300
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Wij houden voor de verwarming van de stacaravans en tenten de berekening Witteveen+Bos aan. Het verbruikte propaangas voor de verwarming van de accommodaties in de referentiessituatie in het rapport van Witteveen+Bos leidt tot een uitstoot van 13,7 kg NOx, per jaar. Deze bron is in de berekening van Witteveen+Bos gemodelleerd als puntbron, echter hanteren wij hiervoor een vlakbron omdat er niet op 1 punt maar in feite in het hele vlak sprake is van emissie. Ook modelleren wij deze bron op een logischer hoogte van 3,5 meter daar waar Witteveen+Bos een hoogte van 0,0 meter hanteert.

Er wordt in Aerius gekozen voor het oudst mogelijke rekenjaar voor de berekening van de referentie situatie, dat is 2024.

3.2 Uitgangspunten aanlegfase

In de berekening van de aanlegfase door Witteveen+Bos wordt 2025 als rekenjaar gekozen waarbij de totale sloop- en bouwperiode tezamen wordt ingeschat op 4 jaren. Conform het voorschrift van BIJ12 wordt voor het rekenjaar de aaneengesloten periode van 12 maanden met de hoogste uitstoot gekozen. Dat is, zo wordt bepaald in het rapport van Witteveen+Bos, het 3de jaar van de bouwperiode. Destijds in de beoogde planning was dit het jaar 2025. Inmiddels zijn 2 jaren verstreken en zijn de werkzaamheden nog niet gestart, daarmee schuift de planning i.i.g. 2 jaren op. Wij hanteren derhalve het rekenjaar 2027 voor de aanlegfase.

Het project en de sloop- en bouwwerkzaamheden worden in het rapport van Witteveen+Bos niet in detail beschreven. Wel wordt aangegeven dat het om de bouw van 245 chalets gaat en dat dit grotendeels elektrisch zal plaatsvinden en er qua niet elektrische mobiele werktuigen uitsluitend een kraan t.b.v. het plaatsen van de prefab chalets zal worden ingezet. Wat opvalt is dat deze kraan een relatief laag vermogen heeft van slechts 78,5 KW en een navenant laag diesel verbruik van 8 liter per uur. Het valt te betwijfelen of een dergelijke lichte kraan de last van een prefab chalet kan hijsen. Verder is de inzet van alle overige mobiele werktuigen elektrisch. Hoewel dat theoretisch mogelijk is, vergt dat zeker voor een project van deze omvang, heel veel van de aannemer. Alle mobiele werktuigen als bv. shovels, lichte shovels, graafmachines, lichte graafmachine, betontruckmixers, betonpompen, vrachtwagenhijskranen, trilplaten, hoogwerkers, verreikers, heftrucks etc. dienen elektrisch te zijn. Uitgaande dat de inzet van elektrische mobiele werktuigen theoretisch kan en dat de kraan met een vermogen van slechts 78,5KW een gehele prefab chalet/recreatiewoning kan hijsen houden wij met deze kanttekening de uitgangspunten van Witteveen+Bos aan, en modelleren wij als mobiele werktuig op fossiele brandstof uitsluitend een (lichte) kraan.

Qua aantallen verkeersbewegingen zijn er drie kanttekeningen m.b.t. de input in het rapport van Witteveen+Bos. Ten eerste vragen wij ons af hoe het bouwpersoneel op locatie komt aangezien er uitsluitend zwaar vrachtverkeer wordt gemodelleerd voor de bouwwerkzaamheden en geen licht bouwverkeer zoals personenauto's en busjes of middelzwaar vrachtverkeer t.b.v. de bouw. Waarom licht en middelzwaar bouwverkeer niet meegenomen is zou verklaart dienen te worden, dit is namelijk niet gangbaar, niet logisch en daarmee niet aannemelijk.
Ten tweede wordt voor het overige verkeer in de aanlegfase t.b.v. de dan nog resterende stacaravans en reeds gerealiseerde nieuwe chalets/recreatiewoningen uitsluitend licht verkeer gemodelleerd. Conform de richtlijnen dient ook rekening gehouden te worden met vrachtverkeer t.b.v. zaken als pakketbezorging, leveranciers, afvalophaal etc. Waarom voor het overige verkeer geen rekening gehouden is met vrachtverkeer zou verklaart dienen te worden, dit is namelijk niet gangbaar, niet logisch en daarmee niet aannemelijk.
Als derde gaan wij conform de tweede opmerking in hoofdstuk 3 en in afwijking op het rapport van Witteveen+Bos uit van de correcte CROW categorisering "camping (kampeerterrein)" per "standplaats" voor de dan nog resterende standplaatsen i.p.v. "bungalows" in een "bungalowpark (huisjescomplex)".

De aan- en afvoerroute loopt in de berekening van Witteveen+Bos vanaf bouwlocatie via de Kennemerweg naar de N201, en stopt daar abrupt. Dit is een logische route, echter is deze te kort en daarmee onjuist ingevoerd. BIJ12 schrijft voor dat de lijnbron van wegverkeer doorgetrokken dient te worden tot het bestemmingsverkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. Dat is pas zodra het de snelheid van het overige verkeer heeft aangenomen. Omdat de kruising van de inrit van de Kennemerweg vanaf de N201 geen stoplichten heeft en het verkeer op de N201 daar dus niet stilstaat, gaat het bestemmingsverkeer pas later op de N201 op in het heersend verkeersbeeld daar waar het bestemmingsverkeer respectievelijk geaccelereerd heeft tot de snelheid van het overige verkeer of start met afremmen om de inrit in te draaien. Derhalve verlengen wij in onderhavige berekening de aan- en afvoerroute met 150 meter op de N201. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.
Verder wordt voor het stationair draaien van het bouwverkeer op locatie een vlakbron gemodelleerd. Hier gaat Witteveen+Bos uit van 32,5 draaiuren, 2,4 kg NO, en 0,03 kg NH3, dat nemen wij over.
Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen en inzet mobiele werktuigen op brandstof verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen bouwverkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):
- Licht verkeer 0
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 460

Totaal verkeersbewegingen overige verkeer per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):
- Licht verkeer 135.683
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Totaal gebruik mobiele werktuigen op brandstof (zie voor detaillering tabblad 2 bijlage 6):
- Kraan 200 draaiuren

Naast de inzet van mobiele werktuigen en de verkeersbewegingen wordt conform het rapport van Witteveen+Bos de stikstofemissie van de propaangas voor verwarming opgenomen in de berekening. Het gaat daarbij om 0,7 kg NOx. Deze bron is in het rapport van Witteveen+Bos gemodelleerd als puntbron, echter hanteren wij hiervoor een vlakbron omdat er niet op 1 punt maar in feite in het hele vlak sprake is van emissie. Ook modelleren wij deze op een logischer hoogte van 3,5 meter daar waar Witteveen+Bos een hoogte van 0,0 meter hanteert.

3.3 Uitgangspunten gebruiksfase

Voor de gebruiksfase hanteren wij rekenjaar 2029 aangezien wij voor de gehele bouwperiode uitgaan van 2 jaar vertraging t.o.v. de uitgangspunten uit het rapport van Witteveen+Bos waar men voor de gebruiksfase uitgaat van rekenjaar 2027.

Qua aantallen verkeersbewegingen gaan wij uit van dezelfde aantallen als opgenomen in de berekening van Witteveen+Bos. Wel plaatsen wij daarbij de kanttekening dat het niet gangbaar, logisch en aannemelijk is dat er gedurende de gebruiksfase geen vrachtverkeer voor bv. leveranciers, post- of pakketbezorging en het ophalen van afval etc. naar de locatie komt. Wij hanteren dezelfde aan- afvoerroute als voor het overige verkeer in de aanlegfase. Ook nu wordt conform de opmerking daarover in de aanlegfase de lijnbron voor de aan- en afvoerroute van het verkeer wel verlengd met 150 meter zodat het verkeer op de N201 de snelheid van het overige verkeer kan aannemen. Daarnaast passen wij aangezien de aan- en afvoerroute door de bebouwde kom loopt het wegtype aan naar “Binnen bebouwde kom (normaal)” daar waar Witteveen+Bos wegtype “Buitenweg” hanteert, wat feitelijk onjuist is.

Het is sinds de Aerius update van 1 oktober 2024 verplicht om de koude starts van motorvoertuigen te modelleren, omdat het hier echter een herberekening van een Aerius berekening betreft en we als juridische relevante datum 26 maart 2024 hanteren laten we koude starts buiten beschouwing.

Voor een detaillering van de te genereren verkeersbewegingen verwijzen wij naar respectievelijk tabblad 1 en 2 van het als bijlage 6 bijgevoegde Excel overzicht.

Totaal verkeersbewegingen per jaar aan- en afvoer (1x aanvoer plus 1x afvoer telt als 2x) tot deze opgaan in heersend verkeersbeeld (zie voor detaillering tabblad 1 bijlage 6):
- Licht verkeer 383.710
- Middelzware vrachtwagen 0
- Zware vrachtwagen 0

Het park en alle chalets/recreatiewoningen worden gasloos en elektrisch verwarmd. Er is derhalve geen emissie vanuit de verwarming.

4. Resultaten

4.1 Resultaten aanlegfase

Het resultaat van de Aerius berekening OwN2000 instandhoudingsdoelen is een overschrijding van de norm met een grootse toename van 0,13 mol/ha/jaar. De norm is een maximale toename van 0,0049 mol/ha/jaar. Met de toename van 0,13 mol/ha/jaar wordt in de aanlegfase de norm 26 keer overschreden. Er is sprake van een 25,25 hectare van Natura 2000-gebied waar de norm voor instandhoudingsdoelen wordt overschrijden. De normoverschrijdingen instandhoudingsdoelen vinden plaats in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

4.2 Resultaten gebruiksfase

Het resultaat van de Aerius berekening OwN2000 instandhoudingsdoelen is een overschrijding van de norm met een grootste toename van 0,66 mol/ha/jaar. De norm is een maximale toename van 0,0049 mol/ha/jaar. Met de toename van 0,66 mol/ha/jaar wordt in de gebruiksfase de norm 134 keer overschreden. Er is sprake van een relatief groot gebied van 92,67 hectare van Natura 2000-gebied waar de norm voor instandhoudingsdoelen wordt overschrijden. De normoverschrijdingen instandhoudingsdoelen vinden plaats in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.

5. Conclusie

De voorgenomen activiteiten leiden zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase tot een significante toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig Natura 2000-gebied (Kennemerland-Zuid) met instandhoudingsdoelen. Dit project wordt derhalve aangemerkt als een Natura 2000 activiteit in het kader van de Omgevingswet en is vergunningplichtig.

Bijlagen

Bijlage 1: Aerius PDF projectberekening Wnb-aanvraag – Aanlegfase
Bijlage 2: Aerius PDF projectberekening Wnb-aanvraag – Gebruiksfase
Bijlage 3: Aerius GML bestand – Referentie situatie
Bijlage 4: Aerius GML bestand - Aanlegfase
Bijlage 5: Aerius GML bestand - Gebruiksfase
Bijlage 6: Excel overzicht verkeersbewegingen en mobiele voertuigen

PERSBERICHT

Gerommel met stikstofcijfers bij bouw luxe vakantiepark Sandevoerde

De norm voor stikstofdeposities wordt **134 keer overschreden** als de bouw van het luxe vakantiepark Sandevoerde doorgaat. Tot die schokkende conclusie komt RGP Consult in een **onafhankelijk rapport** gemaakt op verzoek van de huidige recreanten. Uit het rapport blijkt dat er van alles mis is met de berekeningen waarop de bouw van het vakantiepark is gebaseerd. De recreanten eisen daarom dat op basis van deze nieuwe feiten de ontwikkeling van het park direct wordt stilgelegd. Geert Sijtzema: “Van alles zit op slot vanwege stikstof, er is geen ruimte voor woningbouw, geen ruimte om boeren met een PAS-melding te legaliseren, maar de bouw van luxe vakantieparken nabij Natura2000 kan gewoon doorgaan? Bizar”

De recreanten van camping Sandevoerde strijden al jarenlang om op hun geliefde plek te mogen blijven. Zij moeten wijken omdat de nieuwe eigenaar er een luxer park met duurdere huisjes en bungalows wil bouwen pal naast Natura2000 gebied Kennemerland-zuid. Samira Lurks: “In Nederland heb je voor van alles een vergunning nodig is. Zelf voor een klein straatfeestje of een georganiseerde wandeltocht. Maar wij **dreigen per 1 oktober onze zo geliefde plek te verliezen en te worden ontruimd terwijl er niet eens een vergunning is voor de stikstofdeposities die tijdens de bouw en het gebruik zullen ontstaan**. Waar blijft de overheid?” De recreanten hebben nu een onafhankelijke rapport in handen waaruit blijkt dat de oude cijfers van de ondernemer aantoonbaar onjuist zijn, niet voldoen aan de huidige stikstofwetgeving en dat de werkelijke stikstofuitstoot veel hoger zal zijn dan eerder werd aangenomen. Nabij hetzelfde Natura 2000 gebied bevinden zich nog twee campings waar herstructureringsplannen voor zijn: Vogelenzang en Westeinder.

Voor de SP reden om zowel in de Tweede Kamer als in Provinciale Staten van Noord-Holland schriftelijke vragen te stellen. Kamerlid Sandra Beckerman: “Wat ons betreft moet het **demissionaire kabinet ingrijpen en moeten de plannen voor de herstructurering bij Sandevoerde, Vogelenzang en Westeinder worden stilgelegd**. Recreanten, natuur en omgeving moeten beter worden beschermd. Zonder vergunning en op basis van rammelende stikstofcijfers nog meer luxe vakantieparken bouwen is voor ons uit den boze.”

De recreanten hopen dat overheden wakker worden door het onafhankelijke rapport dat zij hebben laten opstellen. **Daarnaast zetten zij hun strijd voort in de rechtszaal**. Elvira Failé: “Wij geven ons niet gewonnen en strijden door onder onze leus: Niet wijken voor de rijken, onze camping blijft”

[redacted]

Het rapport en de Kamervragen zijn als bijlage bijgevoegd

Vragen van het lid Beckerman (SP) aan de minister van Economische Zaken en de staatssecretaris van LVVN over gerommel met stikstofcijfers voor de bouw bij Natura2000 van vakantieparken

1
Kent u het Aerius rapport dat recreanten van camping Sandevoerde door RGP consult hebben laten maken om de stikstofcijfers die worden gebruikt voor het herstructureren van de camping onafhankelijk te laten toetsen? 1)

2
Deelt u onze mening dat het ronduit schokkend is dat blijkt dat de stikstofdeposities op Natura2000-gebied Kennemerland-zuid veel hoger liggen dan door de eigenaren van de camping worden voorgesteld en de norm tot 134 keer wordt overschreden?

3
Deelt u voorts de mening van de SP dat de herstructurering van camping Sandevoerde moet worden gestopt? Kunt u uw antwoord toelichten?

4
Deelt u onze mening dat het zeer onwenselijk is dat er te vaak geen stikstofruimte is voor bijvoorbeeld de bouw van woningen of PAS-melders, maar er wel luxe vakantieparken worden gebouwd met stikstofdeposities in Natura2000-gebieden als gevolg?

5
Hoe kan het dat er nog steeds zonder volledig plan door gemeenten en provincies akkoord wordt gegaan met de herstructurering van vakantieparken cq. de bouw van luxe vakantiehuizen terwijl dat stikstofruimte inneemt?

6
Bent u bereid te zorgen dat er geen (luxe) vakantieparken meer worden gebouwd of ontwikkeld zonder dat er eerst een volledig plan is gemaakt inclusief natuurvergunning voor stikstofdeposities? Kunt u uw antwoord toelichten?

7
Deelt u de conclusie van RGP consult dat de Witteveen+Bos stikstofdepositieberekeningen uit 2023 niet meer geldig zijn en derhalve niet gebruikt mogen worden voor de herontwikkeling van Sandevoerde? Zo ja wat betekent dit? Zo nee, waarom niet gezien de wet voorschrijft dat op het moment van vergunningverlening de Aerius berekening dient te zijn doorgerekend in de laatste versie van de Aerius calculator en dat is hier toch niet het geval?

8
Deelt u de conclusie van RGP consult dat in de berekening van Witteveen+Bos de referentiesituatie voor de verkeersbewegingen onjuist zijn ingevoerd?
Deelt u voorts de conclusie van RGP consult dat de Witteveen+Bos stikstofdepositieberekeningen uit 2023 niet meer geldig zijn omdat ze zowel voor de

aanleg als voor de gebruiksfase intern salderen is toegepast, wat met terugwerkende kracht tot 1 januari 2020 niet meer is toegestaan?

9
Zijn er meerdere fouten gemaakt in de berekeningen door Witteveen+Bos voor de aanlegfase, zoals RGP consult concludeert, waardoor het aantal verkeersbewegingen voor onrealistisch weinig stikstofdeposities zorgen?

10
Zijn er meerdere fouten gemaakt in de berekeningen door Witteveen+Bos voor de gebruiksfase, zoals RGP consult concludeert, waardoor het aantal verkeersbewegingen voor onrealistisch weinig stikstofdeposities zorgen?

11
Klopt de berekening van RGP consult dat gedurende de aanlegfase de norm 26 keer wordt overschreden?

12
Klopt de berekening van RGP consult dat gedurende de gebruiksfase de norm maar liefst 134 keer wordt overschreden?

13
Komt u met ons tot de conclusie dat gelet op de significante toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid dit project moet worden aangemerkt als Natura2000 activiteit en derhalve vergunningplichtig is? Zo ja, welke stappen wilt u zetten? Zo nee, waarom niet?

14
Hoe beoordeelt u het gegeven dat initiatiefnemers voor de herstructurering van vakantieparken zelf stikstofdepositieberekeningen mogen laten maken die lang niet altijd worden getoetst door het bevoegd gezag?

15
Bent u bekend met het feit dat er niet alleen plannen zijn voor de herstructurering van camping Sandevoerde, maar dat voor nog 2 parken nabij Kennemerland-zuid (Westeinder en Vogelenzang) er plannen zijn voor herstructurering waardoor de stikstofdepositie op dit Natura2000-gebied met instandhoudingsdoelen?

16
Deelt u onze mening dat ook deze plannen on hold moeten worden gezet gezien het ontbreken van goede stikstofdepositieberekeningen?

17
Herkent het kabinet dat we hier te maken hebben met een groter probleem waarbij de herstructurering van vakantieparken in grote delen van Nederland zonder vergunning zorgt voor stikstofdeposities op kwetsbare Natura2000-gebieden? Kunt u uw antwoord toelichten?

18
In 2022 concludeerden de onderzoeksjournalisten van Pointer dat de bouw van recreatiewoningen en hotels vlakbij beschermde natuur in 5 jaar met 90 procent was gestegen, welke stappen zijn sindsdien door het kabinet gezet? 2)

19
Deelt u de mening van de SP fractie dat wanneer de trend van de bouw van steeds meer luxe vakantiehuisjes en zelfs vakantievilla's nabij Natura2000-gebieden niet gestopt wordt dit niet alleen ten koste gaat van vaste recreanten, natuur en omgeving, maar ook ten koste van andere initiatieven met grote maatschappelijke waarde waarvoor stikstofruimte noodzakelijk is?

20
In juni werd de motie van het lid Van Nispen (36452-6) aangenomen waarbij de Kamer uitsprak een onafhankelijk onderzoek te willen naar alle langetermijneffecten bij een beoogde herstructurering van een camping of vakantiepark, welke stappen heeft het kabinet gezet om deze motie uit te voeren?

RGP consult, 2024: Aerius stikstofdepositie rapport, Project: Park Sandevoerde, Kennemerweg 16 te Zandvoort
Bouw recreatiewoningen en hotels vlakbij beschermde natuur stijgt in 5 jaar met 90 procent | Pointer | KRO-NCRV

Beste,

Naar aanleiding van het onafhankelijke rapport van RGP Consult, waaruit blijkt dat de stikstofberekeningen waarop de toen gepresenteerde plannen van camping Sandevoerde B.V. zijn gebaseerd aantoonbaar onjuist zijn, heeft de SP schriftelijke vragen ingediend. Ook wij hebben lokaal in Zandvoort schriftelijke (aanvullende) vragen gesteld aan ons college.

We zijn erg benieuwd hoe u hiertegen aankijkt.

Met vriendelijke groet,
Mirko Gerrits - *Fractievoorzitter van lokale partij ZEE*

zandvoort echt één

Schriftelijke vragen van ZEE aan het college van B&W van Zandvoort

Onderwerp: Twijfels over stikstofcijfers en vergunningverlening bij nieuwe economische ontwikkeling camping Sandevoerde

Geacht college,

Camping Sandevoerde is voor veel recreanten al jarenlang een vaste en geliefde verblijfplaats. Zij dreigen echter plaats te moeten maken voor een luxe park, direct naast het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. Op zichzelf al een gevoelige locatie, maar nu blijkt uit een **onafhankelijk rapport** van RGP Consult dat de stikstofberekeningen waarop de toenmalige gespresenteerde plannen zijn gebaseerd aantoonbaar onjuist zijn. Volgens dit recente rapport zou de stikstofnorm voor het nabijgelegen natuurgebied zelfs **134 keer** worden **overschreden.**

ZEE maakt zich grote zorgen over de stikstofregels die zo ruim overschreden worden, en de gevolgen daarvan voor de bouwplannen op camping Sandevoerde. Door het vervallen van interne saldering en het verplicht gebruik van de nieuwste versie van de AERIUS-calculator, is het zeer aannemelijk dat de werkelijke stikstofuitstoot nu **aanzienlijk hoger** ligt dan al eerder berekend is! Volgens onze inschatting kan de norm hierdoor mogelijk zelfs **ruim dubbel** zo ver worden overschreden dan nu is vastgesteld - wat de juridische en ecologische houdbaarheid van dit project ernstig onder druk zet.

Wij stellen het college daarom de volgende vragen:

1. Is er inmiddels formeel een plan aan het college aangeboden voor de nieuwe , economische ontwikkeling op het terrein van Camping Sandevoerde en gaat deze ook in op de nabijheid tot het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid?

2. Is het college op de hoogte van het rapport van RGP Consult, waarin wordt gesteld dat de stikstofberekeningen van Witteveen+Bos uit 2023 achterhaald zijn en de stikstofnorm met een factor 134 wordt overschreden?

3. Klopt het dat voor de door de eigenaren gewenste ontwikkeling nog geen volledige en actuele natuurvergunning is afgegeven, inclusief een AERIUS-berekening op basis van de nieuwste versie van de calculator?

4. Erkent het college dat het toepassen van intern salderen voor zowel aanleg als gebruiksfase sinds 1 januari 2020 niet meer is toegestaan? En zo ja, wat betekent dit voor de geldigheid van de gebruikte berekeningen?

5. Kan het college aangeven of er op dit moment wordt gewerkt met stikstofdata die niet meer rechtsgeldig zijn, en dus risico geven op juridische procedures? Zo ja, hoe wenst u hiermee om te gaan?

6. Is het college bereid de gebruikte stikstofcijfers onafhankelijk te laten toetsen, bijvoorbeeld door een externe partij, om helderheid te krijgen over de daadwerkelijke impact?

7. Deelt het college de zorg van ZEE dat het toestaan van dit soort projecten, zonder volledige vergunning en met discutabele stikstofcijfers, de integriteit van het gemeentelijk ruimtelijk beleid schaadt?

8. Is het college bereid om een pas op de plaats te maken met betrekking tot de nieuwe economische ontwikkeling op het terrein van camping Sandevoerde totdat er volledige duidelijkheid is over de stikstofproblematiek en alle vergunningen rechtsgeldig zijn?

9. Deelt het college de mening dat de plannen voor de nieuwe economische ontwikkeling op het terrein van camping Sandevoerde het Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid nog verder onder druk zetten?

10. Deelt het college de zorg dat de bouw van luxe vakantiehuisjes op locaties zoals camping Sandevoerde ten koste gaat van vaste recreanten, natuurwaarden én de beschikbare stikstofruimte voor maatschappelijke initiatieven?

11. Welke vergunningen zijn er op dit moment verleend voor camping Sandevoerde? Welke vergunningen zijn er geweigerd of kennen extra voorwaarden?

12. Welke vergunningen zijn er nog nodig voor deze nieuwe economische ontwikkeling op het terrein van camping Sandevoerde?

13. Welke vergunningen zijn er momenteel aangevraagd en nog in behandeling voor de nieuwe economische ontwikkeling op het terrein van camping Sandevoerde? En welke vergunningen moeten ook nog aangevraagd worden?

Wij zien uw beantwoording graag zo spoedig mogelijk tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Fractie ZEE - Zandvoort Echt Eén
Mirko Gerrits

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
S. Traudes-Noorlander
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235145187
noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 JULI 2025

Kenmerk
2421125/2421127

Uw kenmerk

Betreft: Voortzetten Kustpact

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: het voortzetten van het Kustpact.

Inleiding

Sinds 21 februari 2017 werken 59 bij de kust betrokken overheden en maatschappelijke partijen samen aan de afspraken uit het Kustpact. In het huidige Kustpact is 31 december 2025 als einddatum opgenomen. Op 4 maart 2025 is tijdens het Bestuurlijk Overleg Kustpact gesproken over de voortzetting van het Kustpact. Tijdens dit overleg hebben de Kustpact partners gezamenlijk besloten om de Kustpact samenwerking op basis van nieuwe afspraken voort te zetten tot in ieder geval 31 december 2030

Kustpact

In het Kustpact staan landelijk afspraken over een goede balans tussen ontwikkeling van recreatieve bebouwing en natuur, stilte en open landschap langs de kust. Bij het voortzetten van het Kustpact worden beperkte wijzigingen ten opzichte van het oorspronkelijke Kustpact opgenomen. Uitgangspunt van de Kustpact samenwerking 2026-2030 blijft om gezamenlijk het gesprek te voeren over relevante ontwikkelingen in de kustzone en elkaar tijdig te informeren vanuit een gezamenlijk eigenaarschap voor de kust. Zo blijven we werken aan een goede balans tussen de ontwikkeling van de kustzone enerzijds en bescherming en behoud van haar kernkwaliteiten anderzijds.

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

De formele bestuurlijke ondertekening vindt plaats via een schriftelijke ronde. Wij hebben ingestemd met de nieuwe afspraken met een beperkte wijziging van de scope. De symbolische ondertekening zal plaatsvinden tijdens de Nederlandse Kustdagen op 1 oktober 2025.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

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
S.C. Walrave
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145788
suze.walrave@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 JUNI 2025

Kenmerk
2410900/2410902

Uw kenmerk

Betreft: Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

Inleiding

In opdracht van de regio is het Masterplan Doorfietsroutes opgesteld met daarin een beschrijving op hoofdlijnen van de uitwerking van de prioritaire routes in de regio. Het stuk geeft een beeld van de omvang van de opgave en de verhouding van de financiële bijdragen.

Regionale samenwerking

De provincie is betrokken en gebruikt het plan voor programmering van projecten voor de subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid, waarmee wordt bijgedragen aan realisatie van de routes.

Tijdens het Provinciaal Verkeer- en Vervoer Beraad op 13 juni wordt het Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek ondertekend door Gedeputeerde Jeroen Olthof en feestelijk afgetrapt.

Tot slot

Ook de komende jaren werken we actief samen met gemeenten om projecten uit te werken en te realiseren. Hiermee verbeteren wij de verkeersveiligheid en faciliteren wij de inwoners en bezoekers binnen onze provincie met comfortabele doorfietsroutes.

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

Dit Masterplan biedt input om hierover het gesprek aan te gaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

p/a.

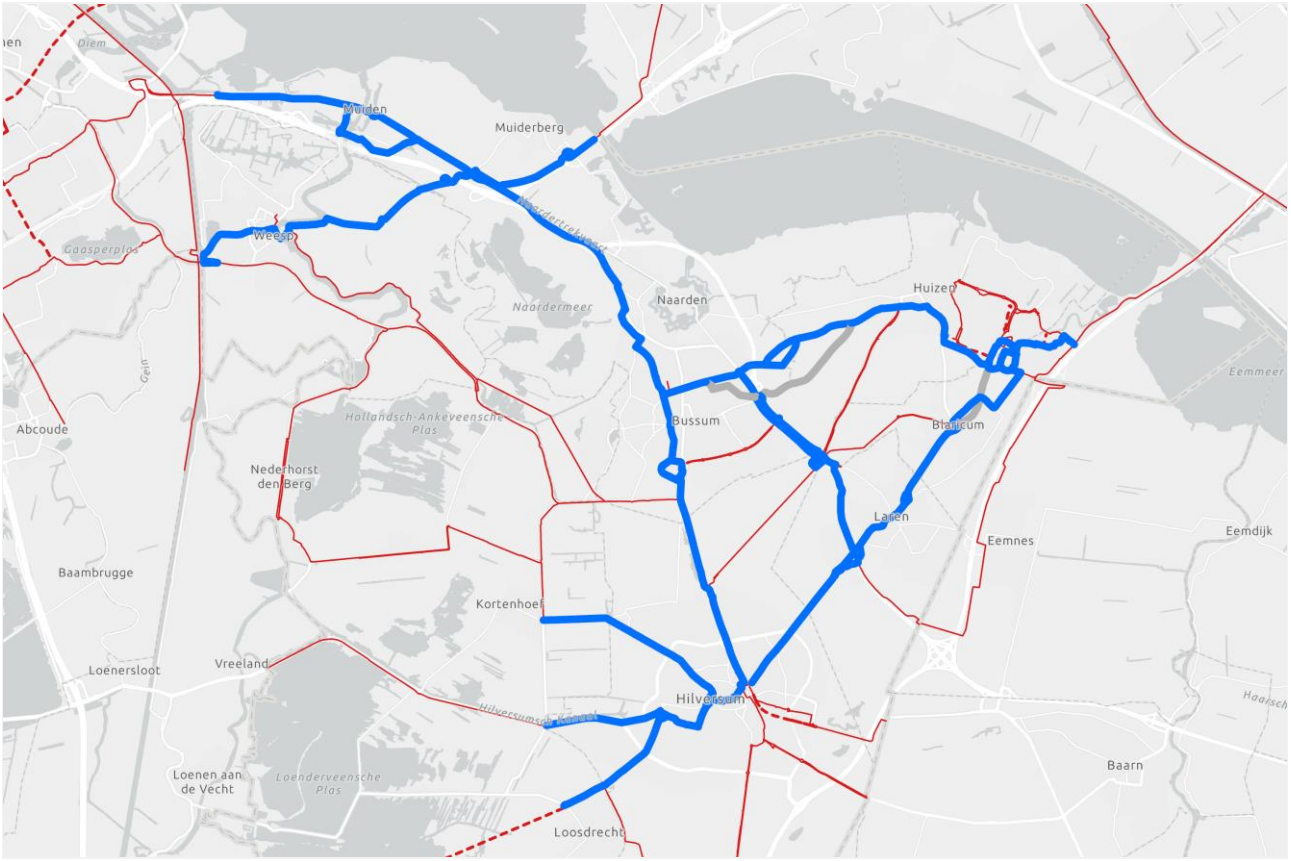
Bijlage(n)

Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

H.J. Schartman A.Th.H. van Dijk

Masterplan Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek

08-05-2025



Inhoudsopgave

Leeswijzer 3

1 Inleiding 4

2 Financiering doorfietsroutes 8
Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025 8
Aanpak 9

3 Alle doorfietsroutes 11

4 Bijzondere locaties 12

5 Landelijke budgetten 14

6 Planning en financiering 16

7 Regio op de fiets 22

8 Resumé 24

Bijlage 1 Subsidievoorwaarden en bedragen subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 26

Bijlage 2 Uitwerking 6 prioritaire routes: stand van zaken mei 2025 28

Bijlage 3 Uitvoeringsplan per prioritaire route 29
Hilversum-Huizen 30
Laren-Bussum 32
Bussum-Huizen 34
Hilversum-Amsterdam 36
Amsterdam-Almere 38
Hilversum-Wijdemeren 40

Disclaimer (Definitieve versie: 8 mei 2025)

Het voorliggende Masterplan is een product dat in ontwikkeling is. Aan zowel de tracékeuzes, als de maatregelen en de bijbehorende kostenramingen wordt thans nog gewerkt. Voor u ligt dan ook de stand van zaken van 13 juni 2025.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het overgrote deel van de bedragen die in het Masterplan genoemd worden nog niet definitief zijn en ook nog geen bestuurlijke status hebben. Met verspreiding van deze getallen dient derhalve zorgvuldig omgegaan te worden.

Leeswijzer

Voor u ligt het Masterplan voor de realisatie, financiering en het kwaliteitsniveau van de doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek. Het Masterplan heeft als doel om gestructureerde uitvoeringsafspraken te maken tussen gemeenten Gooise Meren, de BEL-gemeenten, Hilversum, Wijdemeren, Huizen, Weesp (onderdeel van de gemeente Amsterdam), de regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland. Daarnaast zijn de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland betrokken voor de routes van en naar Almere en Amsterdam. Met dit Masterplan willen wij het gesprek aangaan om tot een meerjarige uitvoerings- en financieringsafspraak te maken tussen de provincie en gemeenten. De aanpak moet leiden tot een optimale afstemming van langetermijnplanningen en begrotingen van gemeenten en provincie en daarmee tot een efficiëntere realisatie van het doorfietsnetwerk.

Het Masterplan is een gezamenlijk document van regio Gooi en Vechtstreek en de gemeenten, welke inhoudelijk en procedureel is afgestemd met de provincie Noord-Holland. Het Masterplan gaat over alle doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek, waarbij de focus in eerste instantie ligt bij de zes prioritaire routes, zoals die uitgewerkt zijn in de studie van februari 2022. Voornoemde studie is in 2023-2025 tegen het licht gehouden en aangescherpt. Met dit Masterplan willen wij een helder beeld schetsen van de omvang van de opgave en de verhouding van de financiële bijdragen. Een beschrijving op hoofdlijnen van de uitwerking van de prioritaire routes maakt onderdeel uit van het Masterplan. Voor de exacte bijdragen wordt verwezen naar afzonderlijke bijlage met de financiële onderbouwing per route.

1 Inleiding

In de regio Gooi en Vechtstreek wordt gewerkt aan een doorfietsroutenetwerk. Deze routes bevorderen het gebruik van de fiets, vooral voor korte en middellange afstanden en dragen bij aan een duurzame mobiliteit. Door de enorme groei van de elektrisch ondersteunde fietsen kunnen bewoners nu grotere afstanden afleggen binnen dezelfde reistijd, waardoor alle kernen in de regio binnen een redelijke fietsafstand van elkaar komen te liggen. Dit versterkt de bereikbaarheid en verbetert de verbindingen binnen de regio, terwijl het tegelijkertijd bijdraagt aan een vermindering van de verkeersdruk en files op niet alleen het hoofdwegennetwerk, maar ook op regionale en lokale wegen. De transitie van auto naar fiets raakt daarmee een aantal thema's: Daarmee is de fiets op de korte en middellange afstand binnen de regio Gooi en Vechtstreek het beste alternatief voor de auto.

- **Versterken van bereikbaarheid**
  Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk versterkt de bereikbaarheid van verschillende gebieden binnen de regio. Door fietspaden te optimaliseren en verbindingen te creëren tussen woonwijken, werkgelegenheid en voorzieningen, kunnen inwoners sneller en gemakkelijker hun bestemmingen bereiken.
- **Duurzaamheid**
  Fietsen stoot geen schadelijke stoffen uit. De overstap van auto naar fiets zorgt daarom voor een vermindering van de uitstoot van milieubelastende stoffen en draagt bij aan een verbeterde luchtkwaliteit. Fietsen is daarmee een duurzaam alternatief dat bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen en een beter milieu voor toekomstige generaties.
- **Bevordering van de gezondheid**
  Fietsen is een uitstekende manier om lichaamsbeweging te stimuleren, wat bijdraagt aan een betere fysieke gezondheid en welzijn van de inwoners.
- **Bestrijden van vervoersarmoede**
  Door veilige en toegankelijke fietsinfrastructuur te ontwikkelen, wordt het voor mensen met beperkte middelen eenvoudiger om zich te verplaatsen en deel te nemen aan de samenleving.
- **Het stimuleren van de lokale economie**
  Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk kan de lokale economie stimuleren door het aantal bezoekers te vergroten en de bereikbaarheid van winkels en diensten te verbeteren.
- **Versterken van toegankelijkheid**
  Een goed ontwikkeld fietsroutenetwerk zorgt ook voor een betere verbinding tussen verschillende gemeenschappen, wat de sociale cohesie ten goede komt.

In het licht van deze voordelen is het van cruciaal belang om fietsen te stimuleren en om te investeren in de ontwikkeling en verbetering van fietsvoorzieningen, vooral ook tussen de kernen. Daarom wordt er door de regio Gooi en Vechtstreek samen met de provincie Noord-Holland gewerkt aan een doorfietsnetwerk.

In 2018 hebben de partners van de MRA een intentieverklaring getekend om de ontwikkeling Metropolitane fietsroutes in de Metropoolregio Amsterdam te stimuleren. Twee van deze routes doorkruisen de Gooi en Vechtstreek,

namelijk de routes tussen Amsterdam en Almere en tussen Amsterdam en Hilversum. Het hoogwaardige fietsnetwerk in deze regio omvat echter nog meer routes. In 2019 hebben de provincie Noord-Holland, de regio Gooi en Vechtstreek en de betrokken gemeenten een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk door de Gooi en Vechtstreek. Hiervoor is in 2020 een verkennende analyse uitgevoerd, wat geresulteerd heeft in een netwerk van doorfietsroutes, waarvan in goed overleg door de regio en de provincie, zes routes als zogenaamde prioritaire routes zijn aangewezen. De zes prioritaire routes verbinden de verschillende kernen binnen de regio met elkaar en ontsluiten belangrijke voorzieningen, zoals de stations, centra en scholen. Gezien de ligging en het huidige gebruik is op deze zes routes de fietspotentie het grootst. Om die groei te stimuleren is het van het grootste belang dat op deze routes de veiligheid zo maximaal mogelijk wordt geborgd, de routes comfortabel zijn en de fietser prioriteit heeft ten opzichte van het autoverkeer. Reeds uitgewerkte en gerealiseerde doorfietsroutes laten zien dat de doorstroming voor de fiets op de routes aanmerkelijk verbetert, dat de kans op ongevallen sterk gereduceerd wordt en dat het fietsgebruik toeneemt en dat het autogebruik afneemt. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor de autoverplaatsingen die niet vervangen kunnen worden door de fiets en verbetert de doorstroming en bereikbaarheid in de regio. Tenslotte is fietsen ook beter voor het milieu en de gezondheid van de fietsers. De in MRA-verband afgesproken routes Amsterdam-Almere en Amsterdam-Hilversum maken deel uit van de zes prioritaire routes. De prioritaire routes sluiten aan de randen van de regio aan op doorfietsroutes in de naburige regio's in de richting van Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht.

In de "Uitwerking Prioritaire Doorfietsroutes Gooi en Vechtstreek" (NL22-648800269-16704) van 11-02-2022[1] zijn de zes prioritaire routes verkend en langs de landelijke en provinciale norm van doorfietsroutes gelegd, hetgeen tot een voorlopig ontwerp voor deze zes prioritaire routes heeft geleid. Bij de kwalitatieve normering van de doorfietsroutes zijn de richtlijnen en aanbevelingen van het CROW "Inspiratieboek snelle fietsroutes" en het Fietsberaad gehanteerd.

In 2022 heeft het bestuur van de regio Gooi en Vechtstreek en de provincie Noord-Holland de zes prioritaire routes vastgesteld en met een bestuurlijke intentieverklaring "Intentieverklaring Hoogwaardig Fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek" de intentie uitgesproken en vastgelegd om samen te werken aan de realisatie van een regionaal hoogwaardig fietsnetwerk in de Gooi en Vechtstreek.

[1] https://www.regiogv.nl/wp-content/uploads/2022/04/Rapportage-uitwerking-prioritaire-doorfietsroutes-gooi-en-vechtstreek.pdf



De doorfietsroutes en het maatregelenpakket liggen op hoofdlijnen vast. Ook van de realisatiekosten is een raming gemaakt. De investeringskosten van de realisatie van deze zes prioritaire routes is in 2022, op basis van een voorlopig ontwerp, geraamd op 34 miljoen euro. Hierbij is opgemerkt dat er op dat moment nog een aantal routekeuzes gemaakt zouden moeten worden en dat de realisatie afhankelijk is van onder meer de participatie, subsidievoorwaarden en financieringsmogelijkheden. Bij de realisatie wordt gestreefd naar de hoogst haalbare doorfietsroute kwaliteit. De overige doorfietsroutes in de regio zijn nog niet uitgewerkt, met als gevolg dat daar ook nog geen kostenindicatie voor opgesteld kan worden. Met uitzondering van de Middenweg in Wijdemeren, waar inmiddels wel al maatregelen en een kostenindicatie beschikbaar zijn.

Nu het bestuurlijk draagvlak een feit is, de mobiliteitstransitie noodzaak is geworden door de toegenomen filedruk, de bereikbaarheid van de regio onder druk staat, er meer woningen en bedrijvigheid bijkomt, wordt het tijd om de doorfietsroutes ook daadwerkelijk te gaan realiseren. De kaders zijn er, de ontwerprichtlijnen voor de routes liggen klaar, de wil en ambitie is er, aan het werk!

In 2023 en 2024 zijn hiervoor de eerste stappen gezet. De eerste subsidieaanvragen zijn gedaan en toegekend. Maatregelen op de verschillende routes worden al uitgevoerd in het kader van werk met werk maken en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden de doorfietsroutes meegenomen. Vanuit de gemeenten is sterke behoefte om de cofinanciering zo optimaal mogelijk aan te laten sluiten bij de gemeentelijke begrotingssystematiek en het realisatieproces van infrastructuurmaatregelen. In het verlengde daarvan is het de wens om meerjarige afspraken te maken met een substantieel gezamenlijk budget van gemeentelijke middelen en provinciale subsidiëring en dit ook gezamenlijk vast te leggen. Dit vraagt van de provincie een maximale inzet op meerjarige afspraken en vanuit de gemeenten, naast meerjarige begrotingen vooral inzet op het realiseren van een maximale kwaliteit van de doorfietsroutes binnen de lokale ruimtelijke mogelijkheden en kwaliteiten én het maatschappelijk draagvlak. Gezien het historische karakter van de regio en de ruimtelijke, culturele en landschappelijke kwaliteiten van de omgeving van de

verschillende routes streven regio en provincie naar een maximale doorfietsroutekwaliteit. Indien lokale bijstellingen noodzakelijk zijn, worden oplossingen gezocht die verkeersveilig zijn en een zo maximaal mogelijke doorfietsroutekwaliteit garanderen. Hierbij worden het “Inspiratieboek snelle fietsroutes” (verbijzondering van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW), de ontwerpcriteria uit de Actieagenda Fiets van de provincie Noord-Holland en een ‘voldoende beoordeling’ met de Ontmoetingenvoorspeller van het Fietsberaad als richtlijn genomen, alsmede de te maken afspraken tussen gemeenten en provincie in gezamenlijke regiosessies over de tracés en maatregelen. In geval van een lagere kwaliteit van de maatregelen, treden gemeenten en provincie in overleg over een ieders bijdrage.

Het Masterplan vormt een uitvoeringskader voor de zes prioritaire routes bestaande uit een stappenplan voor een meerjarige aanpak en een set van financiële, procedurele en kwaliteitsafspraken tussen provincie, regio en gemeenten om in een periode tot 2040 om de doorfietsroutes te gaan realiseren. Dit Masterplan, dat vooral gericht is op een planning, raming en financiering van de doorfietsroutes, moet een handvat zijn om het gesprek tussen regio, gemeenten en provincie aan te gaan over de cofinanciering van alle maatregelen vanaf 2025. Over de prioritering en te voorziene knelpunten in de realisatie worden separaat afspraken gemaakt tussen gemeenten en provincie.

2 Financiering doorfietsroutes

Om de doorfietsroutes te realiseren, moet de financiering in orde zijn. Naast de budgetten die gemeenten zelf gereserveerd moeten hebben, verstrekt de provincie Noord-Holland subsidie ter cofinanciering. Tot 2025 is subsidie verstrekt vanuit de regeling Kleine Infrastructuur. De (maximale) bijdrage was daarbij afhankelijk van de aard, omvang en kwaliteit van de maatregelen. Voor een toelichting op de oude regeling wordt verwezen naar bijlage 1.

Nieuwe subsidieregeling vanaf 2025

De provincie Noord-Holland heeft op basis van een verbeterwens voor de subsidieregeling Kleine Infrastructuur besloten tot een aanpassing van de subsidieregeling. In plaats van een toewijzing van subsidie gebaseerd op volgorde van indienen, is er behoefte aan een meerjarig programma gebaseerd op een risico gestuurde aanpak. Door het invoeren van een meerjaren aanpak (2025 t/m 2027) voor de subsidies die de provincie verleent aan gemeenten voor het verbeteren van hun infrastructuur, wil de provincie Noord-Holland dat de beschikbare middelen efficiënt worden ingezet op de meest urgente knelpunten. Dat betekent dat subsidie wordt verleend aan die locaties waar de grootste verkeersveiligheidsknelpunten zijn of die als prioritaire schakels in het doorfietsnetwerk zijn vastgesteld. Daarnaast stelt de provincie gemeenten in staat om vooruit te kijken en budget te reserveren voor aankomende projecten binnen de geldende subsidieperiode, waarop cofinanciering benodigd is ter verbetering van de verkeersveiligheid en het realiseren van doorfietsroutes. Het is voor gemeenten noodzakelijk om ook na de lopende tijdhorizon van de subsidieregeling middelen voor de realisatie van de routes en het verbeteren van de verkeersveiligheid in de gemeentelijke begroting te reserveren. Hoewel die mogelijkheid niet in de huidige subsidieregeling zit, gaan regio en provincie ervan uit dat de provincie ook na 1 januari 2028 de subsidieregeling continueert om het gehele doorfietsnetwerk te kunnen realiseren. In het tweede kwartaal van 2025 gaat de provincie gesprekken aan met de verschillende gemeenten om de maatregelen voor 2028 te inventariseren en zo ieder jaar verder.

De provincie Noord-Holland stelt in 2025-2027 €10,0 miljoen per jaar beschikbaar voor verkeersveiligheidsprojecten bij de gemeenten in het regiegebied bestaande uit de gehele provincie Noord-Holland, exclusief de Vervoerregio Amsterdam. En van 2025-2027 €4 miljoen per jaar voor de doorfietsroutes. Hier bovenop overprogrammeert de provincie 25%, leidend tot een budget van €8.453.000 voor programmering van projecten in de Gooi en Vechtstreek tussen 2025 en 2027. Voor doorfietsroute- en verkeersveiligheidsprojecten en projecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie met maximale subsidiepercentages. Voor verkeersveiligheidsprojecten zonder combinatie met onderhoud wordt 75% gerekend en voor doorfietsrouteprojecten 90%. Voor doorfiets- en verkeersveiligheidsprojecten in combinatie met rioleringswerkzaamheden rekent de provincie 35%, waarbij de kosten voor het vervangen van de riolering niet subsidiabel zijn.

De voorwaarden voor subsidieverlening zijn ongewijzigd gebleven aan die van de regeling tot eind 2024, zie eveneens bijlage 1.

Op grond van de inmiddels gemaakte afspraken voor de subsidieperiode van 2025 t/m 2027 blijkt dat het vrijgemaakte subsidieplafond niet toereikend is voor alle benodigde maatregelen voor de periode 2025 – 2027 op de doorfietsroutes

te realiseren, laat staan het gehele doorfietsroute netwerk in de Gooi en Vechtstreek bij gelijkblijvende subsidiebedragen in de daaropvolgende jaren. Bovendien wordt er vanuit dezelfde pot ook subsidie verstrekt aan andere verkeersveiligheidsmaatregelen dan doorfietsroutes. Zowel provincie als regio streven naar een goede afstemming in de realisatie van de maatregelen en het maximaal reserveren en beschikbaar stellen van de bijdragen.

Aanpak

De nieuwe provinciale subsidieregeling stuurt op prioritering van projecten, op het realiseren van ontbrekende schakels en uiteindelijk op het volledig realiseren van routes. Om die reden is een Masterplan opgesteld dat een kader vormt met een voorstel voor planning, financiering en kasritme voor zowel de korte als lange termijn van de uit te voeren maatregelen.

De huidige vorm van subsidiëring richt zich op losse projecten binnen twee categorieën, enerzijds om de verkeersveiligheid te verbeteren en anderzijds om het aanleggen van doorfietsroutes mogelijk te maken. Dit alles binnen een vooraf gemaximaliseerd budget voor de regio en de provincie Noord-Holland. In overleg en onder strikte voorwaarden is het daarbij mogelijk om projecten onder de twee subsidiecategorieën onder te brengen, of maatregelen onderling tussen de categorieën uit te wisselen.

Vanuit het belang van de gebruiker – een fietser die gebaat is bij een continue hoogwaardige route – heeft de regio de voorkeur om de routes vanaf 2025 gebundeld aan te vragen. Hierbij wordt een continuïteit in de (realisatie van de) route nagestreefd. Deze methode biedt daarnaast de gemeenten de mogelijkheid om hun langetermijnplanning en begrotingen beter af te stemmen en bestuurlijk geaccordeerd te krijgen. Het volledig realiseren van het netwerk is een financiële uitdaging die zowel bij de provincie, als ook bij de gemeenten niet binnen 3 jaar (huidige looptijd regeling) kan worden opgelost. Om die reden is – op basis van een voorstel van de provincie – een selectiemethode opgesteld om maatregelen te scoren op basis van effect en inspanning. Op basis van deze criteria is door alle partijen in overleg een gezamenlijke prioritering opgesteld, waarbij de hoogst scorende maatregelen in de eerste periode worden opgepakt. Het is het voornemen om deze regeling ook na 1 januari 2028 jaarlijks te continueren, totdat het gehele netwerk gerealiseerd is.

De lange termijnafspraken vergemakkelijken het voor gemeenten om budgetten en capaciteit vrij te maken, om aan te haken bij onderhoudsplannen en vooraf een hoogwaardige kwaliteit na te streven bij de planvoorbereiding en uitwerking.

De gemeenten constateren dat het huidige beoordelingskader van de subsidiepercentages volledig volgens het ideaalbeeld van de CROW-richtlijnen plaatsvindt. Echter, de huidige ruimtelijke inrichting van de Gooi en Vechtstreek maakt dat het in een beperkt aantal gevallen, om dwingende maatschappelijke, ruimtelijke of cultuurhistorische redenen, niet mogelijk is aan de kwaliteitseisen van doorfietsroutes te kunnen voldoen. In die gevallen gaan de gemeenten, samen met de provincie, op zoek naar de hoogst haalbare kwaliteit en een ieders bijdrage in de oplossing. Het gezamenlijke doel van alle partijen is tenslotte om te komen tot hoogwaardige doorfietsroutes en daarmee een zo optimaal mogelijk fietsklimaat voor de Gooi en Vechtstreek.

Om maximaal effect te behalen, moeten de doorfietsroutes aansluitend zijn. Daarom is van belang dat er uiteindelijk cofinanciering verstrekt wordt voor de

gehele routes. De provincie deelt deze gedachte en heeft daarom, in overleg met de gemeenten, een groot deel van de route Hilversum-Amsterdam op de subsidielijst geplaatst om de continuïteit van de route te garanderen. Er is echter geen garantie op budget voor het finaliseren van het gehele doorfietsroutenetwerk in de regio, vanuit zowel de provincie als het Rijk. Ook de gemeenten hebben de budgetten voor de langere termijn nog niet vastgesteld. Het streven is dan ook om met elkaar stapsgewijs lange termijn afspraken te maken over de gehele routes en op deze manier te werken aan een gezamenlijke en gedragen aanpak.

In de afgelopen periode zijn een groot aantal trajecten uitgewerkt en zijn de maatregelen geraamd. De geraamde kosten voor de periode 2025-2027 (de huidige subsidieperiode) zijn hoger dan het beschikbare budget bij gemeenten en provincie. Om die reden is in gezamenlijk overleg tussen gemeenten en provincie een prioritering aangebracht in de maatregelen. Daarmee zijn er niet alleen voor de komende jaren, maar ook op langere termijn nog onvoldoende middelen beschikbaar om de 6 prioritaire routes compleet uit te voeren, hetgeen wel de gezamenlijke ambitie is, zoals die is vastgelegd in de gemeenschappelijke Intentieverklaring hoogwaardige fietsroutes Gooi en Vechtstreek. Om die reden maken de provincie en de gemeenten de afspraak de subsidieregeling in stand te houden en een maximaal beschikbaar budget in de gemeentelijke begrotingen vast te leggen.

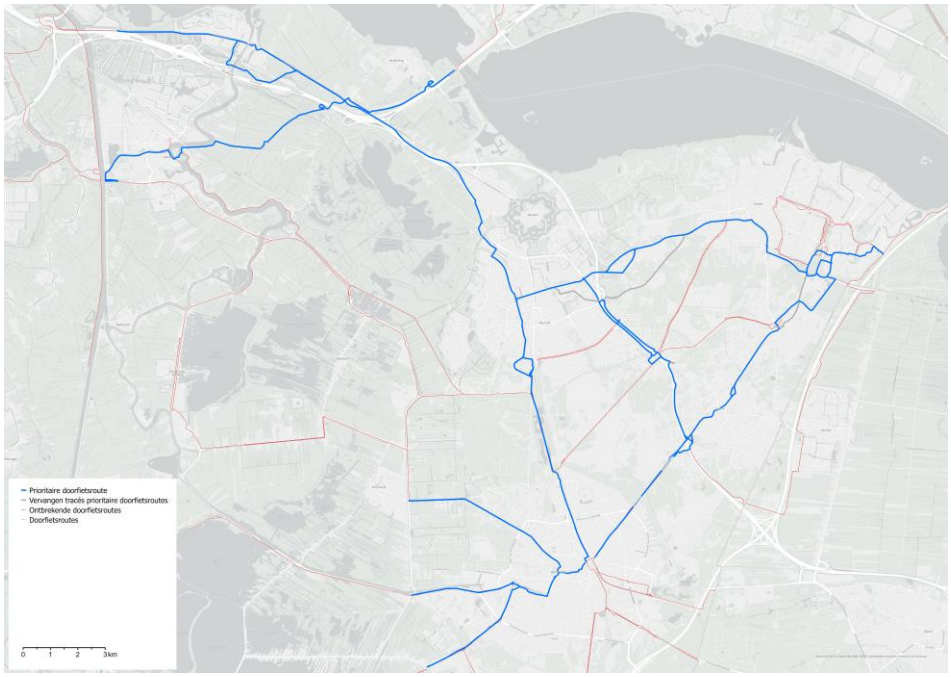
3 Alle doorfietsroutes

Hoewel de regionale focus voornamelijk op de prioritaire doorfietsroutes ligt, is het belangrijk om ook andere doorfietsroutes mee te nemen in de planning. Deze routes zijn van groot belang voor de ontsluiting en het verbinden van belangrijke lokale en regionale bestemmingen. Alle doorfietsroutes spelen een essentiële rol in het stimuleren van fietsgebruik en zijn daarom onmisbaar in een goed functionerend en samenhangend fietsnetwerk.

Een specifiek voorbeeld is knooppunt Crailo, waar de aansluitende doorfietsroutes van grote invloed zijn op de regionale bereikbaarheid, maar niet alle routes zijn prioritair en komen om die reden niet op de huidige prioriteitenlijst voor. Ondanks dat deze routes niet als prioritair zijn bestempeld, is het essentieel dat ze meegenomen worden in de realisatie, aangezien ze een substantiële bijdrage kunnen leveren aan het regionale fietsnetwerk. Door voor dit punt ook de overige doorfietsroutes aan te pakken, wordt de knoop met al haar voorzieningen beter bereikbaar, groeit de potentie van de knoop en draagt het bij aan het draagvlak van de OV-hub en ontstaat er een optimale uitwisseling tussen de verschillende routes naar de omliggende gemeenten.

Tot slot wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is om uitsluitend prioritaire routes te financieren. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt kunnen ook maatregelen op niet prioritaire routes worden voorgesteld. Deze maatregelen worden dan meegenomen in de prioriteitsstelling.

In onderstaande afbeelding zijn in blauw de prioritaire doorfietsroutes en rood de overige doorfietsroutes weergegeven, zoals ze ook vastgelegd zijn in de fietsnetwerken van de provincies Noord-Holland en Flevoland. De kaart is eveneens opgenomen in de bijlagen.



Afb. Alle doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek.

4 Bijzondere locaties

De verwachting is dat voor alle doorfietsroutes de gemeenten en provincie gezamenlijk tot een uitwerking en realisatie van de route kunnen komen. Bij twee locaties is ook het Rijk als directe stakeholder betrokken. Het betreft het knooppunt Crailo in relatie tot de omliggende gebiedsontwikkelingen en de aansluiting van de A1 en een alternatief voor de Hakkelaarsbrug als schakel in de ontsluiting van de Flevopolder in de route Amsterdam-Almere. Voor deze locaties is nader onderzoek en afstemming noodzakelijk, mede omdat het Rijk en mogelijk ook ProRail een inhoudelijke inbreng zou kunnen en willen hebben in de mogelijke oplossing.

Door de impact op het netwerk, maar ook de omvang van de ingreep, vragen de locaties om een separate aanpak en financieringsvoorstel. Gezien de ambitie vanuit het Rijk in de gewenste mobiliteitstransitie, de reductie van de automobiliteit en de verbetering van de verkeersveiligheid, mag verwacht worden dat het Rijk ook een bijdrage aan de realisatie van de maatregelen zal doen.

Crailo

Voor Crailo ligt er een mobiliteitsperspectief dat onderschreven is door alle gemeenten en vanuit de provincie Noord-Holland. Over het mobiliteitsperspectief zijn nog geen definitieve uitvoeringsafspraken gemaakt. Door de provincie Noord-Holland is in 2024 een eerste inventarisatie uitgevoerd naar de verschillende ruimtelijke en mobiliteitsopgaven, financieringsvraagstukken en stakeholders voor het betreffende gebied. In overleg met de provincie Noord-Holland is een (tijdelijke) gebiedsregisseur aangesteld onder directe aansturing van de regio Gooi en Vechtstreek.

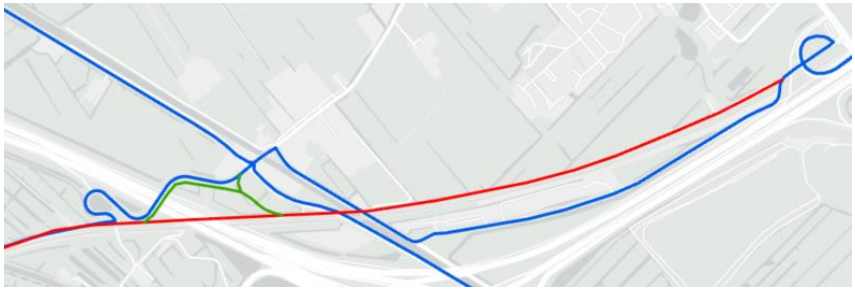
De gebiedsregisseur stelt met de regiogemeenten en de provincie een gezamenlijk ruimtelijk en financieel kader op als bouwstenen voor de definitieve uitvoeringsafspraken. Het resultaat is een bestuurlijk vastgestelde voorkeursvariant op schetsniveau en een financiële verdeelsleutel met gemeenten, regio en provincie. Het nieuwe mobiliteitsperspectief met de inpassing van de verschillende doorfietsroutes moet in 2030 gereed zijn, voordat de woonwijken Crailo en Craibosch zijn ontwikkeld.



Afb. Fietstunnel bij Crailo (Bron: Mobiliteitsperspectief Crailo, 29 oktober 2020).

Hakkelaarsbrug

De huidige Hakkelaarsbrug is een strategische schakel in twee doorfietsroutes, te weten van Hilversum naar Amsterdam en van Almere naar Amsterdam. In de afgelopen jaren hebben verschillende onderzoeken uitgewezen dat de huidige brug tal van verkeerskundige knelpunten heeft en dat de oplossingen voor het fietsverkeer met gebruikmaking van de huidige brug en aansluitende route naar Almere niet tot een hoogwaardige doorfietsroute gaat leiden. Reeds bij de studie in 2022 naar de doorfietsroutes in de regio Gooi en Vechtstreek is al geconstateerd dat er een alternatief tracé tussen de A1 en de Gooise brug, alsmede een andere koppeling van beide doorfietsroutes ter plaatse van de Hakkelaarsbrug mogelijk is. Voorgesteld wordt om in samenwerking tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland, de regio's Gooi en Vechtstreek en VRA en de gemeenten Gooise Meren, Almere, Amsterdam (stadsdeel Weesp), alsmede RWS en ProRail een verkenning uit te laten voeren naar de mogelijkheden en de haalbaarheid van een alternatief tracé. Opgemerkt wordt dat de baten van deze verbetering voor de verschillende stakeholders geheel anders kunnen liggen. Deze studie dient in 2025 opgepakt en afgerond te worden, opdat de uitkomsten meegenomen kunnen worden in de realisatie van beide doorfietsroutes.



Afb. Alternatieve tracés Hakkelaarsbrug (rood en groen) en huidig tracé (blauw).

5 Landelijke budgetten

Doorfietsroutes staan inmiddels ook op de nationale mobiliteitsagenda. Door het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) hebben de doorfietsroutes in het najaar van 2023 een plaats gekregen in het MIRT. Dat betekent dat het Rijk in samenspraak met provincies en regio's werken aan een langjarige agenda en (co)financiering voor het realiseren van de doorfietsroutes. In het kader van het NTF is een inventarisatie gemaakt van het netwerk aan doorfietsroutes in Nederland. Hierbij wordt onder meer onderscheid gemaakt in regionale doorfietsroutes en het slechten van Rijksbarrières.

Een eerste stap hierin heeft in 2024 plaatsgevonden middels een mogelijke rijksbijdrage van € 4 miljoen voor doorfietsroutes in Noord-Holland. Hoewel de provincie de route Amsterdam-Hilversum hiervoor heeft aangemeld, is dit verzoek niet door het Rijk gehonoreerd. De provincie blijft bij het Rijk aandacht vragen voor de betreffende Rijksbarrières.

In de voortgangsrapportage Doorfietsroutes geeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan dat zij in 2024 een Uitvoeringsagenda Fiets heeft opgesteld. Met deze Uitvoeringsagenda is een concretere uitwerking gegeven aan de koers van het NTF en de IenW Fietsambitie '22-'25. In de Uitvoeringsagenda staan 30 acties genoemd, verdeeld over 6 actielijnen, te weten:

- Fietsen naar het werk,
- Fiets in woningbouw,
- Fietsen voor iedereen,
- Fietsland nr. 1 wereldwijd,
- Fiets in het mobiliteitssysteem,
- Samenwerking en kennisdeling en -ontwikkeling nationaal.

Bij al deze acties is fietsverkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.

Vanuit de 1e actielijn 'Fietsen naar het werk', stelt het Rijk vanaf 2024 structureel € 6 miljoen per jaar beschikbaar om via cofinanciering bij te dragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het Rijk heeft in het najaar van 2024 de eerste tranche van drie jaar (€ 18 miljoen) verdeeld over twaalf doorfietsprojecten. Binnen de provincie Noord-Holland is in 2024 aan de gemeente Schagen hieruit een bijdrage van € 1,5 miljoen toegekend voor doorfietsroute F9: Schagen – Warmenhuizen – Alkmaar.

Andere acties uit deze Uitvoeringsagenda zijn o.a. de campagne Kort ritje? Da's zo gefietst!, bijdragen aan stations-stallingen, City Deal Fietsen voor Iedereen, het programma Doortrappen: Veiliger fietsen tot je 100ste, Fiets in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de samenwerking in Tour-de-Force verband.

Het nieuwe kabinet heeft fiets niet specifiek benoemd in het Regeerprogramma. Indirect blijft de samenwerking op fietsgebied echter belangrijk. Bijvoorbeeld voor de ontsluiting van (nieuwe) woningbouwlocaties. Hiervoor is door het kabinet € 2,5 miljard extra beschikbaar gesteld via het Mobiliteitsfonds. Over de verdeling hiervan worden in 2025 nadere afspraken gemaakt.

In het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), een programma van Rijk en regio, is gewerkt aan een integrale strategie op het

gebied van verstedelijking en mobiliteit in de Metropoolregio Amsterdam. Naast de auto en het openbaar vervoer is ook de fiets als potentieel aantrekkelijk alternatief bestempeld. In het Toekomst vast Investeringspakket (TVIP) voor de Amsterdam Bay Area zijn afspraken gemaakt tot en met 2030. Het TVIP bestaat uit maatregelen voor de korte termijn (2030), die randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de Amsterdam Bay Area rond de thema's werken, bereikbaarheid, duurzaamheid en natuur & ecologie. Voor het verbeteren van de faciliteiten van het fietsverkeer is een bedrag bestemd voor de verbetering van de relatie Amsterdam-Almere in de vorm van het ontwikkelen van een doorfietsroute. In overleg met het Rijk (BZK) heeft gemeente Almere (regionaal beheerder van de betreffende middelen) de gelden bestemt voor het gedeelte van de route binnen Almere, tussen Almere-Centrum en Lelystad, het zogenaamde Spoorbaanpad. Gemeente Almere is recent gestart met de uitwerking van deze maatregelen en daarmee de besteding van de TVIP gelden. Daarmee zijn deze gelden (vooralsnog) niet beschikbaar voor het gedeelte Amsterdam-Almere Centrum, in het bijzonder de Maxisweg en de aansluiting op de Hollandse brug. Mochten op termijn de maatregelen op het Spoorbaanpad of een alternatieve route om praktische redenen niet mogelijk zijn, op maatschappelijke bezwaren stuiten of niet realiseerbaar zijn voor 2030, dan kan heroverweging van (een deel van) de TVIP-gelden overwogen worden.

6 Planning en financiering

Dit hoofdstuk bevat de thans voorliggende planning van de uit te voeren projecten en de benodigde financiering en kasritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten, voor die routes waar het tracé is vastgesteld en de maatregelen op VO-niveau zijn uitgewerkt. Voor die routes waar het tracé en de maatregelen nog moeten worden vastgesteld is voor zover mogelijk een globale kosteninschatting in het overzicht opgenomen.

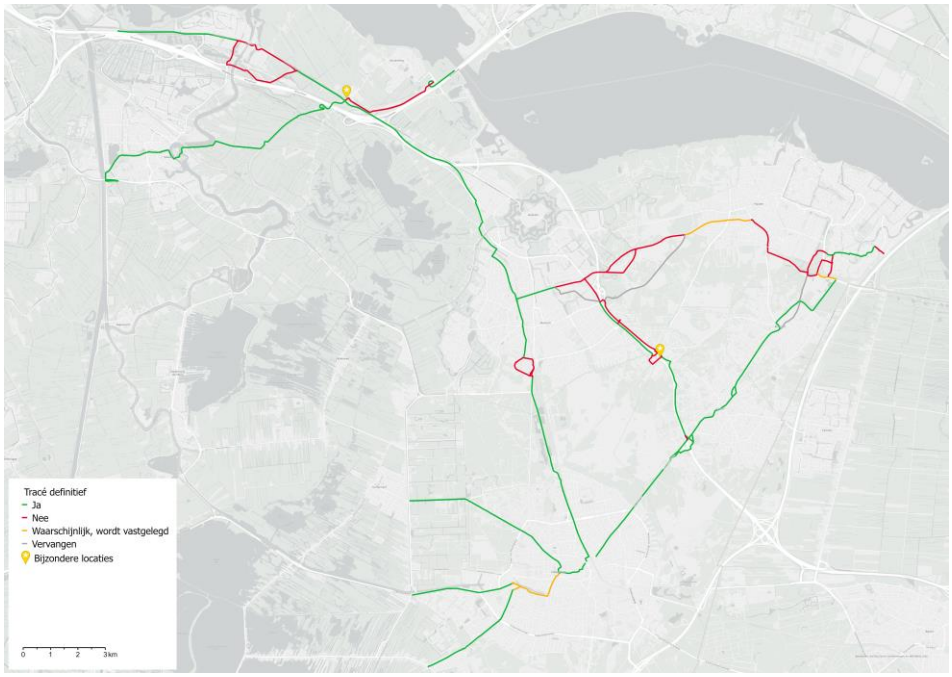
Hiermee is op routeniveau een voorlopige inschatting gemaakt van de benodigde financiering en het jaarritme, uitgesplitst naar zowel subsidie van de provincie als eigen bijdragen van de gemeenten. Dit geeft een indicatie welke stappen genomen worden en in welke volgorde, tijd en bijbehorende kosten en bijdragen, zodat er duidelijke afspraken gemaakt kunnen worden over de benodigde subsidie. Bijlage 2 bij dit Masterplan gaat gedetailleerd in op de route, de maatregelen, de onderzoeken en planvorming, de uitwerking en uiteindelijk de realisatie. Hier is ook een doorkijk gegeven naar de kosten en de verwachte bijdragen van de verschillende partijen.

Intussen wordt online een regionale webviewer bijgehouden. In deze webviewer houden gemeenten zelf bij wat de status is van de verschillende tracés van de doorfietsroutes. Denk hierbij aan het jaar van uitvoering, de realisatiekosten, mate van draagvlak en de maatregelen die genomen worden. De tool bevat uitgebreide informatie over de routes en tracés en is naar de wens van de regio ingericht. In de tool is extra ruimte gereserveerd voor specifieke aandachtspunten. Zijn de maatregelen al vastgesteld door de raad? Is er nog participatie nodig? Moet er nog een tracékeuze gemaakt worden? Deze regionale viewer heeft een tijdelijk karakter en is vooral gericht op de lokale voortgang van de realisatie van de prioritaire routes. Daarbij wordt lokale en regionale beslisinformatie omtrent de routes en tracédelen opgenomen. De regionale viewer is gebaseerd op de provinciale viewer en de data is uitwisselbaar. Echter de regionale viewer is vooral gericht op de lokale monitoring, besluitvorming en de afstemming tussen de gemeenten onderling.

Er wordt gewerkt met verschillende kleurcodering per tracé en/of kruispunt om in een oogopslag te zien waar de aandachtspunten zijn in de realisatie van het doorfietsnetwerk.

Huidige stand van zaken (21-03-2025)

Op dit moment zijn de meeste tracédelen uitgewerkt tot schetsontwerp en/of voorlopig ontwerp (SO/VO), met uitzondering van de tracédelen, waarvoor nog geen definitief tracé is vastgelegd.



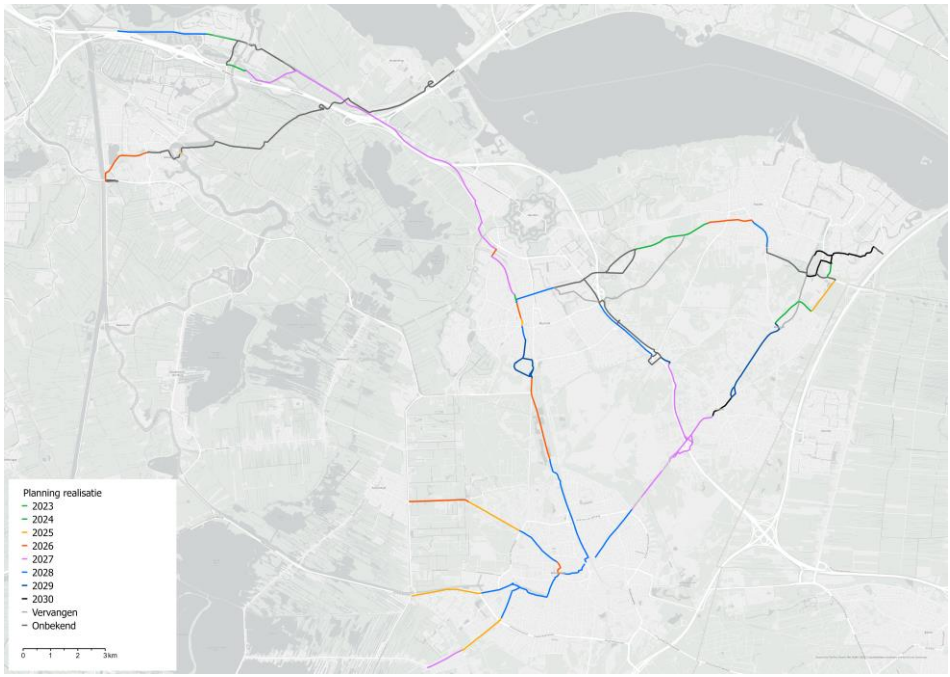
Afb. Tracébepaling prioritaire routes Gooi en Vechtstreek (stand 28-04-2025). De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen tracé definitief en bestuurlijk vastgesteld
- Geel tracé definitief, nog niet bestuurlijk vastgesteld
- Rood tracé nog niet definitief, nader onderzoek loopt of wordt opgestart
- Grijs tracé is vervangen

Alle tracés worden uiteindelijk vastgesteld en uitgewerkt tot een definitief ontwerp (DO), inclusief SSK-raming per tracédeel. Hierna kunnen de tracédelen worden gerealiseerd en opgeleverd.

In de afgelopen periode is gewerkt aan het bepalen van de maatregelen, de kosten en de verwachte realisatietermijn van de verschillende routedelen. In onderstaande afbeelding is de verwachte planning van de realisatie van de maatregelen weergegeven.

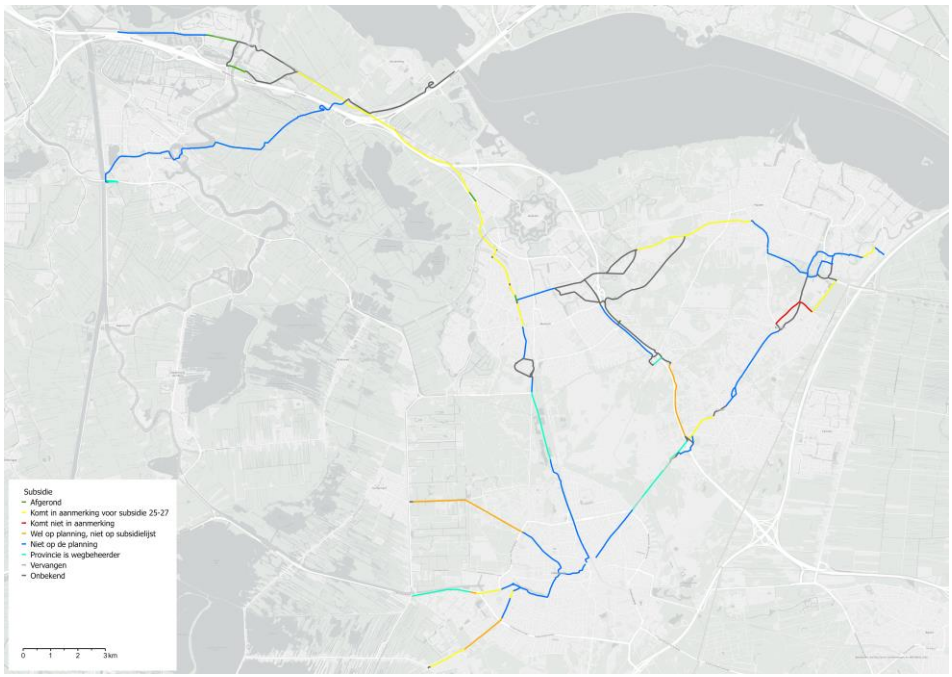


Afb. Verwachte realisatieplanning routedelen prioritaire routes (stand 28-04-2025). De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen gereed (2024/2025)
- Oranje 2025
- Rood 2026
- Paars 2027
- Blauw 2028
- Donker Blauw 2029
- Zwart 2030
- Licht grijs Vervallen
- Donker grijs Onbekend

In het kader van de provinciale subsidieregeling zijn voor de periode 2025-2027 alle tracédelen beoordeeld en afgewogen op basis van de mate van effectiviteit en realiseerbaarheid (zie paragraaf 1.3). Dit heeft geleid tot een verdeling van de beschikbare subsidies voor doorfietsroutes en verkeersveiligheid voor de regio Gooi en Vechtstreek hetgeen is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afb. Subsidietoekenning tracédelen prioritaire routes (stand 28-04-2025). De kaart is ook in de bijlagen opgenomen.

Toelichting bij de kaart:

- Groen gereed
- Geel op planning wegbeheerder en ook op subsidielijst van provincie (wel realiseren met subsidie)
- Oranje wel op de planning maar niet op de subsidielijst van de provincie (realiseren zonder subsidie)
- Rood komt niet in aanmerking voor subsidie
- Blauw niet op de planning
- Mint provincie is wegbeheerder
- Lichtgrijs vervangen
- Grijs onbekend

Investeringen en verwachtingen zes prioritaire routes.

In het afgelopen jaar is €1.180.000,- geïnvesteerd in de prioritaire doorfietsroutes routes binnen de Gooi en Vechtstreek en wel binnen de gemeenten Huizen en Gooise Meren.

PM geïnvesteerd bedrag opsplitsen naar wegbeheerders en locaties

Voor de komende subsidieperiode, 2025-2027 worden op basis van voorlopige ontwerpen, de realisatiekosten van te realiseren maatregelen geraamd op €12.901.000,-. Dit is inclusief de maatregelen in het VRA-gebied en de maatregelen die de provincie treft op haar eigen fietspaden.

Voor de lange termijn zijn op de verschillende routes ook al maatregelen uitgewerkt en is een bedrag geraamd van €12.881.000,-.

Momenteel zijn daarmee voor de zes prioritaire routes maatregelen uitgewerkt waarvan de realisatiekosten geraamd worden op €25.782.000,-.

In onderstaande tabel zijn de bedragen per wegbeheerder uitgesplitst.

Realisatie-kosten x 1000	'25-'27	>'27	Opmerking
Weesp	577	1.182	Sub VRA mogelijk
Provincie	361	1.377	Eigen middelen
Gooise Meren	4.535	4.774	Sub. NH mogelijk
Hilversum	3.272	2.890	Sub. NH mogelijk
Wijdemeren	492	0	Sub. NH mogelijk
Huizen	1.328	817	Sub. NH mogelijk
Blaricum	540	1.841	Sub. NH mogelijk
Laren	1.796	0	Sub. NH mogelijk
Totaal	12.901	12.881	

Tab. Realisatiekosten PR per wegbeheerder (01-12-2024).

PM subsidie en eigenmiddelen gerealiseerde projecten (Langerhuizerweg tot aan Flevolaan) opnemen

Opgemerkt wordt dat een aantal tracés recent gewijzigd is. Voor de nieuwe tracés zijn nog geen maatregelen uitgewerkt. Dat geldt ook voor twee majeure locaties, te weten de Hakkelaarsbrug en de tunnel bij Crailo. Voor deze locaties worden nog ramingen opgesteld en aan bovenstaand overzicht toegevoegd. Deze nieuwe locaties zijn derhalve niet meegenomen in de bespreking over een mogelijke subsidiebijdrage vanuit de provincie Noord-Holland.

Voor de komende periode wordt ervan uitgegaan dat de provincie in haar eigen realisatiekosten kan voorzien en dat de VRA bijdraagt in de realisatie van de maatregelen in Weesp.

De provincie heeft op dit moment €4.192.000 gereserveerd vanuit het verkeersveiligheidsbudget voor gecombineerde verkeersveiligheid en doorfietsroute projecten. Dit bedrag is aanvullend op het gereserveerde doorfietsroutebudget van €3.024.000,00 voor de regio Gooi en Vechtstreek. In totaal komt dit neer op een subsidiebudget van tot €7.216.000 voor

verkeersveiligheidsmaatregelen en doorfietsroutemaatregelen voor de periode 2025 t/m 2027.

Opm. Middenweg (niet prioritair) staat op groslijst voor 878.000 euro als verkeersveiligheidsmaatregel?

Realisatie-kosten x 1000	'25-'27	sub	Rest	>'27	sub	Rest	Opmerking
Weesp	577	577	0	1.182	1.182	0	VRA
Provincie	361	0	0	1.377	0	0	Eigen budgetten voor verbetering infrastructuur
Gooise Meren	4.535	2.875	1.660	4.774	0	4.774	NH
Hilversum	3.272	1.709	2.055	2.890	0	2.890	NH
Wijdemeren	492	0	492	0	0	0	NH
Huizen	1.328	1.299	29	817	0	817	500K is voor maatregel die in 2024 gestart is
Blaricum	540	626	0	1.841	0	1.841	NH
Laren	1.796	707	1.089	0	0	0	NH
Totaal	12.901	8.154	4.833	12.881	2.559	10.322	

Tab. Overzicht realisatiekosten en verwachte subsidie (01-12-2024).

Vanuit de derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk heeft Laren in Q1 2025 recht op een bijdrage van minimaal € 120.000,- . De BEL-gemeenten gaan hiervoor zelf een aanvraag doen bij het Rijk. Omdat hier nog geen zekerheid over is, zijn deze 'subsidies' vooralsnog niet meegenomen in de bijdrage van derden aan de maatregelen. Derhalve blijkt op grond van een bovenstaande analyse dat ongeveer € 5 miljoen gesubsidieerd wordt op een investeringsbedrag van € 12 miljoen voor de periode 2025 t/m 2027. Dat betekent dat op ruim de helft van de investeringssom (€ 12,9 van de €25,0 miljoen) van de gemeenten op de zes prioritaire routes in de eerstkomende periode een bijdrage van max 45% te verwachten is. Voor de andere helft van de investeringssom (maatregelen die vanaf 2028 worden uitgevoerd) zijn nog geen afspraken gemaakt. Het proces voor 2028 is in het tweede kwartaal van 2025 gestart.

De ontbrekende maatregelen die thans uitgewerkt worden en nog voor 1 januari 2028 kunnen worden uitgevoerd, komen niet meer in aanmerking voor subsidie, want de lijst met projecten (inclusief overprogrammering) is op 15 april door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld.

7 Regio op de fiets

Fietsambitie

In de regio Gooi en Vechtstreek is sprake van een toenemende ruimtelijke spreiding van wonen en werken en een forse en groeiende pendel als gevolg daarvan. De druk op de weg neemt toe. Het toegankelijk en bereikbaar maken van wonen, werk, vereist bereikbaarheid van en binnen de regio. De regio streeft ernaar om dit te bereiken met een zo laag mogelijke belasting voor natuur en milieu. De regio zet daarom maximaal in op alternatieven voor de auto met onder meer ruimte voor de fiets.

Fietsambitie Gooi en Vechtstreek

Om het fietsen te stimuleren wordt in de Gooi en Vechtstreek door de regiogemeenten en de provincie Noord-Holland samengewerkt aan een hoogwaardig fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk zorgt voor aantrekkelijke en veilige fietsroutes voor forensen, recreanten, sporters en bezoekers. Fietsen wordt hierdoor gestimuleerd en dit kan het wegennet ontlasten. Het bevorderen van het fietsgebruik wordt bovendien gezien als een manier om invulling te geven aan opgaven zoals de klimaatverandering, luchtkwaliteit, gezondheid, sociale inclusie en economische ontwikkeling.

Echter de regio staat niet op zichzelf. De regio Gooi en Vechtstreek is een belangrijke schakel in verschillende stedelijke gebieden/netwerken, wat om samenwerking en afstemming vraagt. Zo wordt er ook het gebied van fiets, actief samengewerkt tussen de MRA, de regio’s rondom Amsterdam, Amersfoort en Utrecht en de drie provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.

Zo is de stimulering van actieve mobiliteit ook een belangrijk onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) van de provincies Noord-Holland en Flevoland, waarin doelen zijn opgenomen uit het Klimaatakkoord. De doelstelling, zoals die vastgelegd is in de regionale Strategie Fietsstimulering 2024-2029 van de provincie Utrecht luidt: meer fietsritten met een brede en samenhangende aanpak op basis van een vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk met voldoende fietsparkeervoorzieningen.

De MRA en het Rijk werken voor de mobiliteitsopgaven samen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) MRA. Hierin worden afspraken gemaakt die uiteindelijk een plaats krijgen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). In het kader van SBAB ligt de focus voor de fiets op Bereikbare Steden (voor Gooi en Vechtstreek o.a. Hilversum), de verbetering van stedelijke en regionale fietsnetwerken (doorfietsroutes) en een P+R / Hub strategie.

Doorfietsroutes

Het realiseren van de doorfietsroutes maakt dat de fiets een uitstekend lokaal en regionaal alternatief wordt en daarmee bijdraagt aan een modal shift van de auto naar de fiets. Daarnaast bestaat er een duidelijke relatie tussen de

doorfietsroutes en andere thema's die bijdragen aan de stimulering van actieve mobiliteit, zoals:

- Stationsontwikkelingen;
- Deelfietsen;
- Fietsenstallingen;
- Hub strategie;
- Majeure ruimtelijke ontwikkelingen.

Fiets en Openbaar vervoer

De verbinding tussen OV-knooppunten en woonkernen wordt verbeterd door veilige en aantrekkelijke doorfietsroutes te bieden. Voor bewoners wordt het gemakkelijker om van en naar trein- en busstations te fietsen. Dit bevordert de overstap van de auto naar openbaar vervoer, wat leidt tot een efficiënter gebruik van het OV-systeem, minder verkeersdrukte op het hoofdwegennet en een grotere bereikbaarheid voor mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer.

Fietsenstallingen

De investering in fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en laadpunten voor elektrische fietsen bevorderen het gebruik van de (elektrische) fiets. De integratie van slimme technologieën, zoals apps voor routeplanning en deelfietsdiensten, kunnen het gebruik van de fiets verder vergemakkelijken en aantrekkelijker maken. Aansprekende ruimtelijke voorbeelden in de Gooi en Vechtstreek zijn onder meer verschillende stationsomgevingen, naar ook de ontwikkelingen rond de aansluiting Crailo op de A1 en de verbinding Almere-Amsterdam.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling om aanpalende fietsprojecten vanuit het Masterplan actief te gaan ondersteunen. Echter door afstemming en samenwerking kan het effect van de afzonderlijke plannen worden vergroot.

8 Resumé

In 2022 hebben de provincie Noord-Holland en de regio Gooi en Vechtstreek een ambitieus doorfietsrouteplan neergelegd. Samen hebben zij daar 6 prioritaire doorfietsroutes in aangewezen en zijn die systematisch uit gaan werken. De routes zijn daarmee geen ambitie meer, maar een gezamenlijk vastgesteld doel en daar hoort ook een ieders inzet in tijd, capaciteit en middelen bij.

In het verlengde van het vaststellen van de (prioritaire) doorfietsroutes zijn de routes in de lokale mobiliteitsplannen opgenomen en zijn de eerste gemeentelijke middelen vrijgemaakt voor de planuitwerking en realisatie. Inmiddels ligt er een gedragen uitwerking van alle partijen op tafel en worden de eerste maatregelen op de routes uitgevoerd. Het enthousiasme is er en zowel de gemeenten als de provincie tonen daadkracht met het vrijmaken van middelen en capaciteit binnen de organisatie. Het is dan ook nu tijd om door te pakken. Zonder eigen middelen van de gemeenten en financiële hulp van de provincie, zoals die ook bij de ondertekening van de intentieovereenkomst is vastgelegd, is het realiseren van de doorfietsroutes niet mogelijk. Het inpassen en realiseren van de doorfietsroutes vraagt de nodige creativiteit. Naast het out-of-the-box denken bij de financiële bijdragen van de provincie door combinatie verkeersveiligheids- en doorfietsmaatregelen op de routes onder het verkeersveiligheidsbudget te schuiven, is dezelfde creativiteit en flexibiliteit nodig om de route zo hoogwaardig mogelijk in te kunnen richten. De gemeenten zetten alles op alles om de minimale kwaliteitseisen te halen en de routes op een zo aantrekkelijk mogelijke wijze en passend in de omgeving in te passen. Dit ook om een zo maximaal mogelijk draagvlak bij de omgeving te verwerven. Gemeenten en provincie streven ernaar om de doorfietsroutes uiteindelijk in zijn geheel aan te leggen. Hierbij ligt de gezamenlijke focus op samenwerking en het zoeken naar oplossingen.

Aan de andere kant is het aanleggen van doorfietsroutes ook een kwestie van lange adem. Werk met werk maken, plannen van de beschikbare capaciteit, ook ten aanzien van wat uit de markt te halen is, maar ook het vrijmaken van financiële middelen, vraagt de nodige inspanning bij de gemeenten. Dat lukt alleen als er over een langere periode gepland kan worden. Een periode van 5 tot 10 jaar is daarbij het uitgangspunt. Daarbij hoort ook een financiële zekerheid voor dezelfde periode. Dat wil zeggen dat er een vorm van zekerheid zal moeten zijn voor maatregelen die nu buiten de boot vallen, alsnog binnen de regeling kunnen komen, er zicht moet zijn op continuïteit vanaf 2027 en dat uiteindelijk een bijdrage beschikbaar komt voor alle noodzakelijke maatregelen, wanneer deze zo maximaal mogelijk aan de gestelde kwaliteitseisen voldoen. De provincie heeft met de huidige regeling de mogelijkheid geboden om een groot deel van de meest effectieve en op korte termijn haalbare maatregelen op de doorfietsroutes te kunnen realiseren. In het tweede kwartaal worden de gesprekken opgestart voor 2028 en de provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat proces jaarlijks te gaan herhalen totdat de routes gerealiseerd zijn.

Echter op grond van de huidige uitwerking en planning, maar ook realisatiemogelijkheden op korte- en middellange termijn, is de huidige subsidieregeling nog niet voldoende om het gehele regionale doorfietsroutenetwerk en in het bijzonder de 6 prioritaire routes binnen een

termijn van 5 jaar te realiseren. Gezamenlijk komen gemeenten en provincie nog vele miljoenen tekort, ook als er nog een nieuwe bijdrage vanuit TVIP of rijksbijdrage beschikbaar komt. Op deze manier staan het doel en de ambitie onder druk, omdat uiteindelijk grote delen van de doorfietsroutes niet gerealiseerd worden. Zowel voor 2025 - 2027, maar vooral na 2027 moet er geld bij van zowel provincie als gemeenten, als de provinciale middelen op hetzelfde niveau door blijven lopen. De gezamenlijke intentieverklaring maakt het mogelijk om ook in de gemeentelijke begrotingen de nodige middelen voor de planuitwerking en realisatie structureel voor de komende jaren vast te leggen.

Naast de routes zijn ook bijzondere locaties als de ondertunneling bij Crailo en de oversteek van de A1 bij de Hakkelaarsbrug twee belangrijke aandachtspunten. Het zijn twee schakels die de belangrijkste rijksweg (A1) in het gebied kruisen en waar meerdere doorfietsroutes samenkomen. Twee locaties waar ook uitwisseling is met het overige verkeer en waar de mobiliteitstransitie in optima forma kan plaatsvinden. Hier wil de regio samen met de provincies optrekken richting het Rijk. Door dit nu in gang te zetten, kan werk met werk worden gemaakt, zoals de combinatie met de woningbouw bij Crailo, en de ontwikkeling van de mobiliteitsas van Almere naar Amsterdam, maar ook op tijd maatregelen worden getroffen om de doorfietsroutes te completeren. Daarnaast is vooral de fietsveiligheid op deze locaties bij deze maatregelen gebaat.

Om alles te kunnen realiseren zijn alle mogelijke bijdragen gewenst, zoals:

- Alle gemeenten moeten middelen op begrotingen reserveren voor capaciteit en uitvoering.
- Aanvraag WO korte termijn maatregelen
- Middelen uit de locatieontwikkeling van Crailo voor de ondertunneling
- Derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in het kader van het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030)
- Middelen voor Wijdemeren in het kader van de overdracht van het areaal naar de gemeente Hilversum

Met deze investeringen in tijd, capaciteit en middelen wordt het regionale (door)fietsnetwerk voor de toekomst neergelegd.

Bijlage 1 Subsidievoorwaarden en bedragen subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid

De uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid is de opvolger van de uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur die de afgelopen jaren van kracht is geweest. Met deze regeling subsidieert de provincie diverse infrastructurele projecten die bijdragen aan de verkeersveiligheid of het verbeteren van het doorfietsroutenetwerk.

In plaats van een open regeling waar aanvragen voor kunnen worden ingediend en op volgorde van ontvangst worden gehonoreerd, heeft de provincie het afgelopen jaar samen met de regio gewerkt aan het opstellen van een projectenlijst met de meest urgente knelpunten voor verkeersveiligheid en doorfietsroutes. Daarnaast heeft het jaarlijks beschikbare subsidiebudget plaatsgemaakt voor een meerjarenaanpak. In de nieuwe subsidiemethodiek is besloten om te kijken naar financiële middelen die zijn geraamd voor 2025, 2026 en 2027.

Deze herziening beantwoordt aan de wens van zowel de provincie als gemeenten om verder vooruit te kijken dan alleen het lopende jaar voor het verbeteren van belangrijke en kansrijke locaties. Tevens creëert deze werkwijze zekerheid voor gemeenten omtrent subsidie voor projecten die zich nog in de ontwikkelfase bevinden. Door projecten te programmeren voor de komende drie jaar weet iedere gemeente voor welk projectsubsidie is gereserveerd. Gemeenten zijn daardoor niet meer afhankelijk van resterende subsidie. Daarnaast kunnen er makkelijker regionale afspraken gemaakt worden over verdeling van de middelen. Gemeenten die niet in het eerste jaar al een project tot uitvoer kunnen brengen, hebben hiermee wel zicht op subsidie in één van de hierop volgende jaren.
Voor de regeling geldt dat een definitief ontwerp (DO) en Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) beschikbaar zijn bij het indienen van een aanvraag. De provincie hanteert als leidraad dat het gunnen van de opdracht plaatsvindt binnen een jaar na verlenen van de subsidie.

Binnen de subsidieregeling Verkeersveiligheid en Doorfietsroutes definieert de provincie de volgende subsidiepercentages als uitgangspunt:

- 90% subsidie voor het aanleggen of aanpassen van fietspaden of fietsstraten op een doorfietsroute met als hoofddoel het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk;
- 75% subsidie voor het aanleggen of aanpassen van wegen of voetpaden met als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- 35% voor projecten die gecombineerd worden met rioleringswerkzaamheden, omdat deze projecten voor een groot deel worden gedekt door ‘beheer & onderhoudsbudget’ van gemeenten.

Daarnaast zijn er in de verschillende regio’s maatwerkafspraken gemaakt, waarin wordt afgeweken van bovenstaande percentages. Zo zijn er bijvoorbeeld

lagere subsidiepercentages toegekend om subsidiering van extra projecten mogelijk te maken. Het totale beschikbare deelplafond voor verkeersveiligheidsmaatregelen en verbeteringen aan de doorfietsroutes is voor de Gooi Vechtstreek € 8.453.000.

De groslijst met verkeersveiligheid- en doorfietsrouteprojecten in de Gooi en Vechtstreek:

2025	Nieuwe Bussumerweg	Huizen
	Fietspaden Vreelandseweg (tussen Gijsbrecht van Amstelstraat en gemeentegrens)	Hilversum
	Fietspad langs Rijksweg vanaf Voormeer tot Keverdijk	Gooise Meren
	Fietspad langs Rijksweg vanaf Keverdijk tot Hakkelaarsbrug	Gooise Meren
	Fietspad De Maten (vanaf Havik tot aan Lepelaar en Stichtseweg)	Blaricum
	Burgemeester Le Coultredreef	Blaricum
	Slochterenlaan	Gooise Meren
	Lindelaan	Gooise Meren
	Graaf Willem de Oudelaan	Gooise Meren
	Voormeer	Gooise Meren
	Cort van der Lindenlaan	Gooise Meren
2026	Middenweg	Wijdemeren
	Thorbeckelaan	Gooise Meren
	Loosdrechtseweg (vanaf Gijsbrecht van Amstelstraat tot Couperusweg)	Hilversum
	Laarderweg	Gooise Meren
2027	Hilversumseweg (A1 t/m Burgemeester van Nispen van Sevenaerstraat)	Laren

Bijlage 2 Uitwerking 6 prioritaire routes: stand van zaken mei 2025

Overzicht van acties die in het kader van het uitwerken van de zes prioritaire routes op VO-niveau nog noodzakelijk zijn en in 2025 worden uitgevoerd en afgerond.

Kaartje met resterende locaties

Knelpunten

- Fietstunnel bij Crailo
  Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren, Laren en Hilversum, de provincie Noord-Holland en het Rijk.

- Hakkelaarsbrug en toeleidend tracé
  Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren, Amsterdam en Almere, de VRA, de provincie Noord-Holland en het Rijk.

- Tracékeuze door of langs centrum van Muiden
  Betrokken partijen: gemeente Gooise Meren en provincie Noord-Holland

- Tracékeuze Bussum-Huizen
  Betrokken partijen: gemeenten Gooise Meren en Huizen en provincie Noord-Holland

- Tracékeuze bij station Bussum Zuid
  Betrokken partijen: gemeente Gooise Meren, provincie Noord-Holland en NS

- Tracékeuze tussen Huizen en Blaricum
  Betrokken partijen: gemeenten Huizen en Blaricum en provincie Noord-Holland

- Tracé Taludweg/Havenstraat in Hilversum
  Betrokken partijen: gemeente Hilversum en provincie Noord-Holland

- Klinkers in plaats van fietsstroken in Blaricum
  Betrokken partijen: gemeente Blaricum en provincie Noord-Holland

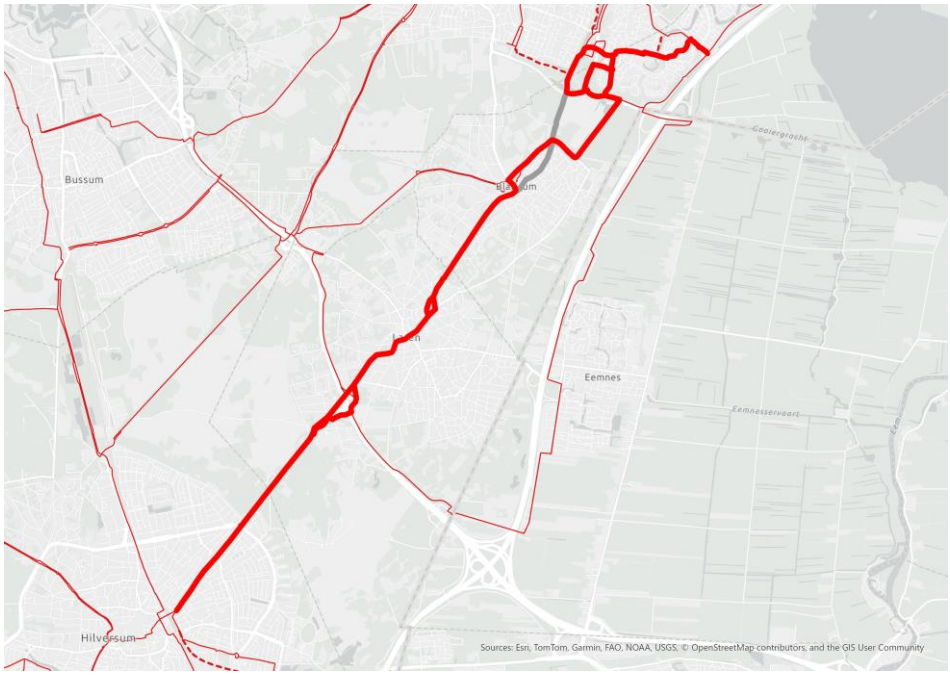
Bijlage 3 Uitvoeringsplan per prioritaire route

In voorliggende bijlage wordt dieper ingegaan op de status en kosten per route en per wegbeheerder.

In deze bijlage wordt gesproken van realisatiekosten, welke grotendeels zijn afgeleid uit de SSK van 2022. Deze bedragen zijn de directe bouwkosten en een deel van de indirecte bouwkosten, exclusief VAT. De realisatiekosten zijn geïndexeerd naar het jaar 2025. De bedragen zijn exclusief mogelijke subsidies.

Kosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenverdelingen.

Hilversum-Huizen



Status per wegbeheerder

De BEL
De gehele openbare ruimte van Bijvanck wordt in fases tot en met 2030 heringericht. Het doorfietsroutetracé dat daar doorheen loopt, wordt zo veel mogelijk volgens de doorfietsroutevereisten aangelegd.

De doorfietsroute is middels de verkeersvisies van Blaricum en Laren vastgesteld. De route is gewijzigd en loopt vanuit de Bijvanck via Le Coultedreef, de Meentzoom, de Bergweg, Huizerweg en de Torenlaan naar Laren. Voorheen is de intentie geweest om de route via Op Caliskamp en de Meentweg te laten lopen. Op Caliskamp is niet haalbaar omdat dit onderdeel is van het Goois Natuurreservaat (GNR). Het schelpenpad Op Caliskamp moet daarom behouden blijven, waardoor deze route niet haalbaar is als prioritaire doorfietsroute. De Le Coultedreef wordt in het najaar van 2025 heringericht en is het alternatief voor Op Caliskamp. Vanuit participatie en het historische karakter van de Meentweg is een fietsstraat hier niet inpasbaar. Om die reden is voor de Bergweg gekozen.

Er is bij de Bergweg en Meentzoom gekozen voor een GOW30 inrichting met fietsstroken en klinkers. Dit voldoet niet aan de doorfietsroutekwaliteit. Om deze reden wordt dit deel van de route dan ook niet gesubsidieerd.

De route door Blaricum en Laren wordt een gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet 30 (GOW30), ofwel gemengd verkeer met fietsstroken. Laren realiseert dit met geasfalteerde fietsstroken en houden zich hiermee aan de richtlijnen van het CROW. Blaricum heeft na een uitgebreide participatie gekozen om de fietsstroken in klinkers te laten uitvoeren. Hier is nog enige discussie over gaande, maar de maatregelen lijken in de verkeersvisie definitief te worden vastgelegd.

In het centrum van Laren blijft kruispunt Naarderstraat-Brink naar verwachting gereguleerd, waardoor fietsers mogelijk moeten stoppen om de Naarderstraat over te kunnen steken.

Bij de N525 wordt de route door de fietstunnel verbeterd, met aandacht voor verlichting.

Hilversum
De Larenseweg wordt in 2028 aangepakt. Het tracé is definitief maar de maatregelen moeten nog worden vastgesteld.

Provincie
De provincie beheert het fietspad langs de N525. Dit deel van de route wordt opgepakt met de afdeling beheer en onderhoud.

Kostenverdeling realisatiekosten

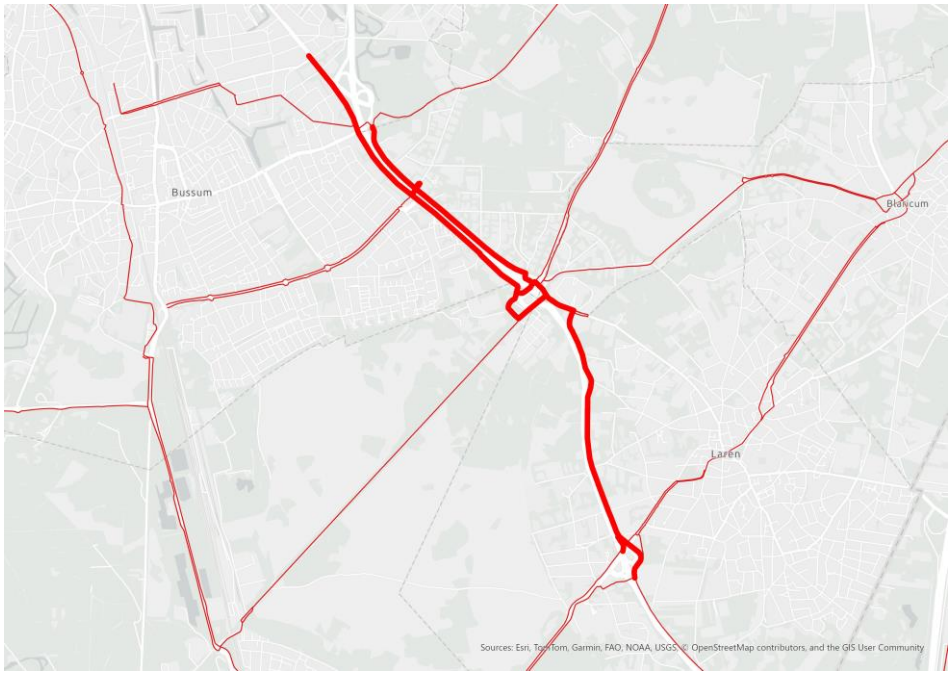
Jaar / Gemeente	2024	2025	2027	2028	2029	2030	Eindtotaal
Blaricum	€62.831,93	€774.452,80			€1.178.752,89	€0,00	€2.699.264,95
Hilversum				€758.301,56			€758.301,56
Huizen						€0,00	€0,00
Laren			€943.548,40		€640.010,64	€0,00	€1.583.559,04
Provincie			€1.211.056,05				€1.211.056,05
Eindtotaal	**€62.831,93**	**€774.452,80**	**€2.154.604,43**	**€758.301,56**	**€1.818.763,53**	**€0,00**	**€6.252.181,58**

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Huizen, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten, zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

Het opwaarderen van de fietstunnel onder de A1 door en een eventuele fietsbrug of fietstunnel over ’t Merk zijn geen onderdeel geweest van de SSK uit 2022. Deze kosten zijn daarom ook niet opgenomen in deze kostenverdeling. De doorfietsroutes door Bijvanck worden uitgewerkt in het kader van de herstructurering van de wijk en zijn daarom ook geen onderdeel van het kostenoverzicht.

De Bergweg en de Meentzoom zijn reeds uitgevoerd en ook geen onderdeel van dit kostenoverzicht.

Laren-Bussum



Status per wegbeheerder

De BEL
De route van Laren naar Crailo staat op de planning voor 2027 en is opgenomen in de projectenlijst van de provincie.

Gooise Meren
Voor de route van langs Crailo naar Bussum moeten nog een keuzes worden gemaakt, bijvoorbeeld over de vorm en locatie van de fietstunnel bij Crailo.

De route in Bussum loopt via de zuidkant en is gepland voor 2028 en moet nog worden vastgesteld.

Hilversum
De Amersfoortsestraatweg bij Crailo is in beheer van gemeente Hilversum.

Kostenverdeling realisatiekosten

Jaar / Gemeente	2027	2028	2029	Onbekend	Eindtotaal
Blaricum			€122.585,05		€122.585,05
Gooise Meren				€478.024,98	€478.024,98
Hilversum				€48.612,71	€48.612,71
Laren	€971.816,69				€971.816,69
Provincie				€ 0,00	€ 0,00
Huizen en Gooise Meren		€737.329,24		€36.443,33	€773.772,57
Eindtotaal	**€971.816,69**	**€737.329,24**	**€122.585,05**	**€563.081,02**	**€2.394.812,00**

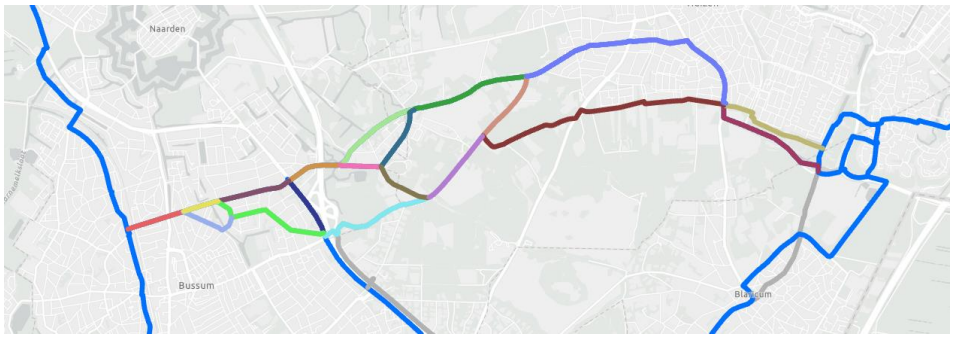
Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Laren-Bussum, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenverdeling.

De fietstunnel bij Crailo is geen onderdeel geweest van de SSK uit 2022. Deze kosten zijn daarom ook niet opgenomen in deze kostenverdeling.

Bussum-Huizen



Tussen Huizen en Bussum zijn verschillende routes mogelijk. De voorkeur gaat uit naar het opwaarderen van de bestaande, historische route over de Bollenlaan tussen de A1 en de Flevolaan. Echter het verbeteren van de fietsvoorzieningen aan beide zijden van de weg levert nauwelijks een kwaliteitsverbetering op voor de fietsers en de route komt zeker niet op doorfietsrouteniveau. Er zijn verschillende alternatieve routes, maar ook die hebben naast voordelen, aantoonbare nadelen. Thans loopt een tracékeuze onderzoek naar een voorkeurstracé voor het gedeelte van de A1 tot aan de Flevolaan. Het voorkeurstracé is een gesplitst traject en loopt van Bussum naar Huizen via de Oud Blaricumerweg en de Flevolaan (fietsstraat) en van Huizen naar Bussum via de Bollelaan (vrijliggend fietspad). Het onderzoek wordt in kwartaal 3 van 2025 afgerond en bestuurlijk ter besluitvorming voorgelegd.



Status per wegbeheerder

Gooise Meren
Het eerste deel van de route over de Brediusweg is definitief. Dit deel wordt naar verwachting in 2028 uitgevoerd.

Huizen
De Nieuwe Bussummerweg tussen Erikaweg en Ceintuurbaan wordt thans aangepakt. Dit deel van de route wordt in 2025 opgeleverd.

De Ceintuurbaan en de Randweg staan voorlopig nog niet op de planning.

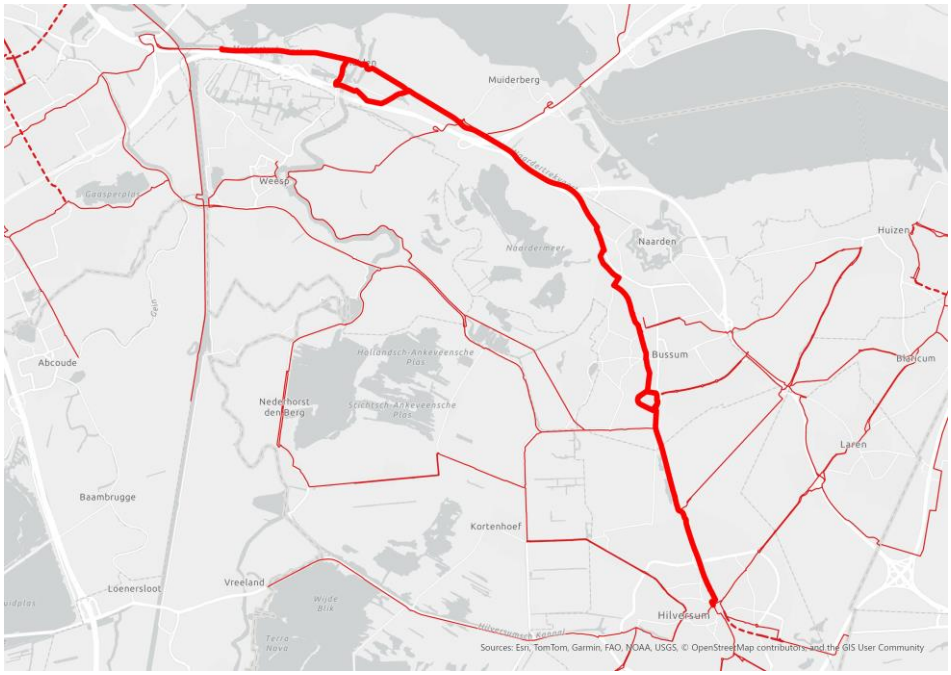
Kostenverdeling realisatiekosten

Jaar / Gemeente	2024	2026	2028	Onbekend	Eindtotaal
Gooise Meren			€1.068.312,91	€571.766,49	€1.640.079,40
Huizen	€862.964,73	€509.727,26	€745.451,61	€498.021,01	€2.616.164,61
Gooise Meren en Huizen				€354.872,78	€354.872,78
Eindtotaal	**€862.964,73**	**€509.727,26**	**€1.813.764,52**	**€1.424.660,29**	**€4.611.116,80**

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Bussum-Huizen, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

Flevolaan ligt deels op de grens van de gemeenten Huizen en Gooise Meren. Het bedrag voor deze maatregelen wordt dan ook gezamenlijk weergegeven.

Hilversum-Amsterdam



Status per wegbeheerder

Gooise Meren
In Muiden staat het tracé ter discussie. Binnen de kern is er beperkt draagvlak voor een fietsstraat in rood asfalt vanwege het historische karakter van het dorp. Een alternatieve route via de Mariahoeveweg wordt overwogen, maar over deze tracékeuze is voorlopig geen uitspraak te verwachten. Bij de Mariahoeveweg wordt een nieuw fietspad aangelegd. Echter ligt deze route buiten het dorp en is daardoor minder sociaal veilig. Op de Weesperweg (tussen Mariahoeveweg en Amsterdamsestraatweg) zijn de te nemen maatregelen nog niet bekend.

Om Muiden meer autoluw te maken, wordt de Zeesluisbrug in de toekomst mogelijk (gedeeltelijk) afgesloten voor autoverkeer. Dit maakt het tracé door Muiden een aantrekkelijke route.

Bij de Zuidpolderweg moet de dijk worden verhoogd. Deze werkzaamheden komen pas in uitvoering, wanneer er meer duidelijk is over het tracé en over de subsidiemogelijkheden.

Aan het gedeelte van de route van de Hakkelaarsbrug tot Naarden-Bussum wordt thans gewerkt. Grote delen van dit gedeelte van de route worden uiterlijk 2027 gerealiseerd. De route van Naarden-Bussum tot de Hakkelaarsbrug staat op de projectenlijst van de provincie, hoewel het nog onduidelijk is of sommige kruispunten ook in aanmerking komen voor subsidie.

In 2026 wordt gestart met de Slochterenlaan en de Thorbeckelaan. Een deel van de Slochterenlaan is al gereed bij de constructie van het stationsplein. Momenteel loopt een discussie met de provincie over de maximaal haalbare kwaliteit van de doorfietsroute op de Thorbeckelaan, als gevolg van de beschikbare ruimte voor het realiseren van een fietsstraat waarbij autoverkeer in twee richtingen mogelijk blijft en parkeerplekken voor de auto’s op peil

blijven. Mocht de provincie om die reden geen subsidie verstrekken, dan treden gemeente en provincie in overleg over een alternatieve aanpak/oplossing.

In Bussum zijn er verschillende oversteken waar fietsers niet in de voorrang kunnen worden gebracht. Het betreft in het bijzonder die locaties waar er potentiële gevaarlijke wachtrijen voor spoorwegovergangen kunnen ontstaan.

Bij Bussum Zuid, rondom het station, is er nog geen definitief tracé vastgesteld. Er zijn drie opties gepresenteerd, te weten:

1. langs de Struikheiweg;
2. over de P+R van station Bussum Zuid;
3. langs de Bussummergrindweg.

Voor het gebied naast Bussum Zuid is een gebiedsvisie in ontwikkeling. Dit betreft de nieuwe woningbouwontwikkelingen met een lage parkeernorm. De (fiets)bereikbaarheid van dit gebied en het station is daarom van groot belang. Daarnaast is de tracékeuze afhankelijk van een eventuele beschikbaarheid van gronden van NS, alsmede hoogteverschillen en doorsteekmogelijkheden in de lokale groenstructuur. Een en ander wordt in 2025 in kaart gebracht, op grond waarvan een definitief voorkeurstracé kan worden bepaald.

Hilversum
De route van Bussem naar Hilversum staat later op de planning. Naar verwachting wordt dit in 2028 opgepakt. Het tracé is definitief maar de maatregelen moeten nog worden vastgesteld.

Provincie
voor het fietspad over de Naarderweg (N524) loopt een projectplan.

Kostenverdeling realisatiekosten

Jaar / Gemeente	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Onbekend	Eindtotaal
Gooise Meren	€290.379,92	€184.323,19	€419.365,64	€2.825.759,61	€769.814,67	€431.210,95	€569.068,49	€5.489.922,47
Hilversum					€629.818,16			€629.818,16
NS						€187.183,24		€187.183,24
Provincie			€547.484,46					€547.484,46
Eindtotaal	**€290.379,92**	**€184.323,19**	**€966.850,10**	**€2.825.759,61**	**€1.399.632,83**	**€618.394,19**	**€569.068,49**	**€6.854.408,33**

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Amsterdam, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De kosten zijn gebaseerd op geindexeerde bedragen uit de SSK raming uit 2022. Hierbij is uitgegaan van de oorspronkelijke tracé door het centrum van Muiden en het tracé over de P+R Bussum Zuid.

De kosten voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur langs de Maxisweg valt onder het TVIP pakket, maar worden daaruit niet meer gefinancierd.

Amsterdam-Almere



De tracékeuze langs de A6 moet nog worden gemaakt. Naast het in 2022 vastgesteld tracé is er nog een alternatieve route via het onderhoudspad. Dit tracé biedt voordelen met betrekking tot de koppeling van beide doorfietsroutes Almere en Hilversum naar Amsterdam, alsmede en alternatief voor de Hakkelaarsbrug en een verbetering van de sociale veiligheid. Een definitieve keuze tussen beide tracés dient integraal te worden opgepakt, waarbij inzet van de provincies Noord-Holland en Flevoland, gemeenten Gooise Meren, Amsterdam en Almere, de VRA, ProRail en Rijkswaterstaat noodzakelijk is om draagvlak en financiering rond te krijgen. Vanuit het TVIP-pakket is geen budget beschikbaar voor dit gedeelte van de route.

Status per wegbeheerder

Gooise Meren
De koppeling tussen de beide doorfietsroutes maakt onderdeel uit van de nog op te starten studie vaar het alternatief voor de Hakkelaarsbrug.

Amsterdam
Het tracé van de route door Weesp is definitief. De maatregelen zijn nog niet vastgesteld. Ook dit deel van de route staat voorlopig nog niet op de planning.

Provincie
De provincie beheert het fietspad langs de Gooilandseweg, de N236.

Kostenverdeling realisatiekosten

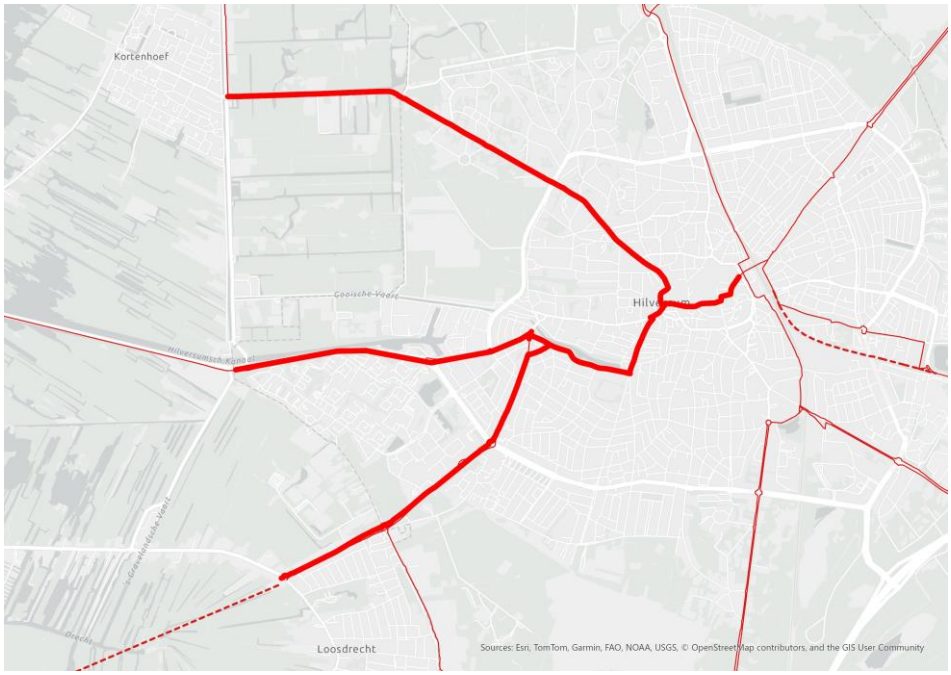
Gemeente \ Jaar	2023	2025	2026	Onbekend	Eindtotaal
Amsterdam	€577.000,00	€12.598,79	€486.613,23	€1.189.188,42	€2.265.400,44
Amsterdam en Provincie				€34.028,90	€34.028,90
Gooise Meren				€634.950,05	€634.950,05
Provincie				€79.117,19	€79.117,19
Eindtotaal	€577.000,00	€12.598,79	€486.613,23	€1.937.284,56	€3.013.496,58

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Amsterdam-Almere, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De realisatiekosten voor de Maxisweg vallen mogelijk onder het TVIP pakket maar zijn ook in deze tabel opgenomen.

Het talud aan de zuidzijde van de N236 is deels van de provincie en deels van de gemeente Amsterdam. De kosten voor dit tracé zijn dan ook gezamenlijk opgenomen.

Hilversum-Wijdemeren



Status per wegbeheerder

Wijdemeren
In de gemeente Wijdemeren zijn de tracés vastgesteld. De Molenmeent zijn in de begroting voor 2027 opgenomen. Wijdemeren fuseert binnenkort met Hilversum, wat mogelijk impact heeft op de plannen. De rotonde Rading wordt gezamenlijk door de gemeenten Wijdemeren en Hilversum opgepakt. Daarbij wordt ook de Molenmeent aangepakt.

Hilversum
Hilversum heeft de uitvoering gefaseerd in maatregelen “buiten de ring” en “binnen de ring”. De maatregelen buiten de ring worden komend jaar gerealiseerd, terwijl die binnen de ring gepland staan voor 2028 en later. Er lopen nog onderzoeken met betrekking tot deze maatregelen.

Binnen de ring treft de gemeente Hilversum voorbereidingen voor de Herenstraat. Ook worden de Kerkbrink, Oude Torenvstraat en ‘s Gravelandseweg tot aan de Oude Enghweg in 2025 opgepakt.
De tracékeuze rondom de Taludweg en Havenstraat is nog niet zeker. De gemeente doet hier zelf onderzoek naar. Het tracé over de Taludweg en Havenstraat wordt door de gemeente om die reden als apart project behandeld. Opwaarderen van de Havenstraat is complex, mede omdat dit een belangrijke busverbinding is. Het alternatieve tracé loopt via de Vaartweg, maar wordt als een minder geschikt alternatief beschouwd.

Provincie
De provincie beheert het fietspad langs de N201 langs Hilversum Kerkelanden. Deze staat op de planning voor 2027.

Kostenverdeling realisatiekosten

Jaar / Gemeente	2025	2026	2027	2028	Eindtotaal
Hilversum	€1.518.636,76	€194.288,80		€3.116.965,94	€4.829.891,50
Hilversum en Wijdemeren	€76.889,10				€76.889,10
Provincie	€386.471,04				€386.471,04
Wijdemeren		€566.000,00	€451.061,13		€1.017.061,13
Eindtotaal	**€1.981.996,90**	**€760.288,80**	**€451.061,13**	**€3.116.965,94**	**€6.310.312,77**

Deze tabel toont de realisatiekosten voor de route Hilversum-Wijdemeren, verdeeld over de wegbeheerders. Deze kosten zijn grotendeels geindexeerde bedragen uit de SSK van 2022. Realisatiekosten zoals zichtbaarheidsmaatregelen of markering en bebording waren geen onderdeel van de SSK uit 2022. Deze zijn daarom ook geen onderdeel van deze kostenschattingen.

De kosten zijn gebaseerd op geindexeerde bedragen uit de SSK raming van uit 2022.

De rotonde aan de Molenmeent wordt gezamenlijk door gemeente Hilversum en gemeente Wijdemeren opgepakt. Deze kosten worden dan ook apart in de tabel weergegeven.

De subsidie voor de Smitsbrug en Leeuwenlaan zijn niet in de periode 2025-2027 gehonoreerd, maar komen vanaf 2028 weer op de agenda te staan.

Procesafspraken

Het doorfietsrouteareaal van de gemeente Wijdemeren gaat bij de fuisie over naar de gemeente Hilversum.

Colofon

Regio Gooi en Vechtstreek	Germa Bakker
	Rowena Kuijper
	Iris Lindeboom

Wergroep fiets regio Gooi en Vechtstreek

BEL	Daan van Straten
Gooise Meren	Jan Jobse
	Pascal Csuka
Hilversum	Arnout Zaal
	Nina Haas
	Willem Eijk
	Geert Jan Rijpstra
	Frances van Kooten
Huizen	Nico Molenaar
	Merel Beerthuizen
	Isabel Norbart
Weesp (Amsterdam)	Ricci Moaddine
Wijdemeren	Erik Verkerk
Provincie Noord-Holland	Suze Walrave
	Thijs Dekker
	Jan-Albert de Leur
Vervoerregio Amsterdam	Frans Hasselaar
Regio Gooi en Vechtstreek	Jeroen Smink (Sweco)
	Leanne van Bentem (Sweco)
	David Grein (Sweco)

Overige betrokkenen

Almere	Josie Spruit
	Michiel Bokhorst
	Hans van der Veen
	Claudia de Kort

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier dhr. R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
L.J. Warmerdam
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882
Lody.warmerdam@noord-holland.nl

Verzenddatum
19 JUNI 2025

Kenmerk
22398719/2413220

Uw kenmerk

Betreft: financiële situatie OV concessies

Geachte leden,

In november 2022 hebben wij u geïnformeerd over de financiële stand van zaken rondom het openbaar vervoer (zie brief dd. 9 november 2022 kenmerk 1901331/1901365). De afgelopen tijd hebben wij samen met Connexxion/Transdev gewerkt aan het verder "gezond maken" van de Noord-Hollandse openbaar vervoer concessies na corona. Dit heeft geresulteerd in de herijking van het OV aanbod, passend bij de gewijzigde vervoervraag en inspelend op de visie publieke mobiliteit.
Daarnaast hebben wij de afgelopen periode met Connexxion/Transdev gekeken hoe we het OV in Noord-Holland financieel gezond kunnen maken. In deze brief willen wij u hier nader over informeren.

Bezuinigingen op het OV
Zoals u in de pers heeft kunnen lezen heeft het OV opnieuw te maken met bezuinigingen. Dit betreft een bezuiniging op de BDU (Brede Doel Uitkering waarmee het OV in de grote steden wordt gefinancierd) en een teruggang in de bijdrage (aan de vervoerder) voor de OV-studentenkaart. De teruggang van de bijdrage voor de OV-studentenkaart raakt ook de OV concessies in Noord-Holland, in totaal gaat het om een bedrag van bijna 5 miljoen euro.

In 2024 is deze teruggang éénmalig gecompenseerd met extra geld uit Den Haag na aanleiding van de motie Krul. Dit betrof echter een

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

eenmalige compensatie. Vandaar dat we in de Kaderbrief 2024 hier al (deels) op geanticipeerd hebben en dekking hebben gekregen voor een extra structurele bijdrage van 2,4 miljoen euro per jaar (Ontwikkeling studentenkaart OV, https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Kaderbrief%202024.pdf).

Daarnaast zijn sinds 2024 de zogenaamde Bikkergelden (motie Rijk Bikker) structureel beschikbaar. Dit geld is bedoeld voor de compensatie van de tariefstijging in 2024 en voor het in stand houden van het OV met name in landelijk gebied (zie onze brief met kenmerk 2404163/2404170).

Reizigersopbrengsten

Naast achterblijvende bijdrage voor de OV-studentenkaart, hebben we ook te maken met achterblijvende reizigersopbrengsten. Op dit moment is het aantal reizigers 90% t.o.v. 2019 (voor corona). Dit is een landelijke ontwikkeling en er wordt ook geen stijging meer voorzien. Reizigers zijn na corona anders gaan reizen en meer thuis gaan werken. Daarnaast hebben we sinds november 2024 te maken met fors minder regendagen wat effect heeft op het gebruik van het OV. Met de herijking van het lijnennet proberen we hier zoveel mogelijk rekening mee te houden. Feit blijft dat de achterblijvende reizigersopbrengsten een negatief effect hebben op het totale OV budget.

Ontwikkeling kosten

Door chauffeur- en energieschaarste zien we dat de kosten van het OV harder stijgen dan de gemiddelde inflatie. Ter illustratie, om voldoende chauffeurs te kunnen werven betaalt Connexxion/Transdev inmiddels alle opleidingskosten waar dit in het verleden door de chauffeur/ chauffeuse in opleiding werd betaald. Hierdoor stijgen de personeelskosten hard. Het positieve nieuws is dat het aantal beschikbare chauffeurs weer wat stijgt waardoor we in staat zijn de dienstregeling weer uit te breiden.

Risico vervoerder

Onder normale omstandigheden komt het risico voor negatieve reizigersopbrengsten en de kostenontwikkeling in het openbaar vervoer, voor rekening van de vervoerder. Sinds de coronacrisis is er echter geen sprake van normale omstandigheden. In de concessievoorwaarden is opgenomen dat in een dergelijk geval partijen

kijken hoe dit risico gedempt kan worden. Indien hiervoor geen geld beschikbaar is, dan is aanpassing (naar beneden) van de dienstregeling noodzakelijk. De provincie heeft er bewust voor gekozen om samen met Connexxion/Transdev naar oplossingen te zoeken om te voorkomen dat het voorzieningenniveau er op achteruit gaat.

Maatregelen

Allereerst worden de tekorten, als gevolg van de vermindering van de bijdrage voor de OV-studentenkaart, grotendeels gecompenseerd door het extra budget uit de Kaderbrief 2024. Hierbij gaat het om een structureel bedrag van € 2,4 miljoen per jaar.

Om te voorkomen dat buslijnen verdwijnen en/of in frequentie omlaag gaan, heeft de provincie ervoor gekozen om deze teruggang extra in te kopen en daarmee de teruggang als gevolg van lagere reizigersinkomsten te voorkomen. Het gaat hierbij om een structurele bijdrage van circa € 1,8 miljoen per jaar. Tevens stellen GS € 0,2 miljoen voor 2025 en 2026 beschikbaar voor onderzoek naar de Hoogwaardige OV-verbinding Almere-Hilversum-Utrecht.

Met Connexxion/Transdev zijn afspraken gemaakt over de uitbreiding van de dienstregeling in de ov-concessies:

- In Haarlem-IJmond streven we naar een verhoging van het aanbod van 300.000 dienstregelingsuren (dru's) naar 322.000 dru's (in 2025/2026). Daarmee stijgt het vervoeraanbod naar 94% van het niveau van voor corona.
- In de Gooi en Vechtstreek is er een verhoging van 173.000 dru's naar 193.000 dru's in 2029. Daarmee stijgt het vervoeraanbod naar 93%van de offerte (pré-corona).
- In Noord-Holland Noord zitten we al op een vervoeraanbod van 94% t.o.v. voor corona.

Ook zal Connexxion/Transdev meewerken aan de verhoging van de frequentie op de lijn 350 Leeuwarden-Alkmaar van 1 naar 2x per uur, en aan het implementeren van vraaggestuurde vervoeroplossingen zoals Muiderslot-express en OV op maat Ankeveen.

Financiering

De compensatie van de teruglopende bijdrage voor de OV-studentkaart, wordt gefinancierd vanuit de structurele middelen die u beschikbaar

heeft gesteld in de Kaderbrief 2024. De compensatie voor de inkoop 'van de teruggang in het aanbod' wordt gedekt uit de reguliere OV-bijdrage en wel het deel dat niet wordt uitgegeven als gevolg van het nog niet 100% rijden.
Met Connexxion/ Transdev zijn er voor de concessies Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek aanvullende afspraken gemaakt over het rendement dat in de concessies wordt behaald. Mocht de Rijksoverheid alsnog de bijdrage voor de OV-studentenkaart verhogen of de reizigersinkomsten hoger uitvallen, dan zal de bijdrage van de provincie proportioneel afnemen. Afgesproken is dat de provincie en Connexxion/Transdev dit per kwartaal monitoren.

Perspectief

Met de herijking van het lijnennet passend bij de gewijzigde vervoervraag na corona en de aanvullende financiële afspraken, zijn we weer in staat om te groeien met het OV in Noord-Holland. Dat zal niet altijd in de vorm van een grote bus zijn maar kan ook in de vorm van vraaggestuurd vervoer, deelvervoer etc., passend bij de visie publieke mobiliteit. Neemt niet weg dat landelijke bezuinigingen op het OV ten koste kunnen gaan van de continuïteit van het OV. Samen met andere provincies, kaderwetgebieden (VRA en MRDH), vervoerders en consumentenorganisaties blijven wij ons inzetten om de bezuinigingen op het OV terug te draaien met als doel goed publiek vervoer.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

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

A. Hulshof-Diederich

B&U/NWG

Telefoonnummer +31627026747

ann-sofie.diederich@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 JULI 2025

Kenmerk

2418757/2418758

Uw kenmerk

Betreft: Drones voor incident management

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over het project *Drones voor incident management*. In deze pilot onderzoeken we de meerwaarde van drones voor de provinciale rol als wegbeheerder en als verantwoordelijke voor de regionale bereikbaarheid.

Context

De pilot *Drones voor incident management* is onderdeel van het innovatieprogramma Focus Smart Mobility 2022-2025 in samenwerking met de collega's van innovatieve luchtvaart. Daar waar de Focus Smart Mobility zich richt op innovaties in het gehele mobiliteitsveld, richt innovatieve luchtvaart zich specifiek op innovaties in de luchtvaart en nieuwe vormen van luchtmobiliteit zoals drones voor zowel transport van mensen en goederen als inzet voor data-inwinning ten behoeve van provinciale taken, evenals verkeersmanagement, incident- en assetmanagement.

Binnen de beleidslijn innovatieve luchtvaart werken we samen met METIP (Maritime Emerging Technologies Innovation Park) uit Den Helder en Amsterdam Drone Lab in Amsterdam aan een Sustainable Air Mobility Lab (SAMLab) om rond specifieke programmalijnen kennis op te doen. Rond 9 juli publiceren we een webpagina over deze samenwerking. De pilot *Drones voor incident management* richt zich specifiek op de inzet van drones voor data inwinning en sluit aan bij de programmalijnen binnen SAMLab.

De pilot wordt uitgevoerd in samenwerking met Rijkswaterstaat (programma Drone2Go) en het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). De samenwerking is essentieel, omdat elke partij unieke expertise en middelen inbrengt die elkaar versterken. De provincie is hierbij verantwoordelijk voor het onderzoek, de monitoring en evaluatie van de pilot. Ook stelt de provincie het terrein van de Kooysluis in Den Helder beschikbaar. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de drone, de dronepiloten en alles wat betrekking heeft op de vluchten met de drone. Daarnaast wordt de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat De Wijde Blik in Velsen-Zuid ingezet. Het NDW is verantwoordelijk voor de datastroom. Zij onderzoeken of de videobeelden en andere

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

dronegegevens met behulp van Artificial Intelligence (AI) kunnen worden omgezet in bruikbare informatie.

Doel pilot
Het doel van de pilot is om te onderzoeken of en in welke mate de inzet van drones kan bijdragen aan:

1. Incident management: snellere en efficiëntere afwikkeling van pech- en ongevallen op provinciale- en rijkswegen;
2. Assetmanagement: dataverzameling t.b.v. assetmanagement en overige taken van de provincie en Rijkswaterstaat.

Ad 1. *Incident Management*
Incident management omvat het geheel aan maatregelen om provinciale wegen zo snel mogelijk weer vrij te maken voor verkeer nadat een incident heeft plaatsgevonden.

Binnen de pilot onderzoeken we hoe drones kunnen bijdragen aan het proces van incident management door snellere en betere informatievoorziening bij incidenten op provinciale- en rijkswegen. Door een drone naar een incident te sturen, kunnen live videobeelden naar de verkeerscentrale worden verzonden. Deze beelden geven een actueel overzicht van de situatie, waardoor de verkeerscentrale een betere mogelijkheid ter besluitvorming, een snellere respons en een verhoogde veiligheid voor zowel weggebruikers als hulpdiensten, weginspecteurs en calamiteitenaannemers kan bieden.

Ad 2. *Assetmanagement en andere taken*
Naast incident management kijken we ook naar andere toepassingen van data-inwinning. Drones bieden de mogelijkheid om snel en veilig een situatie vanuit de lucht in beeld te brengen en kunnen bijdragen aan data gedreven werken. Binnen de pilot onderzoeken we de mogelijkheden voor toepassingen binnen provinciale taken, zoals natuurbeheer en asset management op wegen en vaarwegen.

De pilot start in juli 2025 en loopt door tot april 2026. In deze periode worden de twee bovengenoemde onderwerpen verkend en in de praktijk onderzocht. Op deze manier bouwt de provincie, samen met Rijkswaterstaat en het NDW, aan een moderne en toekomstgerichte overheid die technologische ontwikkelingen en data inwinning benut ten dienste van maatschappelijke opgaven.

Autonome drones
Een belangrijke voorwaarde voor de uitvoering van de pilot is dat de drones autonoom kunnen vliegen, oftewel buiten het gezichtsveld van de piloot. De officiële benaming hiervoor is Beyond Visual Line of Sight (BVLOS). Door BVLOS-vliegen kunnen drones rechtstreeks naar een incident vliegen, zonder dat de dronepiloot fysiek naar de locatie hoeft te rijden. De piloot bestuurt de drone op basis van live videobeelden. Hierdoor kan de drone veel sneller ter plaatse zijn en de verkeerscentrale dus eerder videobeelden van het incident ontvangt.

BVLOS-vliegen is met speciale vergunningen beperkt toegestaan binnen de huidige wet- en regelgeving, met uitzondering van specifieke gecontroleerde luchtruimgebieden, zoals het gebied De Kooy bij Den Helder. In een dergelijk gebied kan onder strikte voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd. Voor deze pilot is een ontheffing verleend door onder andere de luchtverkeersleiding Nederland voor het

BVLOS-vliegen binnen de Control Zone (CTR) rond de Kooy. De dronevluchten zullen plaatsvinden vanaf een vaste locatie bij de Kooysluis.

Impact op de omgeving
Bij de inzet van drones is privacy een belangrijk aandachtspunt. De Kooy, ten zuiden van Den Helder, is grotendeels omgeven door industrieterreinen en enkele woonhuizen. Rijkswaterstaat heeft een risicoanalyse uitgevoerd en de inzet van drones juridisch getoetst. De videobeelden worden live zowel naar de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat gestuurd en daar bekeken door medewerkers en naar het NDW ter toetsing door de AI-software. De videobeelden worden maximaal 24 uur opgeslagen.

Omwonenden en bedrijven binnen een straal van twee kilometer worden door de provincie geïnformeerd middels een brief. Daarnaast publiceert de provincie aanvullende informatie over de pilot op de provinciale website. Hier kunnen omwonenden terecht voor informatie over de inzet van drones, de waarborging van privacy en contactgegevens voor eventuele vragen.

Vervolgstappen
De pilot wordt uitgebreid geëvalueerd. Hierbij wordt gekeken naar de kansen en beperkingen, kosten en baten, en de wet- en regelgeving rond BVLOS-vliegen in Noord-Holland. De uitkomsten van de evaluatie worden vastgelegd in een rapportage die de basis vormt voor besluitvorming over de inzet van drones.

Daarnaast worden de uitkomsten en praktijkresultaten door het programma innovatieve luchtvaart/ SAMLab gebruikt in gesprekken met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de wet- en regelgeving met betrekking tot de inzet van drones en BVLOS-vluchten in Noord-Holland.

Eind 2026 komen we bij u terug met de resultaten van deze pilot.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

Provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

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
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2416214/2416222

Uw kenmerk

Betreft: Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst uitwerkingsfase voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg d.d. 9 december 2022

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het addendum bij de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de uitwerkingsfase voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg. Wij hebben besloten het addendum op de SOK aan te gaan met de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam.

Toelichting
De gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland actualiseren afspraken uit 2022 over de aanpak, financiering en organisatie binnen het project 'Weg om de Zuid'. Dit wordt vastgelegd in een addendum.
Binnen 'Weg om de Zuid' werken de partijen samen aan de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg, een belangrijke ontwikkeling voor de bereikbaarheid en de woningbouwopgave in de regio.

Met onze brief van 18 juli 2024 kenmerk 2270671/2270677 informeerden wij u over het gewijzigd voorkeursalternatief Nieuwe Bennebroekerweg ('Weg om de zuid').
Inmiddels zijn er zodanige wijzigingen in het project 'weg om de zuid' dat gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en provincie Noord-Holland een addendum bij de SOK van 2022 wenselijk achten.

De volgende wijzigingen zijn opgenomen in het addendum:

- De externe projectkosten die in artikel 5.1 van de SOK uit 2022 staan, zijn volledig uitgegeven. Daarom hebben partijen de wens om nieuwe afspraken vast te leggen over de afrekening van de gemaakte projectkosten;

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

- Er worden nieuwe deelresultaten toegevoegd aan de SOK;
    - een raming waarmee de partijen een definitieve budgetvaststelling voor de realisatieovereenkomst kunnen maken;
    - eventuele definitieve gunning van een deelproject aan een aannemer. Bij de gunning wordt een proces-verbaal van gunning opgemaakt en conform deze SOK als deelresultaat gedeeld;
    - een aanpak voor de contractuele-, aanbestedings- en realisatiefase in de vorm van een projectplan per deelproject.
- De gewijzigde budgetreserveringen van de partners worden opgenomen in de SOK;
- Het plan van aanpak uit de SOK van 2022 vervalt;
- Een projectcontract is naast de SOK het uitgangspunt voor de samenwerking. Het projectcontract bevat een uitwerking van de afspraken over het doel, de resultaten, de scope en de verantwoordelijkheden van het project;
- Er wordt een nieuwe, aanvullende beëindigingsgrond opgenomen in de SOK;
- de SOK eindigt ook als partijen een realisatieovereenkomst gesloten hebben;
- ProRail wordt onderdeel van de stuurgroep.

De bijdrage van de provincie Noord-Holland is, zoals ook aangegeven in onze brief van juli 2024, maximaal € 58 miljoen en wordt niet geïndexeerd. De financiële afspraken met de gemeente willen wij uitwerken via een subsidierelatie. Wij hebben het voornemen het project bij de begroting 2026 op te nemen in de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n):

Addendum bij de SOK uitwerkingsfase opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg

Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst uitwerkingsfase voor de opwaardering van de (nieuwe) Bennebroekerweg d.d. 9 december 2022

De ondergetekenden:

1) **Provincie Noord-Holland**, gevestigd Dreef 3 te Haarlem, te dezen krachtens het Besluit mandaat, volmacht en machtiging commissaris van de Koning van Noord-Holland rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde J. Olthof (portefeuille 'Mobiliteit)' en handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 1 juli 2025 hierna te noemen “de Provincie”,

en

2) **Gemeente Haarlemmermeer**, te dezen op grond van de volmacht van de burgemeester vertegenwoordigd door wethouder mevrouw M. Ruigrok handelende ter uitvoering van het besluit van college van Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer d.d. 3 juni 2025, hierna te noemen “Haarlemmermeer”,

en

3) **Vervoerregio Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, te dezen op grond van de volmacht van het dagelijks bestuur vertegenwoordigd door mevrouw M. Ruigrok, handelende ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam d.d. 3 juli 2025, hierna te noemen “Vervoerregio”,

Gezamenlijk te noemen “Partijen”,

Overwegende dat Partijen:

- voor de uitwerkingsfase voor het project “Opwaardering (Nieuwe) Bennebroekerweg” in 2022 een Samenwerkingsovereenkomst (hierna: SOK) hebben gesloten;
- voor het project een voorkeursalternatief hebben vastgesteld;
- de kosten van uitwerking en realisatie van het voorkeursalternatief ramen op € 130,6 miljoen (prijspeil 2024, exclusief BTW);
- op de SOK nadere afspraken willen maken over de op te leveren deelresultaten en een nieuw krediet wensen aan te vragen;
- deze afspraken wensen vast te leggen in een Addendum op de SOK.

In aanvulling op en zo nodig in afwijking van deze SOK zijn partijen het volgende overeengekomen:

1. Budgetreservering (geraamde kosten)

a. Op grond van de bijgestelde raming voor het voorkeursalternatief wijzigen de gereserveerde budgetten zoals beschreven in artikel 4 van de SOK. Partijen gaan uit van een subsidie voor het project vanuit SPUK en BO MIRT van circa 33 miljoen euro. Aanvullend committeren Partijen zich aan de volgende verdeling van het benodigde budget:
   (1) de Provincie: maximaal 58 miljoen euro, dit bedrag is inclusief de reeds gemaakte studiekosten door de Provincie en wordt niet geïndexeerd;
   (2) Vervoerregio: circa 25 miljoen euro, dit bedrag wordt geïndexeerd;
   (3) Haarlemmermeer: circa 15 miljoen euro, dit bedrag wordt geïndexeerd.

b. Het budget voor de projectkosten conform artikel 5.1 van de SOK is volledig besteed. Voor de nog te maken projectkosten spreken Partijen daarom af:

(1) de verhouding van de oorspronkelijke budgetreservering als sleutel te hanteren voor de kostenverdeling van de externe projectkosten van deze gecombineerde verkenning en planstudie;
(2) de nog te maken en gemaakte projectkosten derhalve als volgt te verdelen;
55/86ste ten laste van de Provincie
21/86ste ten laste van Vervoerregio en
10/86ste ten laste van Haarlemmermeer

c. Gedurende de looptijd van de overeenkomst de daadwerkelijke kosten elk kwartaal te verantwoorden in een rapportage en deze te onderbouwen met facturen;
d. Twee jaar na ondertekening van het addendum de daadwerkelijk gemaakte projectkosten te evalueren.

2. Toevoeging deelproducten

Aan artikel 2.4 van de Samenwerkingsovereenkomst worden de volgende deelproducten toegevoegd:

- Een raming waarmee de partijen een definitieve budgetvaststelling voor de realisatieovereenkomst kunnen maken;
- Eventuele definitieve gunning van een deelproject aan een aannemer. Bij de gunning wordt een proces-verbaal van gunning opgemaakt en conform deze SOK als deelresultaat gedeeld;
- Een door Partijen overeengekomen aanpak voor de contractuele-, aanbestedings– en realisatiefase in de vorm van een projectplan per deelproject, waaronder een beschrijving van de governance, de definitieve kostenverdeling en de risicobeheersing. Voor wat betreft de realisatiefase worden de afspraken in een realisatieovereenkomst opgenomen, die Partijen nader zullen overeenkomen.

3. Projectcontract als uitgangspunt voor deze samenwerkingsovereenkomst

a. Náást de SOK hanteren Partijen een Projectcontract (d.d. 19 maart 2025) als uitgangspunt voor de samenwerking;
b. Een projectcontract vervangt het plan van aanpak dat in de samenwerkingsovereenkomst van 2022 is opgenomen. Het projectcontract is het basisdocument waarin afspraken tussen opdrachtgever en opdrachtnemer staan rondom het doel, de resultaten, de scope en de verantwoordelijkheden van het project. De afspraken in de SOK worden in het projectcontract verder uitgewerkt;
c. Partijen begrijpen dat het Projectcontract een “levend document” is, dat gedurende de tijd kan worden aangepast.

4. Beëindiging samenwerkingsovereenkomst

Naast de in artikel 7.1 van de SOK opgenomen grond, eindigt deze overeenkomst ook op het moment dat Partijen ten aanzien van dit project een Realisatieovereenkomst sluiten.

5. ProRail wordt onderdeel van de stuurgroep

In afwijking van het gestelde in artikel 3.1 van de SOK over de deelname van ProRail aan de Stuurgroep op uitnodiging, wordt nu overeengekomen dat ProRail deel zal uitmaken van de Stuurgroep.

Aldus overeengekomen, opgemaakt en ondertekend in drievoud d.d. 3 juli 2025

Voor de provincie Noord-Holland,

de commissaris van de Koning,
namens deze,

dhr. J. Olthof

Voor de gemeente Haarlemmermeer, de burgemeester,
namens deze,

mevr. M. Ruigrok

Voor de Vervoervoerregio Amsterdam, de voorzitter van de Vervoerregio,
namens deze,

mevr. M. Ruigrok

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
P. Hoseini
hoseinip@noord-holland.nl

Telefoonnummer +31235143305

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2411089/2418755

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging frequentie voortgangsrapportage Smart Mobility

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de wijze van rapporteren met betrekking tot de voortgang van het programma Focus Smart Mobility 2022-2025, onderdeel van de Koers Smart Mobility 2018-2030. Daarnaast geven wij een doorkijk voor de komende jaren voor de verdere invulling van innovaties op het gebied van verkeer en vervoer die bijdragen aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De Focus Smart Mobility 2022-2025 is onderdeel van de Koers Smart Mobility 2018 - 2030, die uw Staten in 2018 hebben vastgesteld met als doel om gericht te kijken naar innovaties op het gebied van verkeer en vervoer die een bijdragen kunnen leveren aan de opgaven van de provincie. Daarbij is afgesproken een programma op te stellen dat elke 4 jaar wordt herijkt.

Tussen 2018 en 2021 bent u jaarlijks geïnformeerd over de stand van zaken van het vorige programma.
Vanaf 2022 bent u jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de Focus Smart Mobility, die onder de Koers valt. Dit jaar zou een derde voortgangsrapportage aan uw Staten worden voorgelegd.

De frequentie en manier van rapporteren willen wij graag wijzigen. We hebben ervoor gekozen om voortaan een tweejaarlijkse voorgangsrapportage op te stellen. Dit, omdat de praktijk binnen dit programma laat zien dat de doorlooptijden van de meeste projecten langer zijn dan één jaar, mede vanwege de afhankelijkheid van de partners waarmee we samenwerken zoals gemeenten, kennisinstellingen en leveranciers. Het vergt vervolgens enige tijd om de effecten te bepalen en een conclusie te trekken of de innovaties technisch, financieel, organisatorisch en maatschappelijk gereed zijn

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

voor opschaling. De vormgeving van dit alles en het opstellen van de voortgangsrapportage vergt veel tijd. Die tijd besteden wij graag aan de projecten zelf.

In 2026 bieden wij u een rapportage aan over de gehele looptijd van de Focus Smart Mobility, inclusief projectresultaten van 2024 en 2025. Daarnaast informeren wij u tussentijds met relevante projectresultaten, zoals recent is gebeurd met de resultaten van Auto van de Straat, drones bij incident management en mobiliteitshubs.

Doorkijk vanaf 2026

Eind 2025 loopt de huidige programmaperiode van de Focus Smart Mobility af. Dat betekent dat we bezig zijn met de invulling van het programma voor de periode 2026-2030. Zoals eerder vermeld is in 2018 met uw Staten afgesproken om tot 2030 elke 4 jaar het programma Smart Mobility te herijken.

In de eerste programmaperiode (Uitvoeringsprogramma Smart Mobility, 2018-2021) zijn technologieën, innovaties en mogelijkheden voor gedragsverandering onderzocht en getest. Dit heeft inzicht gegeven in de kansen en bedreigingen van technologische ontwikkelingen voor de aanpak van de provinciale opgaven op gebied van mobiliteit.
In de periode erna (de huidige Focus Smart Mobility, 2022-2025) is meer nadruk gelegd op de bijdrage die smart mobility-maatregelen kunnen leveren aan de provinciale opgaven zoals bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Monitoring en evaluatie zijn een belangrijk onderdeel van het programma.

Momenteel zien we dat de wereld behoorlijk in beweging is. Geopolitieke spanningen, de druk op de ruimte, energie, woningbouw, stikstof en klimaat nopen tot innovaties die een gerichte bijdrage kunnen leveren aan de provinciale ambities, ook voor mobiliteit. Voor de komende programmaperiode betekent dit dat we inzetten op innovaties die zorgen voor efficiënter ruimtegebruik, reductie van CO2 en stikstof, robuuste en weerbare infrastructuur (fysiek en digitaal) en het verbeteren van de bereikbaarheid van de provincie. Daarbij sluiten we aan bij het Perspectief Mobiliteit waarin is gesteld dat mobiliteit moet verminderen, veranderen en verbeteren. Voor het nieuwe programma kijken we naar de nieuwe (digitale) ontwikkelingen die op ons afkomen en de opgaven waar wij als wegbeheerder en als concessieverlener van openbaar vervoer de komende jaren voor staan. In het najaar 2025 komen we met een voorstel voor de programmaperiode 2026-2030. Hierbij betrekken we de resultaten en effecten van het huidige programma.

Tot slot

In 2021 hebben uw Staten middelen beschikbaar gesteld voor de Focus Smart Mobility 2022-2025. Met deze middelen is zuinig omgegaan door kritisch te kijken naar de toelating van nieuwe projecten en innovaties die niet of onvoldoende bijdragen aan de ambities van de provincie. Voor de nieuwe programmaperiode kijken we of de middelen die resteren uit de voorgaande periode, voldoende dekking vormen voor de nieuwe periode. Daarbij wordt gekeken naar aanvullende financiering vanuit het rijk en Europa waar kansen liggen om innovaties met cofinanciering verder te brengen en op te schalen.

Hiermee hopen wij u voldoende geïnformeerd te hebben over de frequentie van de voortgangsrapportage en de voorbereidingen voor de nieuwe programmaperiode van de Focus Smart Mobility.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/v.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

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
R. Tromp
BEL/MOB

Telefoonnummer 06 29678420
rick.tromp@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 JULI 2025

Kenmerk
2411529/2420810

Uw kenmerk

Betreft: Afsluiten convenant Fryslân lijn 350

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het ondertekenen van het convenant (convenant betreffende afspraken tussen Noord-Holland en Fryslân over het concessiegrens overschrijdend openbaar vervoer over de afsluitdijk) met de provincie Fryslân over de buslijn 350.

Lijn 350 rijdt al vele jaren tussen Leeuwarden, via Den Oever naar Alkmaar. De lijn wordt gereden in opdracht van de provincie Fryslân. Noord-Holland heeft met Fryslân afspraken gemaakt over het rijden van deze lijn. Deze afspraken liepen tot het einde van de concessie in Fryslân, tot december 2024.

Sinds december 2024 is de nieuwe concessie in Fryslân gestart. Daarom moeten er nieuwe afspraken worden gemaakt over het voortzetten van deze lijn. Het convenant formaliseert de afspraken tussen Noord-Holland en Fryslân.

De afspraken zijn goeddeels dezelfde als in het vorige convenant. De frequentie van de 350 gaat wel omhoog.

Het convenant heeft goeddeels dezelfde uitgangspunten als het vorige convenant. Noord-Holland betaalt de dienstregelinguren (DRU's) die de 350 maakt op het moment dat deze op het Noord-Hollandse grondgebied rijdt, vanaf het monument op de Afsluitdijk. Reizigers betalen op het grondgebied van Noord-Holland het kilometertarief dat in de rest van Noord-Holland Noord ook geldt.

De belangrijkste wijziging in het convenant is dat de frequentie van de 350 van 1x per uur naar 2x per uur gaat (ingegaan per medio 2024).

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

Verdubbeling van de frequentie past binnen de Visie Publieke Mobiliteit en het Ontwikkelperspectief OV NHN.

De 350 bedient tussen Den Oever en Alkmaar met name het landelijke gebied. Hij komt langs Wieringerwerf, Middenmeer en Nieuwe Niedorp, op weg naar Alkmaar.

De Visie Publieke Mobiliteit spreekt over Plusnet en Basisnet. Qua kenmerken komt de 350 het meest in de buurt bij een Plusnet: gericht op een snelle verbinding over een grote afstand. Het heeft een goede doorstroming en grote onderlinge halteafstanden.

Tegelijk wordt het belang van de 350 ook onderschreven in het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord (NHN). De 350 wordt gezien als het "derde treinspoor" in NHN. Meerdere andere lijnen van Connexxion takken aan op deze lijn. Het versterken van deze lijn is een expliciete actie in het Ontwikkelperspectief OV NHN. Met dit convenant wordt aan die actie voldaan.

De verdubbeling heeft geleid tot extra reizigers op dit traject. Er reizen bijna 25% meer reizigers met de 350 sinds de frequentie is verdubbeld. Er reizen nu ongeveer 4.000 reizigers per week met de 350.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Zienswijze op het concept-Programma van Eisen OV-concessie 2028

Aan:
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
T.a.v. de heer J. Olthof, Gedeputeerde Mobiliteit
ov@noord-holland.nl

Van:
Fractie Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp
t.a.v. [redacted]
Den Helder, [redacted]

Datum: 11 juli 2025

Onderwerp: Zienswijze op het concept-Programma van Eisen voor de OV-concessie Noord-Holland Noord, ingaande 2028

Geachte heer Olthof,

Namens de fractie van Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp brengen wij hierbij formeel onze zienswijze uit op het concept-Programma van Eisen ten behoeve van de aanbesteding van het busvervoer per 2028.

Onze fractie heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk aandacht gevraagd voor het behoud van bereikbaarheid en de toegankelijkheid van bushaltes en buslijnen in Den Helder en Julianadorp. De ervaringen van de afgelopen jaren stemmen ons weinig hoopvol. Wij constateren een structurele afname van het reguliere openbaar vervoer, een toename van het beroep op flex- en belbussen, en het verdwijnen van essentiële haltes, met name in Julianadorp en de wijk De Schooten.

Deze zienswijze is gebaseerd op signalen van inwoners, herhaaldelijke schriftelijke vragen aan het gemeentebestuur, raadsdiscussies, én de brede maatschappelijke onvrede die heeft geleid tot een petitie over het behoud van bushaltes en buslijnen. Ondanks deze signalen zijn essentiële verbindingen toch opgeheven of versoberd.

Wij brengen de volgende overwegingen en verzoeken onder uw aandacht:

1. Publieke verantwoordelijkheid in plaats van vrijwilligersmodel

De inzet van belbussen bemand door vrijwilligers is voor onze fractie geen acceptabel alternatief voor regulier openbaar vervoer. Wij verwerpen het idee dat essentiële vervoersvoorzieningen mogen steunen op vrijwilligheid. Openbaar vervoer is een kerntaak van de overheid en mag niet worden afgewenteld op informele structuren. Dit ondermijnt bovendien reguliere werkgelegenheid.

2. Onevenredige effecten in Julianadorp en Den Helder Zuid

De teruggebrachte frequentie op de lijn Julianadorp–Den Helder, van twee keer per uur naar één keer per uur, heeft de bereikbaarheid ernstig beperkt. De route naar station Zuid is essentieel voor forensen, scholieren en studenten. Wij achten het dan ook niet acceptabel dat deze lijn is versoberd, terwijl lijnen met beduidend lagere bezetting, zoals lijn 37, zijn behouden.

3. Beoordeling op OV-chipkaartdata leidt tot misinterpretatie

Het gemeentebestuur stelt in reactie op onze vragen dat uit OV-chipkaartdata zou blijken dat veel inwoners van Julianadorp via Schagen reizen in plaats van via Den Helder. Deze interpretatie is echter misleidend. De achterliggende oorzaak hiervan is dat de verbinding met station Den Helder Zuid is verslechterd, waardoor reizigers alternatieve routes zijn gaan zoeken. Dit is een gevolg, niet een keuze.

4. Gebrek aan transparantie en afstemming bij lokale zienswijze

De gemeenteraad van Den Helder is pas zeer laat betrokken bij het indienen van een zienswijze. De motie van coalitiepartij GroenLinks om een zienswijze op te stellen werd pas op het laatste moment in de raadsvergadering gebracht, en direct overgenomen door het college, zonder ruimte voor andere partijen om inbreng te leveren. Onze fractie is van mening dat dit de democratische legitimiteit van de gemeentelijke zienswijze ernstig schaadt.

5. Eisen voor het Programma van Eisen OV 2028

Wij verzoeken u met klem onderstaande eisen over te nemen in de definitieve versie van het Programma van Eisen:

- **Minimale frequentie op hoofdverbindingen tussen Den Helder en Julianadorp: minstens 2x per uur op doordeweekse dagen**
- **Busverbinding Julianadorp Oost - station Zuid**
- **Behoud en herstel van (oude) bushaltes in Julianadorp en De Schooten**
- **Vaste OV-lijnen als basis – belbussen uitsluitend aanvullend en professioneel georganiseerd**
- **Maximale loopafstand van 400 meter naar haltes, ook voor kwetsbare groepen**
- **Busverbinding winkel en zorg centrum de Schooten (Schooten Plaza) optimaliseren**
- **Specifieke eisen voor aansluiting op stations Den Helder en Den Helder Zuid**
- **Structureel overleg met gemeenteraad en gebruikers bij opstellen gemeentelijke zienswijzen**

6. Participatieverplichtingen versterken

Wij zien in het concept-PvE te weinig waarborgen voor participatie. Inwoners moeten meer dan enkel via een formulier kunnen reageren. Wij pleiten voor bindende adviezen van gebruikerspanels, betrokkenheid van gemeenten bij lijnvoering en een openbaar participatieverslag bij de concessieverlening.

Tot slot

Wij verzoeken u om niet alleen met de grote steden rekening te houden, maar ook met de noordelijke regio’s, zoals Den Helder, waar de afstanden groot zijn, de voorzieningen schaars, en het OV cruciaal voor sociale inclusie. Wij wensen als centrumgemeente een duidelijke stem in het vervoersplan van de nieuwe vervoerder te hebben.

Graag ontvangen wij een inhoudelijke reactie op deze zienswijze.

Namens de fractie van Behoorlijk Bestuur voor Den Helder en Julianadorp,
[redacted]

BAC Bereikbaarheid & Infrastructuur

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Op 26 juni 2025

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Bereikbaarheid & Infrastructuur
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 26 juni, 12.30 – 14.30 uur
Locatie	Drakensteynzaal, Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Harry van der Maas (voorzitter) Ellentrees Müller (vicevoorzitter) Henk Jumelet (DR), Matthijs de Vries (FR), Marcel van Bijnen (secretaris), Klaas Ruitenberg (GD), , Jasper Kuntzelaers (LB), Jeroen Olthof (NH), Stijn Smeulders (NB), Martijn Dadema (OV), André van Schie (UT), Frederik Zevenbergen (ZH), Karin Weustink (IPO), Hugo van de Baan (IPO) en Jacqueline Raad (IPO)
BAC+	Jeffrey Keus (MRDH), Jan van Selm (DOVA), Melanie van der Horst (VRA), Christel Mourik (MRDH)
Verhinderd	Erik Jan Bennema (GR),
Gasten	

1. Opening, mededelingen en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda
b. Vaststellen verslag BAC B&I 8 mei 2025

2. Actualiteit

a. Acties n.a.v. de val van het Kabinet
Betreft een kort overzicht van acties vanuit IPO met betrekking tot de val van het kabinet.

b. Vervolg lobby - PA reparatie 335 miljoen minder rijksmiddelen OV-exploitatie
Betreft kort overzicht voorgestelde lobbyacties reparatie 335 miljoen OV i.r.t. val van kabinet.

c. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda
Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

d. Ronde langs de portefeuilles
Betreft informatie over de stand van zaken ten aanzien van verschillende dossiers. Mogelijkheid voor eenieder om zaken te delen vanuit zijn portefeuille.

3. Strategische agenda – oordeel- en /of besluitvormend

a. Stand van Zaken Thema's Werkprogramma: Verkeersveiligheid
Betreft reflectie op een thema uit het werkprogramma BAC B&I: Verkeersveiligheid. Na een presentatie waarin de stand van zaken wordt geschetst betreffende dit onderwerp, wordt een beeldvormde/richtinggevende discussie gevoerd met de in de presentatie aangereikte discussiepunten.

b. Verkenning Publieke Mobiliteit
Betreft kennisnemen van het rapport van Berenschot met de verkenning Publieke Mobiliteit, input geven op de te geven reactie, zodat de bestuurlijke delegatie Publieke Mobiliteit hierover het gesprek kan aangaan met het Rijk.

c. Vernieuwing MIRT/ Implementatie Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil
Betreft een beeldvormend agendapunt om aan de hand van de geformuleerde voorstellen richting te geven aan het gesprek met het Rijk over de vernieuwing van het MIRT/de implementatie van het Kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op Peil (KBoP).

d. OV: Onderwegpas
Betreft kennisnemen en herbevestigen van eerdere besluitvorming in de BAC⁺B&I van 27 maart 2025 over de Onderwegpas en instemmen met het vervolg: een projectteam van IenW, decentrale overheden en vervoerders het mandaat te geven om de 'Onderwegpas OV' verder uit te werken.

e. Betrokkenheid IPO/DOVA bij updatebesprekingen contract Studenten OV Reis Product
Betreft instemmen met het verzenden van de brief inzake betrokkenheid van IPO/DOVA bij update-besprekingen inzake het contract Studenten Reis Product.

4. Hamerstukken

a. Navigeren over nieuwe wegen: Plan van Aanpak
Betreft vaststellen van het plan van Aanpak behorende bij het strategiedocument Navigeren over Nieuwe Wegen.

b. Propositie Verkeershandhaving
Betreft vaststellen van het voorstel inzake voortzetting van de landelijke werkgroep verkeershandhaving onder het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het pakket van 13 maatregelen conform afspraak 17 van de Nieuwe Bestuurlijke Afspraken Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2025–2029

c. Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO)
Betreft vaststellen van het voorstel om bestuurlijke betrokkenheid van het IPO bij stichting NNVO na 1 januari 2026 met het nieuwe bestuursmodel formeel te regelen.

5. Ter Kennisname

a. 250626 BAC B&I Brief borging beleid thermisch reinigen teerhoudend asfalt (rondgestuurd per mail)
Betreft brief van staatsecretaris van IenW over de inzet voor de naleving van het beleid voor de verwerking van *teerhoudend asfalt* dat vrijkomt bij renovatie van wegen.

b. Notitie Stikstofreductie door provinciale inzet op mobiliteit
Betreft notitie uit AAC B&I 4 juni met een beknopt overzicht welke mobiliteits-maatregelen provincies treffen welke kunnen bijdragen tot een mogelijke stikstofreductie, dit n.a.v. het proces m.b.t. de Ministeriële Commissie Economie & Natuurherstel.

6. Rondvraag en sluiting

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
O.G. Jonker
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143521
jonkero@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 JULI 2025

Kenmerk
2416236/2418234

Uw kenmerk

Betreft: Actualisatie Realisatielijst bij Subsidieregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het actualiseren van de Realisatielijst, behorend bij de uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025.

Inleiding

Twee belangrijke doelstellingen van de provincie Noord-Holland zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van het doorfietsroutenetwerk. Om deze doelstellingen te bewerkstelligen is het van belang dat de infrastructuur in de provincie goed in orde is. Dat geldt niet alleen voor ons eigen areaal, maar zeker ook voor het gemeentelijk areaal. We zien namelijk dat er veel slachtoffers vallen op wegen die in beheer zijn van gemeenten, met een tendens naar meer slachtoffers op wegen met een limiet tot 50 km/uur (binnen de bebouwde kom)[1]. Daarnaast ligt het grootste deel van de doorfietsroutes op gemeentelijk areaal. Daarom subsidieert de provincie structureel projecten van gemeenten die een bijdrage leveren aan deze doelen.

Op 15 april 2025 hebben Gedeputeerde Staten de uitvoeringsregeling Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 vastgesteld. Bij deze regeling hoort een 'Groslijst' met kansrijke projecten waarvoor de

[1] https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-noord-holland-en-vervoerregio-amsterdam-2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

provincie een bedrag reserveert, en een 'Realisatielijst' met projecten die daadwerkelijk zijn ontworpen en waarvoor de subsidie dus verleend kan worden. De afgelopen maanden zijn enkele projecten van de Groslijst doorontwikkeld zodat deze nu ook op de Realisatielijst zijn geplaatst. De betreffende gemeenten kunnen voor deze projecten dus subsidie aanvragen.

Bij deze brief treft u de geactualiseerde Realisatielijst 2025 aan. De projecten die nu zijn toegevoegd worden hierop weergegeven in blauw.

Tot slot

De komende maanden gaan wij samen met gemeenten weer nadere projecten van de Groslijst uitwerken zodat eind van dit jaar een nieuwe Realisatielijst voor 2026 kan worden opgesteld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage

- Geactualiseerde Realisatielijst 2025

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 15 juli 2025, nr. 2416236/2416264, tot vaststelling van de Actualisatie realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid 2025 op grond van de Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 4, eerste lid van de Uitvoeringsregeling subsidie Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025;

Besluiten:

Artikel 1
Gedeputeerde Staten stellen voor het jaar 2025 de geactualiseerde Realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid vast. De toegevoegde projecten zijn in onderstaande lijst blauw gemarkeerd.

Zuid-Kennemerland	**Gemeente**	**Subsidie categorie**	**Maximaal subsidiebedrag Verkeersveiligheid**	**Maximaal subsidiebedrag Doorfietsroute**
Fietsoversteken bij Kruisweg/Kennemerplein, Kennemerplein/Kennemerbrug, Jansweg/Prinsen Bolwerk/Kennemerplein	Haarlem	75%	€ 300.000	
IJmond				
Kruising Concordiastraat/Pontweg	Velsen	75%	€ 500.000	
De Baandert (voetgangersoversteek)	Heemskerk	75%	€ 60.000	
Kruispunt Broekeroog-Rijksweg	Velsen	75%	€ 245.000	
Wijkerstraatweg, entree Velsen Noord	Velsen	90%		€ 250.000
Maerelaan met rotonde	Heemskerk	35%		€ 280.000
Schoterkerkpad	Velsen	90%		€ 600.000
Jan van Kuikweg oost	Heemskerk	90%		€ 705.000
Westfriesland				
Kruising Driehuizen/Veenakkers	Medemblik	75%	€ 375.000	
Lindengracht	Opmeer	90%	€ 134.000	
Kerkebuurt	Koggenland	75%	€ 135.000	

Kop van Noord-Holland				
kruispunten Pontweg Texel	Texel	75%	€ 1.800.000	
Kruispunt Warmenhuizerweg-Dergmeerweg	Schagen	75%	€ 423.000	
Warmenhuizen, Sportlaan	Schagen	90%		€ 288.000
Postbrug Kanaalweg	Den Helder	90%	€ 405.000	
Regio Alkmaar				
Bergerhoutrotonde + Geesterweg	Alkmaar	75%	€ 900.000	
Hof van Ra	Dijk en Waard	75%	€ 38.000	
Korte Dreef / Dreef en Basiusstraat Heerhugowaard	Dijk en Waard	75%	€ 1.575.000	
Loopakker	Dijk en Waard	75%	€ 600.000	
C.F. Smeetslaan, tussen Soomerwegh en Dorpsstraat (incl. 2 rotondes)	Castricum	90%	€ 878.000	
Kruispunt Prinses Beatrixlaan/Geesterweg	Uitgeest	90%	€ 1.200.000	
Westerweg Alkmaar	Alkmaar	90%		€ 1.470.000
Gooi & Vechtstreek				
Fietspad De Maten (vanaf Havik tot aan Lepelaar en Stichtseweg)	Blaricum	90%	€ 86.000	
Burgemeester Le Coultredreef	Blaricum	90%		€ 540.000
Slochterenlaan	Gooise Meren	90%		€ 565.000
Fietspad lang Rijskweg vanaf Voormeer tot Kverdijk	Gooise Meren	90%	€ 131.000	
Fietspad langs Rijksweg vanaf Keverdijk tot Hakkelaarsbrug	Gooise Meren	90%	€ 208.000	
Cort van der Lindenlaan	Gooise Meren	90%	€ 52.000	
Lindelaan	Gooise Meren	35%		€ 191.000

Artikel 2
De realisatielijst Doorfietsroutes en Verkeersveiligheid voor 2025 van 15 april 2025, kenmerk nr 2368203/2397367, komt te vervallen.

Artikel 3
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Haarlem, 15 juli 2025

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter.

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris.

Als u belanghebbende bent, kunt u binnen zes weken na de bekendmaking van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen.
Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem.
Voor meer informatie kunt u de provinciale website bezoeken: www.noordholland.nl.
Wij verzoeken u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent.
Indien u bezwaar heeft ingediend is het mogelijk gebruik te maken van een minder formele procedure: een gesprek tussen u en een vertegenwoordiger van het college.
Indien uw bezwaar zich hiervoor leent, wordt contact met u opgenomen, maar u kunt hier ook zelf om verzoeken. Een gesprek tast uw rechten als bezwaarmaker niet aan.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt een bezwaarschrift ingediend.
Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u - bij een spoedeisend belang - een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank.

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.K. Kuiper
BU/BSP/STUD

Telefoonnummer +31235144125
bram.kuiper@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 JULI 2025

Kenmerk
2423788/2423791

Uw kenmerk

Betreft: Informeren van PS over voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid kruisingen N247 Beets en Oudendijk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: keuze voorkeursvariant t.b.v. verkeersveiligheid kruisingen N247 Beets en Oudendijk.

Wij hebben besloten bij de vervanging van de vaste bruggen van de N247 tussen Oosthuizen en Hoorn ter hoogte van Beets en Oudendijk de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor is voor beide locaties één voorkeursvariant aangewezen. In deze brief informeren wij u over de aanleiding van dit besluit, de gekozen voorkeursvarianten en het vervolg. In de bijlage leest u een toelichting op de varianten (afweging), waarvan ook illustraties zijn toegevoegd.

Aanleiding

De bruggen van de N247 over de Korsloot bij Beets en over de Beemsteruitwatering bij Oudendijk zijn einde levensduur en dienen vervangen te worden. Aan deze vervangingsopgave wordt al geruime tijd gewerkt. Ook de parallelbrug van de Hoornse Jaagweg bij Beets is einde levensduur en moet vervangen worden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354



De projectlocaties bij Oudendijk (noord) en Beets (zuid)

Door ernstige verkeersongevallen en inzichten uit de nieuwe iNHi is de verbetering van verkeersveiligheid op deze locaties een prioriteit geworden. In de iNHi 2024-2028 staat dit traject van de N247 in de top 10 van onveiligste wegtrajecten van Noord-Holland. Vooral de kruisingen op dit traject worden als verkeersonveilig beoordeeld. In 2023 vond op de kruising ter hoogte van Beets (N247) in 2023 een dodelijk ongeval plaats.
Daarnaast is, op basis van het Coalitieakkoord 2023-2027, gekeken naar de uitbreiding en verbetering van de fietsinfrastructuur op deze beide locaties. Dit sluit goed aan op de realisatie van de doorfietsroute Zaanstad-Hoorn, die langs dit gedeelte van de N247 l en over de bruggen loopt. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding geweest voor een aanvullende studie naar oplossingen voor de verkeersveiligheid.

Variantenstudie en voorkeursvariant verkeersveiligheid
Wij hebben een variantenstudie uitgevoerd naar het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de kruisingen bij Beets en Oudendijk. Verschillende mogelijke oplossingsrichtingen zijn besproken met diverse specialisten, de gemeenten, direct omwonenden en ondernemers uit de omgeving.

Op basis van de resultaten van deze studie hebben Gedeputeerde Staten besloten om bij zowel Beets als Oudendijk een ovonde aan te wijzen als voorkeursvariant. Hierbij worden de huidige bruggen bij Beets en Oudendijk vervangen door een ovonde. Een ovonde betekent op beide locaties een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Daarnaast heeft een ovonde relatief minder

impact op de omgeving ten opzichte van andere oplossingsrichtingen en is er minder hinder tijdens de bouwperiode op deze drukke weg.

Vervolg
Met het aanwijzen van een voorkeursvariant volgt een verdere uitwerking van de oplossing. In de komende periode worden de voorkeursvarianten uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp, inclusief kostenraming. Hiermee worden de gevolgen van de variant verder in beeld gebracht.
In een later stadium wordt het project via het iMPI aan Provinciale Staten voorgelegd. Dan wordt ook een uitvoeringskrediet aangevraagd.
De vervanging van de parallelbrug bij Beets wordt hierbij meegenomen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage
- Overzicht varianten (incl. illustraties) & afweging

Bijlage 1 – Overzicht varianten & afweging verkeersveiligheidsmaatregelen

Wij hebben een variantenstudie laten uitvoeren naar het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de kruisingen bij Beets en Oudendijk. Uit dit onderzoek is een aantal kansrijke varianten naar voren gekomen. Deze zijn op verschillende aspecten afgewogen, in samenspraak met diverse specialisten.

Op 15 januari jl. zijn deze varianten toegelicht tijdens een bewonersbijeenkomst. Het ging daarbij om de volgende varianten.

Varianten Beets:

- Variant 1: middengeleiders ten noorden en zuiden van de brug
- Variant 2: een middengeleider over de gehele lengte van de brug

Varianten Oudendijk:

- Variant 1: een VRI-geregeld kruispunt op de huidige noordelijke kruising
- Variant 2: een noordwaarts opgeschoven VRI-geregeld kruispunt ter vervanging van de huidige noordelijke kruising
- Variant 3 een noordwaarts opgeschoven rotonde ter vervanging van de huidige noordelijke kruising

De bewonersavond had twee doelen: het toelichten van de varianten en het ophalen van reacties uit de omgeving op de voorgestelde oplossingen. Hierbij waren ook collega's van de gemeenten Koggenland en Edam-Volendam aanwezig, evenals belanghebbende ondernemers uit de nabije omgeving.

Uit de drukbezochte bewonersavond is waardevolle input opgehaald, waaruit duidelijk werd dat er nog enkele zaken nader uitgezocht moesten worden. Ook werd duidelijk dat er nog naar andere oplossingsrichtingen, met name bij Beets, gekeken diende te worden. Zo bleek, dat de parallelweg (de Hoornse Jaagweg) ook als onveilig wordt ervaren, omdat hier gemotoriseerd verkeer over gaat (anders dan bestemmings- of landbouwverkeer), wat in de huidige situatie, vanwege de koude oversteek, de N247 niet op mag bij Beets. Dit verkeer rijdt om die reden over de Hoornse Jaagweg naar Oudendijk of Oosthuizen.

Deze nadere uitwerking heeft geresulteerd in één nieuwe variant: de ovonde, voor zowel de locatie bij Beets als bij Oudendijk.

Op 1 april 2025 heeft opnieuw een afweging van alle varianten plaatsgevonden met de diverse specialisten van o.m. verkeersveiligheid. Uit deze afweging, waarbij de varianten aan de hand van verschillende uitgangspunten een score krijgen, is naar voren gekomen dat de ovonde op beide locaties de best beoordeelde en tevens veiligste variant is ten opzichte van de andere varianten. Wel kent de ovonde technische uitdagingen en zal er grond verworven moeten worden van particulieren.

Toelichting op wegingscriteria varianten:

Verkeersveiligheid voetganger	Verkeersveiligheid voor voetgangers op de oversteken in het projectgebied als gevolg van de maatregelen
Verkeersveiligheid fiets	Verkeersveiligheid voor fietsers op de oversteken in het projectgebied als gevolg van de maatregelen
Verkeersveiligheid auto	Verkeersveiligheid voor automobilisten en landbouwverkeer op de oversteken in het projectgebied als gevolg van de maatregelen
Doorstroming	Effect van de maatregelen op de doorstroming van de N247
Technische haalbaarheid	Moeilijkheidsgraad en grootte van risico's van de maatregelen op technisch vlak (K&L, talud, waterkering etc.)
Impact omgeving	Impact van de maatregelen op de omgeving tijdens de uitvoering, met specifiek aandacht voor bouwoverlast en hinder voor de bereikbaarheid van de omgeving.
Ruimtelijke inpassing	Impact van de maatregelen op de omgeving tijdens de nieuwe situatie. Voorbeelden hiervan zijn grondverwerving, impact op bestaande structuren, etc.

Locatie Beets (Korsloot)

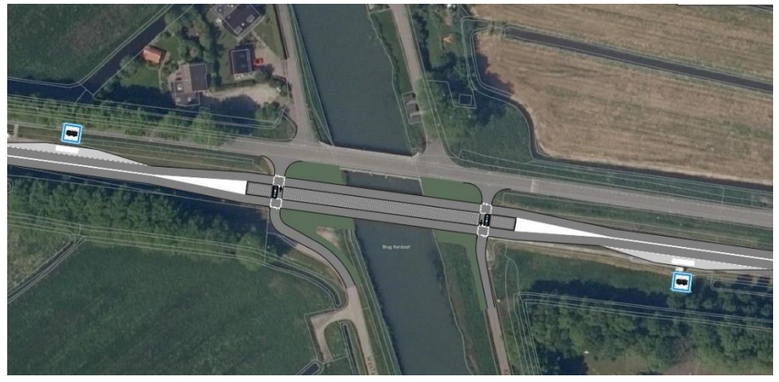
Variant 1 Middengeleiders

	Weging	Variant 1 (middengeleiders)	Gewogen score variant 1
Verkeersveiligheid voetganger	100%	1	1
Verkeersveiligheid fiets	100%	1	1
Verkeersveiligheid auto	100%	1	1
Doorstroming	75%	3	2,25
Technische haalbaarheid	50%	3	1,5
Impact omgeving	75%	1,5	1,125
Ruimtelijke inpassing	75%	2	1,5
SCORE (GEWOGEN)		**9,375**	



Variant 2 Brede Brug

	Weging	Variant 2 (brede brug)	Gewogen score variant 2
Verkeersveiligheid voetganger	100%	1,5	1,5
Verkeersveiligheid fiets	100%	1,5	1,5
Verkeersveiligheid auto	100%	1,5	1,5
Doorstroming	75%	3	2,25
Technische haalbaarheid	50%	2	1
Impact omgeving	75%	1,5	1,125
Ruimtelijke inpassing	75%	3	2,25
SCORE (GEWOGEN)		**11,125**	



Variant 3 Ovonde

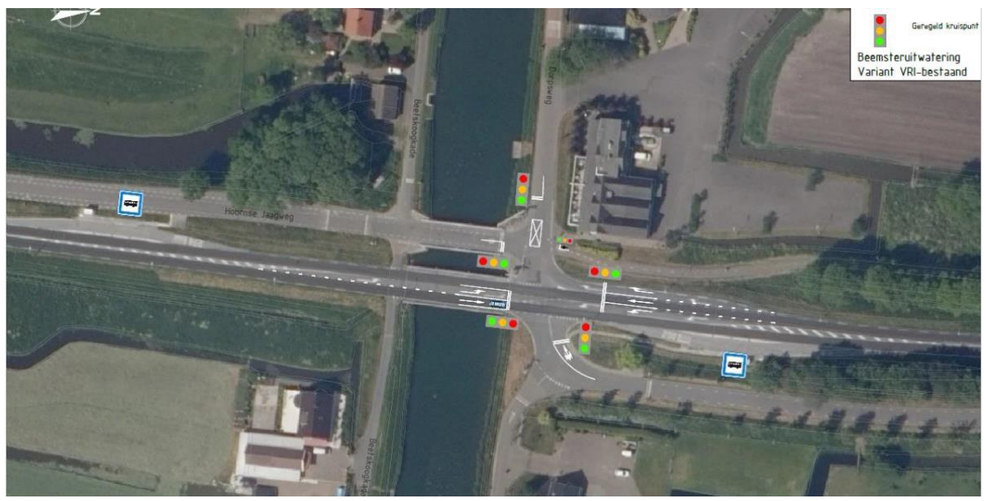
	Weging	Variant 3 (Ovonde)	Gewogen score variant 3
Verkeersveiligheid voetganger	100%	3	3
Verkeersveiligheid fiets	100%	3	3
Verkeersveiligheid auto	100%	3	3
Doorstroming	75%	2	1,5
Technische haalbaarheid	50%	1	0,5
Impact omgeving	75%	2,75	2,0625
Ruimtelijke inpassing	75%	1,5	1,125
SCORE (GEWOGEN)		**14,1875**	



Locatie Oudendijk (Beemsteruitwatering)

Variant 1 (VRI huidige kruising)

	Weging	Variant 1 (VRI huidige kruising)	Gewogen score variant 1
Verkeersveiligheid voetganger	100%	1	1
Verkeersveiligheid fiets	100%	1	1
Verkeersveiligheid auto	100%	2	2
Doorstroming	75%	1	0,75
Technische haalbaarheid	50%	2	1
Impact omgeving	75%	3	2,25
Ruimtelijke inpassing	75%	3	2,25
SCORE (GEWOGEN)		10,25	



Variant 2 VRI noordwaarts opgeschoven

	Weging	Variant 2 (VRI noordwaarts opgeschoven)	Gewogen score variant 2
Verkeersveiligheid voetganger	100%	2,5	2,5
Verkeersveiligheid fiets	100%	2,5	2,5
Verkeersveiligheid auto	100%	2,5	2,5
Doorstroming	75%	2,5	1,875
Technische haalbaarheid	50%	3	1,5
Impact omgeving	75%	2	1,5
Ruimtelijke inpassing	75%	2	1,5
SCORE (GEWOGEN)		13,875	



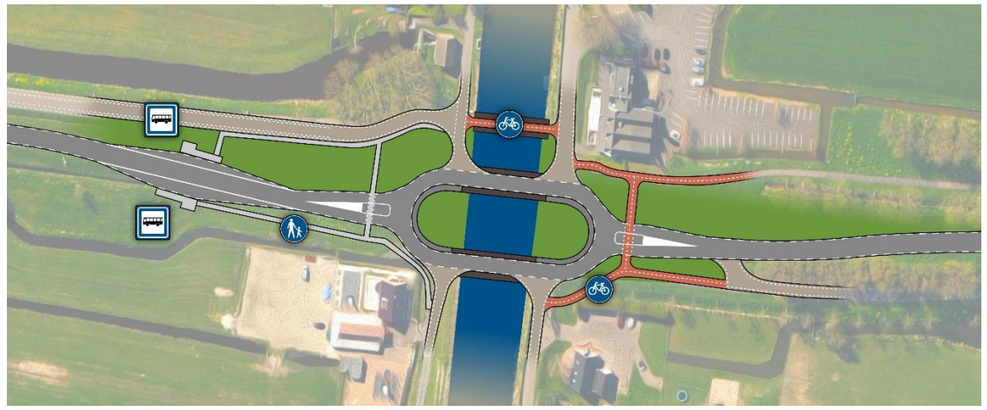
Variant 3 Rotonde noordwaarts opgeschoven

	Weging	Variant 3 (Rotonde noordwaarts opgeschoven)	Gewogen score variant 3
Verkeersveiligheid voetganger	100%	3	3
Verkeersveiligheid fiets	100%	3	3
Verkeersveiligheid auto	100%	3	3
Doorstroming	75%	2	1,5
Technische haalbaarheid	50%	3	1,5
Impact omgeving	75%	1	0,75
Ruimtelijke inpassing	75%	2	1,5
SCORE (GEWOGEN)		**14,25**	



Variant 4 Ovonde

	Weging	Variant 4 (Ovonde)	Gewogen score variant 4
Verkeersveiligheid voetganger	100%	2,75	2,75
Verkeersveiligheid fiets	100%	2,75	2,75
Verkeersveiligheid auto	100%	3	3
Doorstroming	75%	2,25	1,6875
Technische haalbaarheid	50%	2	1
Impact omgeving	75%	2,5	1,875
Ruimtelijke inpassing	75%	2,5	1,875
SCORE (GEWOGEN)		**14,9375**	



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
P.R.W.E. Chorus
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235144278
chorusp@noord-holland.nl

Verzenddatum
28 AUG. 2025

Kenmerk
2325768/2430207

Uw kenmerk

Betreft: Reserveringsaanvraag Dijk en Waard uit Investeringskader

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons voornemen om aan de gemeente Dijk en Waard een bedrag van maximaal € 12.000.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Heerhugowaard uit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.

Aanleiding

Dijk en Waard bouwt voor 2030 5.500 woningen erbij binnen 1.200 meter van het station Heerhugowaard. Om de bereikbaarheid te blijven garanderen wordt het bestaande OV-knooppunt hierop aangepast. Daarom werkt de gemeente Dijk en Waard samen met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland aan het Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard. De uitvoering van dit plan vergt aanzienlijke investeringen, die de gemeente niet volledig zelf kan bekostigen. Om de woningbouw en de bijbehorende bereikbaarheid voortvarend te kunnen blijven oppakken, is financiële steun van de provincie en het Rijk noodzakelijk. Daarom wil de gemeente een beroep doen op ons Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid. Met onze steun, en die van het Rijk, kan de ontwikkeling van de OV-knoop Dijk en Waard versneld worden uitgevoerd.

Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard

Op 23 oktober 2024 is een Intentieovereenkomst getekend voor de ontwikkeling van de OV- knoop Dijk en Waard tussen de gemeente Dijk en Waard, NS, ProRail en de provincie Noord-Holland. Het ontwikkelplan vormt de basis voor deze overeenkomst. In het ontwikkelplan zijn verschillende ontwikkelmodellen voor de OV-knoop onderzocht. Hieruit is een ambitiemodel voortgekomen (zie figuur 1). Dit model gaat uit van:

- het realiseren van een ongelijkvloerse spoorkruising voor fietsers en voetgangers van de Stationsweg;
- Makkelijkere toegang en meer comfortabele, langere perrons die geschikt zijn voor toekomstige dienstregelingen;

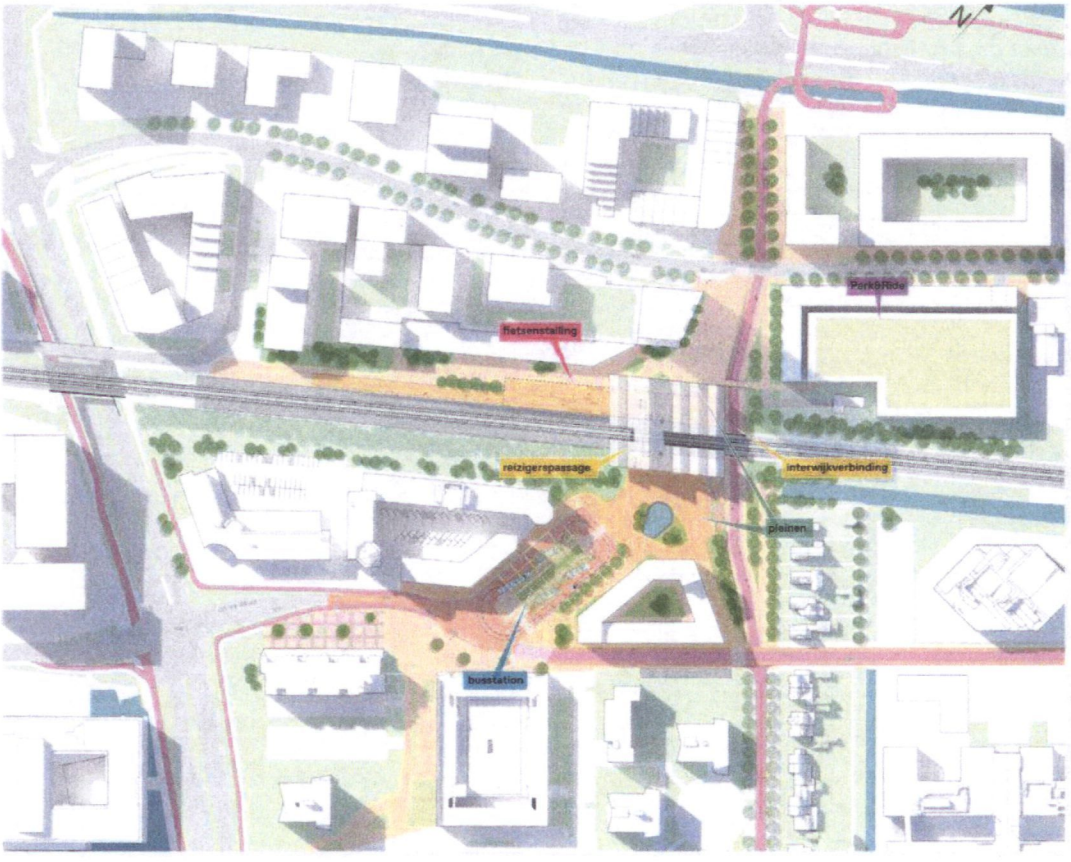
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- Direct bij de perrons meer en comfortabele, veilige fietsparkeervoorzieningen (2.500-3.500 plekken);
- Een beter busstation, toekomstgericht op nieuwe vervoersconcessies;
- Aantrekkelijke openbare ruimte op het Stationsplein, die landschap en moderne stad bij elkaar brengt;
- Realisatie van een parkeer-HUB met 480 P+R plekken;
- Het realiseren van 5.500 woningen binnen 1.200 meter van het station.

Voor de parkeer-HUB met P+R parkeren is de gemeente een apart traject gestart.

Figuur 1 Ambitiemodel OV-knoop Dijk en Waard



Bron: Ontwikkelplan OV-knoop Dijk en Waard, december 2023.

Te reserveren bijdrage uit Investeringskader

Voorgesteld wordt om binnen het Investeringskader maximaal 12 miljoen euro te reserveren voor het realiseren van de plannen voor het stationsgebied van Heerhugowaard. De bijdrage van de provincie is bedoeld voor de aanleg van het nieuwe busstation en als cofinanciering van de nieuwe fietsparkeervoorzieningen. Deze maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor het faciliteren van de schaalsprong die op het gebied van woningbouw in Dijk en Waard plaatsvindt. De bijdrage past binnen het Investeringskader en is in lijn met eerdere provinciale bijdragen aan vergelijkbare OV-knooppunten. Dit bedrag komt bovenop de provinciale bijdrage van € 5,7 miljoen die in 2018 is verstrekt voor de ontwikkeling van fase 1 van het stationsgebied. Daarmee komt de totale bijdrage van de provincie op € 17,7 miljoen.

Vervolgprocedure

Bij de eerstvolgende begrotingswijziging in 2026 wordt de aanvullende bijdrage op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling gezet. Vanaf dat moment kan de subsidie daadwerkelijk worden uitgekeerd. Hiervoor dient de gemeente een subsidieaanvraag in te dienen die voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld in het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

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
R.M. de Smidt
BEL/WSO

Telefoonnummer +31639 23 69 03
Rolinde.de.smidt@noord-holland.nl

Verzenddatum
28 AUG. 2025

Kenmerk
2430792/2430797

Uw kenmerk

Betreft: Reserveringsaanvraag Hoogkarspel Zuid uit Investeringskader

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons voornemen om aan de gemeente Drechterland een bedrag van maximaal € 2.750.000,- beschikbaar te stellen voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Hoogkarspel Zuid uit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.

Aanleiding

De gemeente Drechterland werkt samen met NS, ProRail en de provincie Noord-Holland aan de gebiedsontwikkeling Hoogkarspel Zuid. De uitvoering van dit plan vergt aanzienlijke investeringen, die de gemeente niet volledig zelf kan bekostigen. Om de woningbouw en de bijbehorende bereikbaarheid voortvarend te kunnen blijven oppakken, is financiële steun van de provincie en het Rijk noodzakelijk. Daarom wil de gemeente een beroep doen op ons Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid. Met onze steun, en die van het Rijk, kan de gebiedsontwikkeling Hoogkarspel Zuid versneld worden uitgevoerd en is het OV meteen na de eerste fase van de planontwikkeling beschikbaar voor nieuwe bewoners.

Gebiedsontwikkeling Hoogkarspel Zuid

Hoogkarspel Zuid is een robuuste integrale gebiedsontwikkeling met meerwaarde voor zowel de regio als de provincie. Het plan voorziet in de realisatie van in totaal circa 3.000 woningen. De eerste fase van het plan bestaat uit 500 woningen. De start bouw van de laatste woningen in fase 1 vindt uiterlijk in 2033 plaats. Daarmee levert Hoogkarspel Zuid op korte termijn een substantiële bijdrage aan de betaalbare woningvoorraad, binnen een dorps en landschappelijk karakter.

Hoogkarspel Zuid is bovendien een van de weinige gebiedsontwikkelingen in Nederland die leidt tot de vorming van een nieuw dorp. De gemeente Drechterland biedt hiermee een unieke kans

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

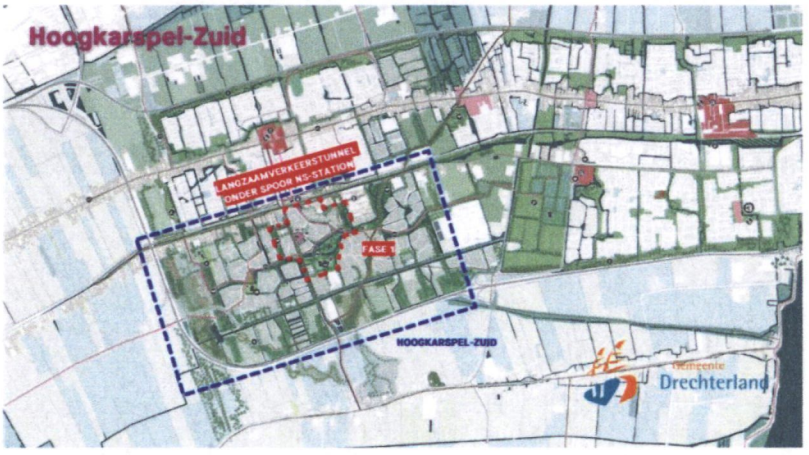
Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

aan woningzoekenden die zich willen vestigen in een Westfriese, kleinschalige dorpsomgeving. In de verdere toekomst (na 2040) is er bovendien mogelijkheid tot gefaseerde groei, waardoor het gebied duurzaam en adaptief kan worden ontwikkeld.

De locatie is strategisch gelegen aan het station Hoogkarspel, wat duurzame mobiliteit ondersteunt. De gemeenteraad heeft als harde randvoorwaarde meegegeven dat Hoogkarspel Zuid moet voldoen aan de Woondeal Noord-Holland Noord. Daarnaast is via een motie het college gevraagd te onderzoeken of een hoger aandeel goedkope woningen haalbaar is. Daarmee draagt Drechterland mogelijk zelfs méér bij aan de regionale betaalbaarheidsopgave dan de Woondeal vereist.

Om deze versnellingsopgave waar te maken, is het essentieel dat al in de eerste fase een directe en veilige verbinding tussen het bestaande dorp en Hoogkarspel Zuid wordt gerealiseerd - via een brug of onderdoorgang bij het station. Deze verbinding is niet alleen functioneel van belang voor voetgangers en fietsers, maar ook cruciaal voor de sociale samenhang binnen het dorp als geheel.

Figuur 1 Overzicht van de planontwikkeling in relatie tot de fietsverbinding



Te reserveren bijdrage uit Investeringskader

Voorgesteld wordt om binnen het Investeringskader maximaal 2,75 miljoen euro te reserveren voor het realiseren van de plannen voor de gebiedsontwikkeling Hoogkarspel Zuid. De bijdrage van de provincie is bedoeld voor de aanleg van een veilige langzame verkeersverbinding en het versterken van het OV-knooppunt door middel van een uitbreiding van de fietsenstalling en de P&R. Door de realisatie van de langzame verkeersverbinding worden ook de dorpen met elkaar verbonden.

Vervolgprocedure

Bij de eerstvolgende begrotingswijziging in 2026 wordt de aanvullende bijdrage op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling gezet. Vanaf dat moment kan de subsidie daadwerkelijk worden uitgekeerd. Hiervoor dient de gemeente een subsidieaanvraag in te dienen die voldoet aan de voorwaarden die zijn gesteld in het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

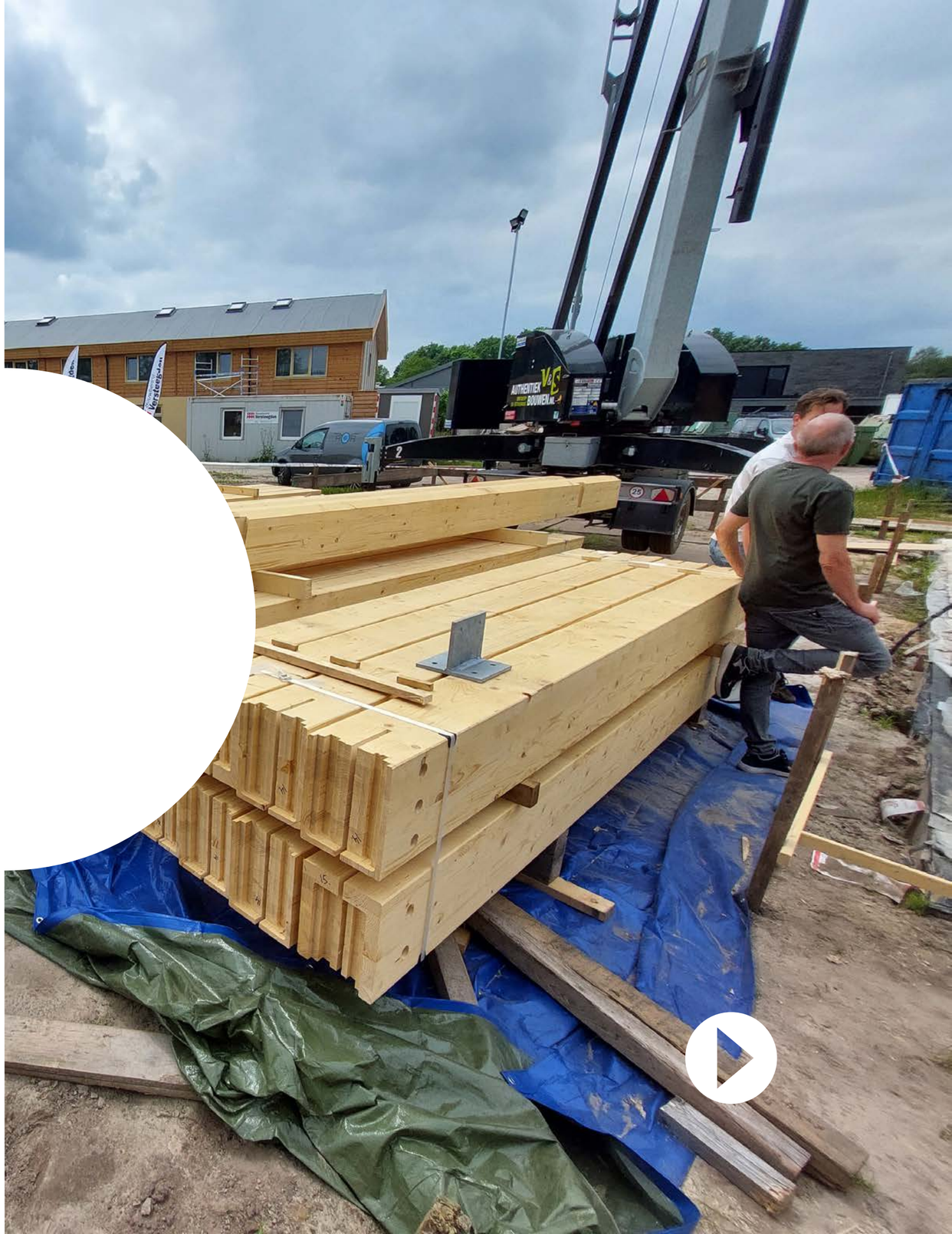
A.Th.H. van Dijk

BOUWEN MET TOEKOMST

WERKEN AAN WONINGEN VAN DUURZAME MATERIALEN

JUNI 2025





Raad
voor de leefomgeving
en infrastructuur

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategische adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van duurzame ontwikkeling van de leefomgeving en infrastructuur. De raad is onafhankelijk en adviseert gevraagd en ongevraagd over langetermijnvraagstukken. Met een integrale benadering en advisering op strategisch niveau wil de raad bijdragen aan de verdieping en verbreding van het politiek en maatschappelijk debat en aan de kwaliteit van de besluitvorming.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
Bezuidenhoutseweg 30
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
info@rli.nl
www.rli.nl

Samenstelling Rli
Dr. J.J. (Jan Jacob) van Dijk (voorzitter)
Drs. J.A. (Jeanet) van Antwerpen
Mr. R.M. (Renée) Bergkamp
Prof. dr. ir. J. (Joks) Janssen
J. (Jantine) Kriens
Drs. J.H.L.H. (Jeroen) Niemans
Drs. K.J. (Krijn) Poppe
Ir. C.M. (Karin) Sluis
Prof. dr. mr. H.D. (Hanna) Tolsma
Prof. dr. E.T. (Erik) Verhoef
Prof. dr. ir. L. (Leentje) Volker
Em. prof. dr. A.N. (André) van der Zande

Junior-raadsleden
T.B.J.M (Tim) van Dijke MSc MA
Ir. E.J.S. (Eva) van Genuchten
Bc. M.J.H. (Marnix) Kluiters

Algemeen secretaris
Dr. mr. S.M. (Stephan) Berndsen

INHOUD

SAMENVATTING 6

DEEL 1: ADVIES 13

1 INLEIDING 13
1.1 Belang van een duurzame aanpak van de bouwopgave 13
1.2 Omvang woningbouwopgave 16
1.3 Centrale vraag in dit advies 16
1.4 Afbakening 17
1.5 Leeswijzer 17

2 DUURZAAM MATERIAALGEBRUIK: VIJF STRATEGIEËN 18
2.1 Gebruik van minder bouwmateriaal 18
2.2 Gebruik van minder en/of lichtere technische installaties 20
2.3 Hergebruik van bouwmaterialen 21
2.4 Gebruik van ‘biobased’ bouwmaterialen 22
2.5 Gebruik van CO_2-arme varianten van conventionele bouwmaterialen 24
2.6 Slotsom: substantiële CO_2-reductie bij gecombineerde inzet van strategieën 25

3 ACTUEEL GEBRUIK VAN DUURZAME MATERIALEN IN DE NIEUWBOUW VAN WONINGEN 28
3.1 Verduurzaming bij de partijen in de bouwketen 28
3.2 Initiatieven van overheden en marktpartijen 32
3.3 Fabrieksmatige bouw van woningen 35
3.4 Slotsom: veel potentie, maar nog geen opschaling 38

4 EFFECTEN VAN DUURZAAM BOUWEN IN TIJD EN GELD 39
4.1 Kosten van woningbouw met duurzame materialen 39
4.2 Snelheid van woningbouw met duurzame materialen 42
4.3 Invloed van gebiedsontwikkelingprocessen en grondprijzen 42
4.4 Slotsom: betaalbaar, snel én duurzaam bouwen mogelijk 45

5 BELEMMERINGEN VOOR VERDUURZAMING IN DE WONINGBOUW 46
5.1 Uitblijven van ambitieus overheidsbeleid 46
5.2 Gebrek aan transparantie bij normering en certificering bouwmaterialen 48
5.3 Gemeentelijk omgevings- en grondbeleid gebaseerd op conventionele bouwmaterialen 51
5.4 Ontbreken van de juiste financiële prikkels 51
5.5 Beperkte verandergeneigdheid in de bouwketen 53
5.6 Productieketens van duurzame materialen nog kwetsbaar 55

5.7 Slotsom: werk aan de winkel voor zowel overheid als bouwsector 56

6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 57
6.1 Conclusies: voorwaarden voor succes 57
6.1.1 Gerichte sturing op gebruik van duurzame bouwmaterialen cruciaal 57
6.1.2 Normeren: verplichting tot sturing op klimaatimpact van woningen 58
6.1.3 Beprijzen: nationale heffing om bouwketen verder te stimuleren 59
6.1.4 Wegnemen belemmeringen van belang 61
6.1.5 Samenwerking en innovatie essentieel voor succes 61
6.2 Aanbevelingen: concrete maatregelen om te nemen 63

DEEL 2: TOELICHTING EN VERDIEPING 68

1 BOUWKETEN EN BOUWPROCES 68
1.1 Partijen binnen de bouwketen 68
1.2 Fasen in het bouwproces 70

2 BIJDRAGE VAN DE WONINGBOUW AAN DE NEDERLANDSE CO_2-UITSTOOT 72
2.1 CO_2-uitstoot gebouwde omgeving 72
2.2 Veel overheidsaandacht voor terugdringen gebruiksgebonden CO_2-uitstoot 73
2.3 Weinig ambities voor terugdringen materiaalgebonden CO_2-uitstoot 73

3 NEDERLANDSE BOUWNORMEN 74
3.1 Milieuprestatie van gebouwen: MPG-normen 74
3.2 Energieprestatie van bijna-energieneutrale gebouwen: BENG-normen 75

4 EUROPESE WETTEN EN REGELS OP HET GEBIED VAN DUURZAAM BOUWEN 76
4.1 Bouwregelgeving 76
4.1.1 Energy Performance of Buildings Directive IV 76
4.1.2 Whole Life Carbon Roadmap for Buildings 77
4.1.3 Construction Products Regulation 77
4.2 Regelgeving voor terugdringen van CO_2-uitstoot 78
4.2.1 CO_2-emissiehandelssysteem 78
4.2.2 Carbon Border Adjustment Mechanism 78
4.3 Regelgeving voor duurzame financiering en maatschappelijk verantwoord ondernemen 79
4.3.1 Taxonomieverordening 79
4.3.2 Sustainable Finance Disclosure Regulation 80
4.3.3 Corporate Sustainability Reporting Directive 81
4.3.4 Corporate Sustainability Due Diligence Directive 81

5 VOORBEELDEN VAN FABRIEKSMATIGE (INDUSTRIËLE) WONINGBOUW 82
5.1 Project Horizonwoningen in Zeewolde / Eindhoven 82
5.2 Project Timber House in Amsterdam 83
5.3 Project SAWA in Rotterdam 84
5.4 Project KJ Den Haag 85
5.5 Project HAUT in Amsterdam 86

LITERATUUR 87

BIJLAGEN 94

BEGRIPPENLIJST 94

TOTSTANDKOMING 98

OVERZICHT PUBLICATIES 101



SAMENVATTING

Veel mensen in Nederland lukt het al jaren niet om een passende, betaalbare woning te vinden. Het kabinet wil de komende jaren dan ook 100.000 nieuwe woningen per jaar laten bouwen. In dit advies gaat de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) na hoe deze operatie kan samengaan met het terugdringen van de CO_2-uitstoot in de bouw. We spitsen ons daarbij toe op de mogelijkheden om in de woningbouw CO_2 te besparen door gebruik te maken van alternatieve bouwmaterialen. Een aanzienlijk deel van onze nationale CO_2-uitstoot is namelijk afkomstig van het gebruik van conventionele bouwmaterialen in de woningbouw, zoals beton en staal. Een snelle omslag naar het gebruik van duurzame, klimaatvriendelijke bouwmaterialen is naar ons oordeel van belang – al was het maar om dat de Europese Unie (EU) vanaf 2030 grenzen gaat stellen aan de CO_2-uitstoot van nieuw te bouwen woningen. Als er te lang woningen gebouwd blijven worden met conventionele materialen, bestaat de kans dat Nederland in een nieuwe bouwcrisis terechtkomt.

Vijf strategieën voor de omslag naar duurzaam bouwen

Voor de benodigde omslag naar het gebruik van duurzame materialen in de woningbouw onderscheiden we in dit advies vijf duurzaamheidsstrategieën:

- Gebruik van *minder bouwmaterialen*, bijvoorbeeld door te kiezen voor het splitsen of optoppen van bestaande woningen of voor het bouwen van kleinere woningen.

- Gebruik van *minder en/of lichtere technische installaties* voor de verwarming, koeling en ventilatie van een woning (‘installatiearm bouwen’).
- *Hergebruik* van bouwmaterialen en gebruik van gerecyclede grondstoffen, bijvoorbeeld door betonplaten of stalen balken uit een gesloopt gebouw geheel of gedeeltelijk toe te passen in een nieuw gebouw of door grondstoffen uit een gesloopt gebouw terug te winnen voor hoogwaardig hergebruik.
- Gebruik van *biobased bouwmaterialen*, bijvoorbeeld materialen vervaardigd uit hout of vezelgewassen.
- Gebruik van *CO_2-arme varianten* van conventionele bouwmaterialen, zoals verduurzaamd beton of ‘groen’ staal.

Gecombineerd leiden deze vijf duurzaamheidsstrategieën tot een substantiële reductie van de materiaalgebonden CO_2-uitstoot in de woningbouw. Bovendien neemt de leveringszekerheid van bouwmaterialen toe.

Veel partijen in de bouwketen wachten op sturing van de overheid

Een klein deel van de partijen in de bouwketen werkt op dit moment al hoofdzakelijk met duurzame materialen. Een grotere groep zet substantiële stappen om te komen tot een duurzaam materiaalgebruik. Het merendeel van de bedrijven wacht echter af. Zij hebben behoefte aan meer overheidssturing.

Die sturing is er op dit moment nog nauwelijks. Wel hebben overheden de afgelopen jaren samen met marktpartijen diverse initiatieven in gang gezet om kennis en ervaring op te doen met duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw. Daarbij gaat het zowel om landelijke als om regionale en gemeentelijke initiatieven. De regionale en gemeentelijke initiatieven, hoe goed bedoeld ook, hebben in de praktijk nogal eens het nadeel dat ze resulteren in bovenwettelijke eisen. Dat is voor de bouwsector onwenselijk.

Fabrieksmatig bouwen biedt kansen voor meer duurzaamheid

Er ontstaan de laatste jaren steeds meer woningfabrieken. Hier worden seriematig woningmodules of hele woningen gebouwd, die na transport in korte tijd op de bouwplaats in elkaar kunnen worden gezet.

Fabrieksmatige woningbouw heeft diverse voordelen vanuit het oogpunt van duurzaamheid. Deze vorm van bouwen zorgt namelijk voor een zuiniger gebruik van bouwmaterialen. Daarnaast is er minder bouwafval en zijn er minder vervoersbewegingen nodig. Bovendien biedt fabrieksmatig bouwen betere mogelijkheden voor hergebruik en recycling van materialen en voor toepassing van ‘biobased’ materialen.

Ook leidt fabrieksmatig bouwen tot een fors hogere arbeidsproductiviteit; een belangrijk pluspunt bij de huidige krapte in de arbeidsmarkt.

Duurzaam bouwen is niet of nauwelijks duurder en duurt niet langer

Zowel in de politiek, in de financiële sector als bij veel partijen in de bouwketen bestaat het beeld dat het bouwen van woningen met duurzame materialen aanzienlijk duurder is dan het bouwen met conventionele materialen. Dat blijkt niet te kloppen, zo constateren we in dit advies. Duurzaam bouwen kost gemiddeld genomen weliswaar iets meer dan conventioneel bouwen, maar dat geldt niet altijd voor fabrieksmatig geproduceerde laag- en middenhoogbouw. Bij eengezinswoningen en gestapelde woningen tot vier verdiepingen kunnen de kosten concurrerend of zelfs lager zijn dan die

van conventionele bouw. Ook is de bouwtijd in veel gevallen korter, wat de kosten omlaag brengt. Wel is het zo dat het omschakelen naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen betekent dat bouwers zichzelf nieuwe werkwijzen moeten aanleren. Dat kost in de beginfase extra tijd en daarmee ook extra geld. Maar de praktijk wijst uit dat het bouwproces, zodra deze stap is genomen, niet langer hoeft te duren – en zelfs sneller kan gaan. Dit laatste geldt zeker voor fabrieksmatige houtbouw.
Voor zover de bouwkosten al zouden toenemen als gevolg van de toepassing van duurzame materialen, heeft dit geen invloed op de prijsvorming van de gebouwde woningen in kwestie. De marktprijs van een woning wordt namelijk hoofdzakelijk bepaald door wat mensen willen en kunnen betalen voor een woning.

Wij verwachten daarnaast dat het prijsverschil tussen duurzame en conventionele bouwmaterialen zal afnemen zodra er op grotere schaal gebruikgemaakt gaat worden van duurzame materialen. Dit effect zal worden versterkt als tegelijkertijd conventionele bouwmaterialen duurder worden als gevolg van het EU-beleid voor het terugdringen van industriële CO_2-uitstoot.

Diverse factoren belemmeren vooralsnog de omslag
Dat veel partijen in de bouwketen de omslag naar het gebruik van duurzame materialen nog niet weten te maken, hangt samen met een aantal factoren.

Geen scherpe rijksnorm voor milieuprestaties van woningen
De rijksoverheid heeft de afgelopen jaren nagelaten om de wettelijke norm voor de milieuprestaties van gebouwen – waaronder de CO_2-uitstoot als gevolg van bouwmaterialen – aan te scherpen. Daardoor is er geen stimulans voor bouwers om duurzamer te bouwen. Bovendien is de berekening die bouwers moeten maken om aan de norm te voldoen dermate complex, dat deze voor velen niet hanteerbaar is.
Ook de weinig ambitieuze overheidsnorm voor het energieverbruik van woningen heeft een remmend effect op de verduurzaming van het materialengebruik in de bouw. Installatiearm bouwen wordt bijvoorbeeld binnen het bestaande overheidsbeleid niet beloond.

Gemeentelijk omgevingsbeleid geënt op conventionele bouwmaterialen
Op gemeentelijk niveau stuit het bouwen met duurzame materialen eveneens op belemmeringen. Zo wordt in gemeentelijke omgevingsplannen vaak gewerkt met afmetingen van bouwkavels en bouwhoogtes die niet zijn toegesneden op het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Verder schrijven gemeentelijke beeldkwaliteitsplannen vaak het gebruik voor van niet-duurzame materialen zoals baksteen.

Normering en certificering afgestemd op conventionele bouwmaterialen
De bestaande normering en certificering van bouwmaterialen is afgestemd op het gebruik van conventionele materialen. Dit benadeelt de beoordeling van nieuwe, duurzame bouwmaterialen.

Geen financiële stimulering van duurzaam materiaalgebruik
Door de juiste financiële voorwaarden te stellen kan het gebruik van duurzame materialen in de woningbouw worden bevorderd. Zulke stimulering is er nu niet, integendeel. Zo heeft de Tweede Kamer onlangs besloten de fiscale regeling die een korting op de hypotheekrente voor duurzaam gebouwde woningen mogelijk maakte, op te heffen. Ook is er geen beleid (op enkele initiatieven rond zogenoemde *carbon credits* na) om duurzame bouwmaterialen financieel aantrekkelijker te maken dan conventionele bouwmaterialen.

Geringe verandergeneigdheid binnen de bouwketen en gebrek aan vaardigheden
Bouwers zijn over het algemeen geneigd om risico's uit de weg te gaan. Dat is begrijpelijk, maar het pakt nadelig uit voor het werken met duurzame bouwmaterialen. Opdrachtgevers die met duurzame materialen willen bouwen hebben geregeld moeite om aannemers te vinden die hun plan willen uitvoeren.
Daarnaast wordt het werken met duurzame materialen belemmerd doordat partijen in de bouwketen weinig met elkaar samenwerken. Het bouwen met nieuwe bouwmaterialen vergt nieuwe vaardigheden en afstemming van werkzaamheden. Maar samenwerking en gezamenlijk leren zijn op dit moment niet de standaard in de bouwsector. Bouwers leren dit ook niet in hun opleiding.

Conclusies
Onze analyse heeft geresulteerd in een aantal conclusies, die we hieronder samengevat weergeven.

Nieuwe bouwcrisis dreigt
Een snelle omslag naar duurzaam bouwen is nodig om te voldoen aan de regels en normen die de EU vanaf 2030 gaat stellen in het kader van het klimaatbeleid. De tijd dringt dus. Als er in Nederland te lang woningen gebouwd blijven worden met conventionele materialen, bestaat de kans dat ons land in een nieuwe bouwcrisis terechtkomt. De vraag naar duurzaam ontworpen woningen zal op korte termijn moeten worden vergroot. Ook steeds meer beleggers en investeerders vragen om duurzaam gebouwde woningen.

Combinatie van normeren en beprijzen nodig
Om partijen in de bouwketen in beweging te krijgen en de vraag naar duurzame materialen te stimuleren is de rijksoverheid naar ons oordeel aangewezen op een combinatie van normeren en beprijzen.

- Als het gaat om het stellen van *normen* voor de duurzaamheid van de bouw heeft het Rijk de afgelopen jaren steken laten vallen. Met de vernieuwde EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen komt hier verandering in. EU-lidstaten moeten vanaf 2030 door middel van een routekaart gaan sturen op de klimaatimpact van woningen gedurende de gehele levenscyclus, inclusief de materiaalgebonden CO_2-uitstoot. De routekaart die de Nederlandse rijksoverheid gaat opstellen, moet partijen

in de bouwketen houvast bieden om stapsgewijs over te schakelen naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen.
- Aanvullend op de routekaart zou de rijksoverheid de CO_2-uitstoot die samenhangt met het gebruik van conventionele bouwmaterialen in de woningbouw kunnen *beprijzen*. Concreet denken wij aan een in de tijd oplopende heffing, die gekoppeld is aan het verschil tussen de (verplichte) grenswaarde en de (ambitieuzere) streefwaarde uit de zojuist genoemde routekaart. Een heffing is een instrument zonder grote nadelen.

Samenwerking, innovatie en opschaling essentieel voor succes
Innovatie zal in hoge mate kunnen bijdragen aan de benodigde opschaling van het bouwen met duurzame materialen. De capaciteit voor fabrieksmatige woningbouw, die hand in hand gaat met duurzaam bouwen, is groot en moet beter worden benut.
Ook het lerend vermogen in de bouwsector is belangrijk voor het slagen van de omslag. Mbo- en hbo-opleidingen zijn op dit moment nog niet ingericht op het omgaan met nieuwe materialen, hergebruik van materialen en losmaakbaar bouwen.
Innovatieprogramma's en -convenanten tussen opdrachtgevers en partijen in de bouwketen kunnen de benodigde experimenteerruimte bieden om stappen te zetten. Voor de eveneens benodigde opschaling is gericht innovatie- en industriebeleid nodig, met aandacht voor het terugwinnen van gebouwonderdelen en grondstoffen door middel van circulaire sloop en hoogwaardige recycling. Ook de verdere ontwikkeling en opschaling van biobased productieketens is van belang. Dit draagt bij aan leveringszekerheid van bouwmaterialen.

Aanbevelingen
Wij doen de rijksoverheid, decentrale overheden en partijen in de bouwketen in dit advies vier aanbevelingen om te komen tot een verdere verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw.

1. Breng Nederlandse regelgeving in overeenstemming met Europees beleid
Partijen in de bouwketen hebben helderheid nodig over de Europese regels die vanaf 2030 gaan gelden op het gebied van duurzaam materialengebruik. De overheid zal in het kader van de vernieuwde EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen (EPBD IV) een nationale routekaart moeten opstellen met grens- en streefwaarden voor materiaalgebonden CO_2-uitstoot. Wij adviseren om de grenswaarde in 2030 ambitieuzer te laten zijn dan de huidige norm, die gemakkelijk haalbaar is. Verder adviseren wij om bij de normering onderscheid te maken tussen enerzijds laag- en middenhoogbouw en anderzijds hoogbouw, waarvan de CO_2-voetafdruk groter is.

2. Voer een heffing in als stimulans voor verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw
Om te komen tot een gestage omslag naar bouwen met duurzame materialen is het van belang dat er bij opdrachtgevers een grotere vraag ontstaat naar duurzaam gebouwde woningen. De rijksoverheid zou hierbij kunnen helpen. Wij bevelen aan om in 2030 een in de tijd oplopende heffing

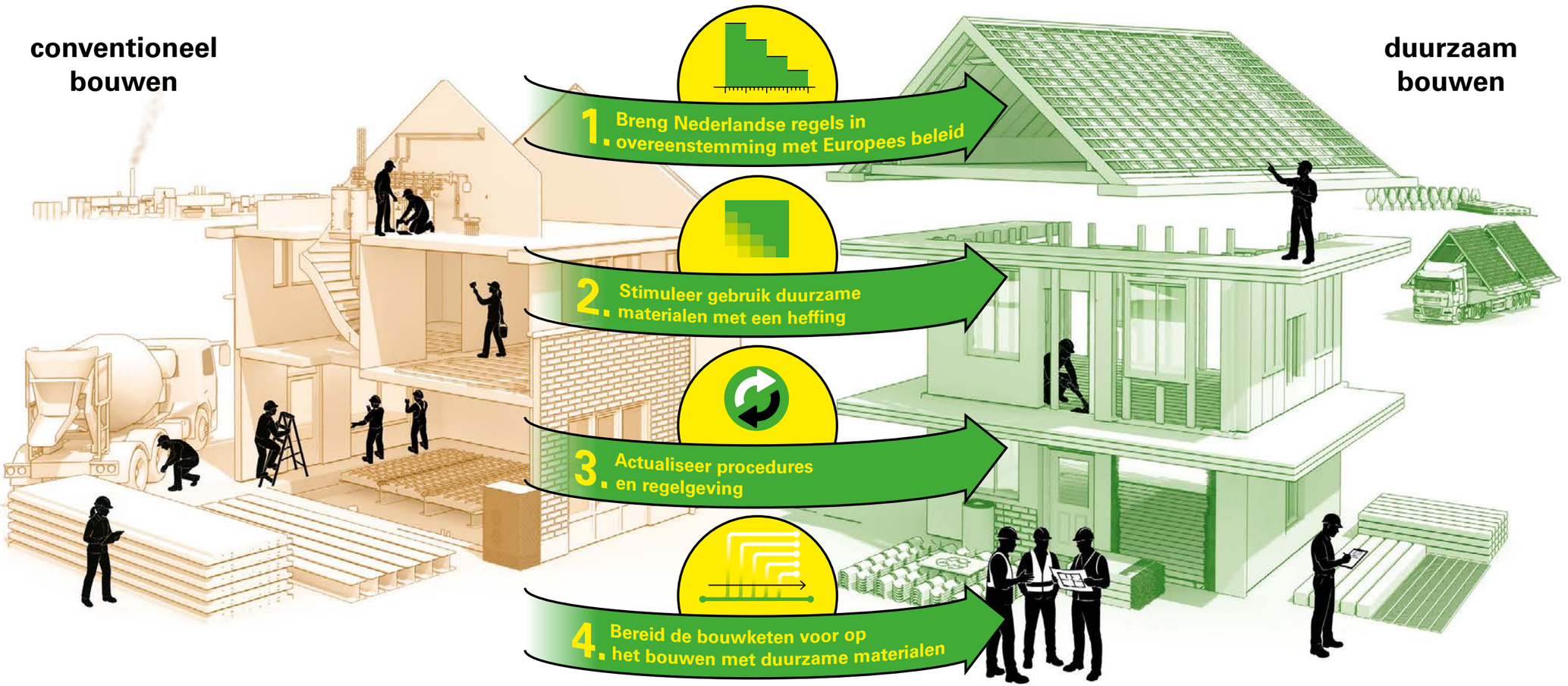
in te voeren op niet of onvoldoende duurzaam gebouwde woningen. Deze heffing zal ten laste moeten komen van de aanvrager van de omgevingsvergunning (de grondeigenaar dan wel de ontwikkelaar). De heffing die ons voor ogen staat zal moeten gelden voor woningen die vanaf 2030 worden vergund en die niet voldoen aan de in de nationale routekaart opgenomen streefwaarden.

3. Actualiseer procedures en regelgeving
Om de omslag naar het gebruik van duurzame materialen te laten slagen, zijn aanpassingen nodig in de bouwregels van de overheid. Wij adviseren het Rijk om ervoor te zorgen dat de normerings- en certificeringscommissies van nieuwe bouwmaterialen transparanter gaan functioneren, met meer inbreng van duurzame materialenproducenten en onafhankelijke deskundigen. Daarnaast adviseren we het Rijk om ervoor te zorgen dat de overheidsregels voor de woningbouw bevorderend werken voor kleiner bouwen, voor installatiearm bouwen, voor hergebruik van materialen en onderdelen en voor toepassing van biobased bouwmaterialen en duurzame varianten van conventionele bouwmaterialen.
Gemeenten adviseren wij om ervoor te zorgen dat woningbouw met duurzame materialen wordt gefaciliteerd en gestimuleerd door zowel het gemeentelijk omgevingsbeleid, de stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsplannen als het gebiedsontwikkelings- en grondbeleid.

4. Bereid de bouwketen voor op het bouwen met duurzame materialen
Het Rijk zal de bouwketen moeten voorbereiden op de normen die deel gaan uitmaken van de nationale routekaart voor het terugbrengen van de CO_2-uitstoot van nieuwe woningen. De bouwketen zal er op haar beurt voor moeten zorgen dat alle betrokken partijen zich de nieuwe (deels digitale) vaardigheden en routines eigen maken die horen bij het werken met duurzame bouwmaterialen.
Concreet adviseren wij het Rijk, projectontwikkelaars, woningcorporaties, fabrieksmatige bouwers en gemeenten om afspraken te maken over de bouw van fabrieksmatige geproduceerde duurzame laag- en middenhoogbouwwoningen. Het Rijk bevelen wij daarnaast aan om te zorgen voor innovatie- en experimenteerruimte ten behoeve van de opschaling van het werken met biobased bouwmaterialen. Tot slot adviseren wij het Rijk om afspraken te maken met brancheorganisaties over ondersteuning van ondernemingen in het midden- en kleinbedrijf, zodat werknemers kunnen worden bijgeschoold in duurzame bouwmethoden en materialen en de mogelijkheden van fabrieksmatig bouwen.

Figuur 1 op de volgende pagina geeft de vier aanbevelingen weer.

Figuur 1: Aanbevelingen van het advies



DEEL 1 | ADVIES

1 INLEIDING

Veel mensen in Nederland lukt het al jaren niet om een passende, betaalbare woning te vinden. Dit probleem vraagt dringend om een effectieve aanpak. Terecht wil het Rijk het tempo van de woningbouw fors omhoog brengen.
Het verhoogde bouwtempo mag echter niet ten koste gaan van kwaliteit en duurzaamheid, vindt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli). De versnelling van de woningbouw zal hand in hand moeten gaan met een verantwoorde manier van werken, waarbij zo min mogelijk CO_2 vrijkomt, zodat op termijn steeds meer mensen in Nederland in een passende, betaalbare én duurzame woning kunnen wonen.
In dit advies gaan wij na op welke manier dit doel is te bereiken. Hoe kan de realisatie van grote aantallen betaalbare woningen samengaan met het terugdringen van de CO_2-uitstoot in de bouw?[1]

1.1 Belang van een duurzame aanpak van de bouwopgave

In 2022 heeft het kabinet besloten meer regie te gaan voeren op de volkshuisvesting. Het doel luidde: in korte tijd grote aantallen nieuwe, betaalbare woningen bouwen. De lat werd gelegd bij 100.000 jaarlijks te realiseren woningen, met 2024 als startjaar (BZK, 2022).

1 Omwille van de leesbaarheid vermijden we in deze adviestekst de term 'CO_2-equivalentenuitstoot' en schrijven we kortweg 'CO_2-uitstoot'. Daaronder verstaan we ook de uitstoot van andere broeikasgassen, zoals stikstofoxide en methaan.

De grote bouwopgave waar ons land sindsdien voor staat, vergt inzet op tal van terreinen. Zo zullen de processen rond vergunningverlening sneller moeten gaan verlopen. Ook zullen er grootschalige bouwlocaties beschikbaar moeten komen. Daarnaast zal moeten worden voorzien in grote hoeveelheden *bouwmaterialen*.

Dat laatste aspect vormt de aanleiding van dit advies van de Rli. Duurzaamheid vormt daarbij onze invalshoek. Wij vinden het van belang dat de urgente bouwopgave wordt verbonden met de – eveneens urgente – omslag naar bouwen met duurzame materialen met zo min mogelijk CO_2-uitstoot.

Nederland wil in 2050 klimaatneutraal zijn, met netto nul uitstoot van broeikasgassen. Om dat doel te kunnen halen is het essentieel dat de omslag naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen op korte termijn serieus vorm krijgt. De CO_2-uitstoot die gepaard gaat met het materiaalgebruik in de bouw is namelijk groter dan vaak wordt gedacht (zie kader).

Relatie tussen gebruik van bouwmaterialen en CO_2-uitstoot

Sinds 2021 moeten nieuwbouwwoningen voldoen aan strengere normen op het gebied van het energieverbruik van woningen in de *gebruiksfase*. Om daaraan te voldoen kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van goede woningisolatie en energiezuinige installaties voor verwarming, koeling en ventilatie. Zulke woningen hebben daardoor een sterk gereduceerde CO_2-uitstoot.

Maar in de *bouwfase* van nieuwe woningen is er nog wel sprake van een forse CO_2-uitstoot: zowel bij de productie en het vervoer van bouwmaterialen als bij de toepassing daarvan op de bouwplaats of in de woningfabriek. Deze materiaalgebonden uitstoot is niet gering: van de totale Nederlandse CO_2-uitstoot is circa 11% afkomstig van het materiaalgebruik in de gebouwde omgeving en voor een belangrijk deel is dit afkomstig van woningbouw.[2] Het terugdringen van deze CO_2-uitstoot is dus essentieel voor het halen van de Nederlandse klimaatdoelen.

Sturing vanuit de EU

Tot nu toe doet de Nederlandse overheid weinig om de CO_2-uitstoot die samenhangt met productie, vervoer en toepassing van bouwmaterialen terug te dringen. De Europese Unie (EU) is echter van plan om hier de komende jaren gericht op te gaan sturen. Zo gaat de EU met behulp van een vernieuwde richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen[3] vanaf 2030 eisen stellen aan de CO_2-uitstoot van nieuw te bouwen woningen. Met de zogeheten *Whole Life Carbon*-aanpak wil de EU de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen verminderen in alle bestaansfasen van een gebouw: (a) de grondstoffenwinning, (b) de bouw, (c) het gebruik, (d) de sloop en (e) de verwerking van het sloopmateriaal. De regels zullen zich richten op het terugbrengen van CO_2-uitstoot tijdens het gebruik én tijdens de voorafgaande constructie van gebouwen. Elke EU-lidstaat zal vóór eind 2027 een routekaart gereed moeten hebben met steeds verder aangescherpte

2 Zie hoofdstuk 2, § 2.1 van deel 2 voor meer informatie hierover.
3 Het betreft hier de vierde Energy Performance of Buildings Directive (EPBD IV).

grens- en streefwaarden voor de CO_2-uitstoot. Het einddoel is een klimaatneutrale bouwketen in 2050.

Daarnaast zal het Europese emissiehandelssysteem (ETS)[4] worden benut om stapsgewijs de CO_2-uitstoot van staal- en betonfabrieken omlaag te brengen. Ook zullen er meer EU-regels komen om beleggers en investeerders, die een belangrijke rol hebben bij het (voor)financieren van woningbouwprojecten, te dirigeren naar het maken van duurzame keuzes bij de samenstelling van hun financiële portefeuille.

De regelgeving vanuit de EU werpt op dit moment haar schaduw al vooruit. Bedrijven in de bouwsector realiseren zich dat zij, om voorbereid te zijn op de situatie vanaf 2030, tijdig zullen moeten overstappen op het gebruik van alternatieve bouwmaterialen.

Autonome ontwikkelingen in de markt

De keuze voor bouwen met duurzame materialen wordt overigens in toenemende mate ook los van de Europese sturing gemaakt, eenvoudigweg op grond van risico-inschattingen.
Zo waarderen financiële markten duurzame woningbouwprojecten de laatste jaren vaak hoger, omdat (a) het risico kleiner is dat op termijn de vraag naar zulke woningen afneemt en (b) de kans groot is dat zulke woningen maatschappelijke baten opleveren in termen van bijvoorbeeld een groene en gezonde leefomgeving (CRa, 2025a).
Daarnaast worden marktpartijen in de bouwsector zich er in toenemende mate van bewust dat een omslag naar alternatieve bouwmaterialen (inclusief hergebruik van materialen) op den duur onvermijdelijk is vanwege de toenemende schaarste aan conventionele bouwmaterialen zoals zand en grind (die wereldwijd aan het opraken zijn) en de groeiende onzekerheid over de beschikbaarheid van sommige kritieke materialen (als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen).

Concurrentie met andere bouwopgaven

De omslag naar woningbouw met duurzame materialen moet plaatsvinden in een context waarin nog tal van andere grote bouwopgaven spelen.
Denk aan de renovatie van bestaande woningen (moderniseren, splitsen, optoppen,[5] herbestemmen van gebouwen enzovoort), het onderhoud aan bestaande infrastructuur (reparatie van wegen, bruggen, sluizen, stuwen, tunnels, viaducten enzovoort) en de transitie naar een nieuw energiesysteem (verzwaring van het stroomnet, plaatsing van windturbines, zonnepanelen enzovoort). De benodigde arbeidskracht voor al deze werkzaamheden is schaars, zodat er sprake is van concurrentie tussen de aanpak van de verschillende opgaven.
Doordat netbeheerders grote investeringen doen in het domein van de energietransitie, loopt de realisatie van deze opgave voor op de andere.
Ook vanuit dit oogpunt is een groot belang gemoeid met een duurzame

4 ETS staat voor Emissions Trading System. Met dit systeem reguleert de EU sinds 2005 het recht van Europese bedrijven om broeikasgassen zoals CO_2 uit te stoten. Met één emissierecht mag een bedrijf 1 ton CO_2 uitstoten. Het aantal beschikbare rechten is beperkt en gaat elk jaar omlaag. Wanneer bedrijven méér CO_2 uitstoten dan waarvoor ze rechten hebben, moeten ze rechten bijkopen. Op die manier worden ze gestimuleerd om zo min mogelijk CO_2 uit te stoten.

5 Optoppen is het aanbrengen van één of meer extra bouwlagen boven op een bestaand gebouw.

aanpak van de woningbouwopgave. Een omslag naar woningbouw met duurzame materialen gaat in veel gevallen namelijk gepaard met een groter aandeel fabrieksmatig bouwen. Dit verhoogt niet alleen de productiviteit, maar maakt werken in de bouw ook aantrekkelijker door betere arbeidsomstandigheden.

1.2 Omvang woningbouwopgave

Het is lastig om precies aan te geven hoeveel nieuwe woningen er in de periode tot 2035 moeten worden gebouwd. Her en der circuleert in dit verband het aantal van 980.000 (IBO, 2024). Het aantal woningen waaraan behoefte bestaat, komt echter niet volledig overeen met het aantal nieuw te bouwen woningen. Want ook met andere maatregelen kunnen extra woon-eenheden worden gecreëerd. Denk aan het al even genoemde optoppen of splitsen van bestaande woningen, aan het ombouwen van leegstaande kantoorpanden, het bevorderen van doorstroom en aan het fiscaal faciliteren van onderhuur.

Niettemin zal een flink deel van de benodigde woonruimte tot stand moeten komen door het bouwen van nieuwe woningen. En ook in de periode daarna, van 2035 tot 2050, zal een vergelijkbaar aantal woningen moeten worden gebouwd om de voorziene bevolkingsgroei en huishoudensverdunning te accommoderen (Staatscommissie demografische ontwikkelingen 2050, 2024). Deze woningen zullen moeten voldoen aan de dan geldende grens- en streefwaarden op het gebied van CO_2-reductie. Ook daarom vinden wij het relevant om met dit advies aandacht te vragen voor het belang van duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw.

1.3 Centrale vraag in dit advies

De Nederlandse overheid stimuleert het bouwen met duurzame bouwmaterialen vooralsnog niet actief. Dit lijkt samen te hangen met het beeld dat bij veel beleidsmakers bestaat dat duurzaam bouwen duurder is en meer tijd kost dan traditioneel bouwen.

Uiteraard mag verduurzaming in de woningbouw niet leiden tot een trager bouwproces en/of tot hogere bouwkosten. De snelle beschikbaarheid van betaalbare nieuwe woningen vormt immers het hoofddoel van de bouwopgave. Het zou echter een gemiste kans zijn als de overheid niet zou durven kiezen voor het actief bevorderen van duurzame bouwmaterialen in de woningbouw uit vrees voor nadelige effecten die zich in werkelijkheid niet of nauwelijks voordoen. Het is dus essentieel om zicht te krijgen op de *reële effecten in tijd en geld* die optreden bij een overstap naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen. En ook: om zicht te krijgen op de voorwaarden waaronder eventueel te verwachten vertragingen en kostenverhogingen zijn te *voorkomen of te minimaliseren*.

Verder moet worden bedacht dat de Nederlandse woningbouwsector op termijn sowieso niet ontkomt aan de omslag naar duurzaam bouwen, gegeven de hiervoor al vermelde grens- en streefwaarden voor de

CO_2-uitstoot van nieuw te bouwen woningen die vanaf 2030 gaan gelden op grond van de nieuwe EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen.

Deze overwegingen hebben ons ertoe gebracht om de volgende vraag centraal te stellen in dit advies:
Welke voorwaarden moet de overheid creëren om een omslag te bevorderen naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen, die samengaat met de realisatie van grote aantallen betaalbare nieuwe woningen?

1.4 Afbakening

Wij richten ons in dit advies specifiek op materiaalgebruik bij de bouw van *nieuwe woningen*. Onze aandacht gaat dus niet uit naar het materiaal-gebruik bij de renovatie van de *bestaande* woningvoorraad. Wij realiseren ons dat ook de renovatieopgave gepaard gaat met het gebruik van grote hoeveelheden bouwmaterialen. Wij verwachten echter dat een omslag in het materiaalgebruik bij de bouw van nieuwe woningen zal doorwerken in het gebruik van materialen bij de renovatie van bestaande woningen (en mogelijk ook bij de bouw van kantoor- en bedrijfspanden).

Een tweede afbakening in dit advies betreft de milieu-impact die wij onder de loep nemen in relatie tot het materiaalgebruik in de nieuwbouw. Wij spitsen ons daarbij toe op de uitstoot van CO_2 (en vergelijkbare broeikasgassen). We doen dit (a) omdat de klimaatopgave urgent is, (b) omdat Nederland niet op koers ligt om de doelstellingen van de nationale Klimaatwet te halen (PBL, 2024) en (c) omdat de EU gaat sturen op CO_2-uitstoot.

Wij zijn ons ervan bewust dat het materiaalgebruik bij de bouw van nieuwe woningen een bredere milieu-impact heeft dan alleen CO_2-uitstoot. Denk aan de uitputting van grondstoffen, verzuring, fijnstof- en stikstofemissies, gezondheidseffecten van bouwmaterialen binnenshuis enzovoort. Dit zijn relevante factoren, die terecht meetellen bij de berekening van de milieu-prestatie van woningen. Niettemin richten wij ons in dit advies primair op het urgente vraagstuk van de reductie van CO_2-uitstoot.

1.5 Leeswijzer

Dit advies is vanaf hier als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 verduidelijken we wat ‘duurzaam materiaalgebruik’ behelst en welke strategieën daarbij kunnen worden gevolgd.
- In hoofdstuk 3 schetsen we enkele ontwikkelingen die laten zien dat de omslag naar duurzaam bouwen in de praktijk al volop speelt.
- In hoofdstuk 4 gaan we na in hoeverre woningen die van duurzame materialen worden vervaardigd, betaalbaar en snel te realiseren zijn.
- In hoofdstuk 5 hoofdstuk belichten we zes factoren die de omslag naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen tot op heden nog belemmeren.
- In hoofdstuk 6 ten slotte, formuleren we onze conclusies en doen we een aantal concrete aanbevelingen aan de rijksoverheid, gemeenten en partijen in de bouwketen.



2 DUURZAAM MATERIAALGEBRUIK: VIJF STRATEGIEËN

In dit hoofdstuk maken we concreet wat we precies verstaan onder ‘duurzaam materiaalgebruik’. We onderscheiden daarbij vijf strategieën: (1) gebruik van minder bouwmaterialen, (2) gebruik van minder en/of lichtere installaties voor verwarming, koeling en ventilatie, (3) hergebruik van bouwmaterialen, (4) gebruik van ‘biobased’ bouwmaterialen en (5) gebruik van CO_2-arme varianten van conventionele bouwmaterialen. Voor elk van deze strategieën beschrijven we in hoeverre ze bijdragen aan het terugdringen van de CO_2-uitstoot, in hoeverre ze al worden toegepast in de woningbouw en welke belemmeringen daarbij spelen. Tot slot schetsen we wat de gecombineerde inzet van de strategieën aan CO_2-reductie kan opleveren.

2.1 Gebruik van minder bouwmateriaal

Door minder bouwmaterialen te gebruiken kan de CO_2-uitstoot bij het realiseren van woonruimte aanzienlijk worden teruggebracht. Er zijn verschillende manieren om deze duurzame strategie in praktijk te brengen.

Om te beginnen is vermindering van het materiaalgebruik te bewerkstelligen door *efficiënter gebruik van de bestaande woningvoorraad*. Concrete opties in dit verband zijn: (a) bestaande woningen splitsen of optoppen (CRa, 2022), (b) extra woonruimte creëren door leegstaande kantoor-, zorg- en onderwijsgebouwen en boerderijen te transformeren tot wooncomplexen (EIB, 2024), (c) bestaande woonruimte beter verdelen, bijvoorbeeld door verhuispremies en (d) bestaande woonruimte beter benutten door onderhuur fiscaal te faciliteren.

Vermindering van materiaalgebruik is daarnaast te bereiken door *kleinere woningen* te bouwen. Nederlanders wonen op dit moment nog relatief ruim, met een vloeroppervlak van gemiddeld 53m^2 per bewoner (CBS, 2018). Ter vergelijking: Vlamingen wonen per persoon op gemiddeld 47m^2, Duitsers op 46m^2 en Britten op 44m^2. Dat bij ons het vloeroppervlak per bewoner ruim is, heeft onder meer te maken met de grote hoeveelheid eenpersoonshuishoudens in Nederland. Daarnaast speelt de Nederlandse manier van bouwen een rol: onze woningvoorraad bestaat voor bijna 60% uit geschakelde woningen en voor slechts 20% uit appartementen. Dit aandeel appartementen is bijna het laagste in Europa.[6] De behoefte aan appartementen is echter groot en neemt ook steeds meer toe, doordat de huishoudens in Nederland al decennialang kleiner worden (van gemiddeld meer dan 3,2 personen in 1970 naar 2,14 in 2021) en doordat het aantal eenpersoonshuishoudens gestaag blijft groeien (CBS, 2021); deze groep is inmiddels goed voor 29% van de woningvraag (Staatscommissie demografische ontwikkelingen 2050, 2024).
Er liggen in Nederland dus volop mogelijkheden om bij het bouwen van nieuwe woningen op grote schaal te kiezen voor kleinere woningen, die minder bouwmateriaal vergen. Ook liggen er kansen om vaker te kiezen voor de realisatie van meergezinswoningen, waarin huishoudens in relatief kleine appartementen wonen, maar wel beschikken over gemeenschappelijke ruimten en voorzieningen.[7] Dergelijke woonconcepten zijn aantrekkelijk voor studenten, maar bieden bijvoorbeeld ook de mogelijkheid om zorg voor ouderen te combineren.[8]

Ten slotte kan ook *aanpasbaar bouwen* (ook wel 'adaptief bouwen' genoemd) bijdragen aan minder materiaalgebruik. Door al in het gebouwontwerp en het bouwproces rekening te houden met de mogelijkheid dat een gebouw in de toekomst ánders zal worden gebruikt, kan een woning relatief gemakkelijk – en met minder materiaalgebruik – worden gesplitst of uitgebreid, en kan een kantoorpand gemakkelijker worden getransformeerd (DGBC et al., 2024).

Met diverse van de hier genoemde opties is de laatste jaren al ervaring opgedaan. Dat geldt bijvoorbeeld voor het splitsen en optoppen van woningen en het transformeren van kantoorgebouwen tot woningen. In potentie zijn hiermee volgens het Economisch Instituut voor de Bouw bij

6 Alleen in Noord-Macedonië en Ierland is het aandeel appartementen nog lager dan in Nederland. Bron: Staatscommissie demografische ontwikkelingen 2050 (2024).

7 Zogenoemde *Mehrfamilienhäuser* zijn in Duitsland een veel gangbaarder woonvorm dan in Nederland.

8 Informatief is in dit verband de Cobouw-podcast nr. 94 'Betaalbaar wonen doe je zo' van 13 december 2023 (Cobouw, 2023).

bestaand beleid tot 2030 120.000 wooneenheden te realiseren en bij aanvullend beleid – onder meer door aanpassingen in wet- en regelgeving – circa 157.000 wooneenheden (EIB, 2024). Ook het bouwen van kleinere woningen gebeurt al in de praktijk. Vooral in grote steden zien we dat tegenwoordig vaker wordt gekozen voor de realisatie van studio's met een beperkt woonoppervlak, die door middel van een slimme indeling comfortabel zijn (Cobouw, 2023). Andere opties, zoals het laten doorstromen van ouderen naar een kleinere woning en adaptief bouwen, komen vooralsnog minder van de grond.

2.2 Gebruik van minder en/of lichtere technische installaties

'Installatiearm bouwen' is een tweede strategie om de CO_2-uitstoot in de woningbouw terug te dringen. De productie van technische installaties voor verwarming, koeling en ventilatie draagt namelijk flink bij aan de CO_2-uitstoot (circa 10%) van een woning (Copper8 et al., 2023).[9] Er valt dus veel te winnen door minder gebruik te maken van technische installaties en/of kleinere installaties te gebruiken. Om toch te zorgen dat er in de woning sprake is van voldoende koeling en verwarming, kunnen andersoortige maatregelen worden ingezet: aanbrengen van een 'thermische schil' (isolerende laag) rondom de woning, luchtdicht bouwen, toepassen van betere kozijnen en isolatie, gebruikmaken van een zon-georiënteerd ontwerp, monteren van zonwerende voorzieningen en aanleggen van balansventilatie (Lente-akkoord 2.0, 2024a; Kennisinstituut KERN, 2025).

9 Technische installaties zijn daarnaast verantwoordelijk voor circa 16% van de milieu-impact van een woning, onder meer door de toepassing van kritieke grondstoffen.

Door installatiearm te bouwen wordt niet alleen CO_2-uitstoot bij de productie van installaties vermeden. Ook de CO_2-uitstoot bij het *gebruik* van installaties wordt immers, zodra een installatiearme woning eenmaal wordt bewoond, verminderd.[10]

Wat de kosten betreft is installatiearm bouwen een aantrekkelijke strategie. Doordat technische installaties maar liefst 20 tot 40% van de bouwkosten van een woning uitmaken, levert het toepassen van minder en/of lichtere installaties een forse besparing op. Deze besparing kan de meerprijs compenseren van alternatieve maatregelen voor koeling en verwarming. Daar komt nog bij dat lichtere installaties minder onderhouds- en vervangingskosten met zich meebrengen.

Hoewel de optie om woningen te realiseren met minder en/of lichtere installaties langzaam maar zeker meer bekendheid krijgt (soms onder de naam 'passief bouwen' of 'low-tech bouwen'), wordt deze strategie in Nederland nog maar beperkt toegepast.[11] Bij kleinere woningen worden installaties op dit moment zelfs nog dikwijls overgedimensioneerd (Lente-akkoord 2.0, 2024a). Dit is mede het gevolg van de tamelijk extreme normen die in Nederland gelden voor temperatuurcomfort in koude omstandigheden, die zonder installaties niet haalbaar zijn (Transitieteam Circulaire Bouweconomie, 2025).[12] Ook de Adviesgroep STOER (2025) wijst op de

10 Een bijkomstigheid van kleinere en minder installaties is daarnaast dat de afhankelijkheid van kritieke materialen afneemt.
11 Hiermee wijkt Nederland af van België en vooral Duitsland. In Duitsland wordt op dit moment al rond de 10% van alle woningen installatiearm gebouwd.
12 Deze strenge normen maken deel uit van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

ongewenste situatie waarbij bestaande regelgeving de bouw van installatie-arme woningen blokkeert.

In de BENG, de huidige regelgeving voor energieverbruik in woningen, ontbreekt het vooralsnog aan aandacht voor installatiearm bouwen. Daardoor worden niet alleen kansen gemist om CO_2-reductie te realiseren, maar ook kansen om de energierekening van huishoudens omlaag te brengen en de netcongestie te verminderen.

Ook de *levensduur* van technische installaties verdient meer aandacht in de regelgeving. Op dit moment moeten installaties gemiddeld elke twintig jaar worden vervangen. Verlenging van de levensduur kan zowel een kosten-besparing opleveren als een reductie van de milieu- en klimaatimpact van installaties (Transitieteam Circulaire Bouweconomie, 2025).

2.3 Hergebruik van bouwmaterialen

Een derde strategie om de CO_2-uitstoot in de woningbouw terug te dringen is het hergebruiken van gebouwonderdelen en bouwmaterialen. Dit kan op verschillende manieren.

De meest gangbare manier van hergebruik is het vergruizen van beton en baksteen, waarna het wordt toegepast als fundering voor de aanleg van wegen (Bodemrichtlijn.nl, 2024). Het overgrote deel van het beton en baksteen afkomstig uit gesloopte gebouwen vindt in Nederland op die manier een tweede leven. Maar dit is geen optimale vorm van recycling; het komt neer op *laagwaardig hergebruik*.[13]

Substantiële CO_2-reductie treedt pas op bij *hoogwaardig hergebruik*. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL, 2023) is daarvan bij de bouw in Nederland nog maar in 8% van de gevallen sprake.

Hoogwaardig hergebruik is op verschillende manieren te realiseren:

- Een eerste mogelijkheid is om onderdelen van een gebouw geheel of gedeeltelijk te hergebruiken in een nieuw gebouw. Betonplaten laten zich bijvoorbeeld vaak goed opnieuw gebruiken. Ook kan de fundering en het skelet van een oud gebouw opnieuw worden ingezet voor een nieuw gebouw. Dit kan een significante vermindering van de CO_2-uitstoot opleveren, aangezien de constructie van een gebouw het meest CO_2-intensieve onderdeel is.[14]
- Een andere mogelijkheid is om teruggewonnen materialen als grondstof te gebruiken voor de productie van nieuwe bouwmaterialen.[15] Zo zijn er technieken in ontwikkeling voor het terugwinnen van zand en grind uit beton, om te dienen als grondstof voor nieuw beton.
- Verder kan staal worden hergebruikt. Dit gebeurt zowel bij de bouw van de woningen als bij de bouw van kantoren, scholen, fabrieken en derge-lijke relatief vaak. Hier wordt voor ruim 70% van het benodigde staal

13 Materialen afkomstig van bouw en sloop worden op dit moment voor 95% gerecycled (PBL, 2023). Vaak is dit hergebruik laagwaardig. Dit wordt ook wel downcycling wordt genoemd.
14 Volgens de Dutch Green Building Council (DGBC, 2021) gaat het hier om een uitstootvermindering van circa 60%.
15 Niet elke vorm van hergebruik is automatisch positief, zo wijst het gebruik van staalslakken uit de hoogovens als grondstof voor bouwmaterialen uit (Follow the Money, 2025).

voorzien door middel van hoogwaardige recycling, dat overigens nog wel veel energie vraagt (EIB & Metabolic, 2022).

Voor de meeste andere materialen geldt dat hergebruik in de praktijk lastig is. Bestaande gebouwen (ook woningen) zijn doorgaans niet ontworpen voor demontage, waardoor het veel tijd en moeite kost om gebouwonderdelen zonder schade los te maken voor toekomstig hergebruik. Ook het gebruik van toxische stoffen in de bouw kan hergebruik in de weg staan (De Rooij, 2023). Bovendien is één-op-één hergebruik eigenlijk alleen op grotere schaal mogelijk als bouwbedrijven toegang hebben tot informatie over de onderdelen en materialen die in bestaande woningen voorhanden zijn en op welke termijn deze woningen zullen worden gesloopt. Bouwbedrijven kunnen dan in de ontwerpfase van nieuwe woningen rekening houden met de beschikbaarheid van materialen voor hoogwaardig hergebruik (Copper8 & Metabolic, 2023).[16] Deze manier van werken vereist een (digitale) materialenbank die op dit moment nog niet bestaat, maar waar het zogenoemde Madaster een eerste aanzet toe vormt (Madaster, 2025).

Een andere hobbel die hergebruik van bouwmaterialen in de praktijk vooralsnog bemoeilijkt, betreft de certificering en kwaliteitsgaranties van teruggewonnen onderdelen. Zo is het in veel gevallen lastig om certificaten en garanties te krijgen voor de draagkracht van een teruggewonnen betonnen draagbalk (AT Osborne, 2021).

16 Een goed voorbeeld in dit verband is het provinciale kantoorgebouw Prinsenhof A in Arnhem. Hier zijn daadwerkelijk gebouwonderdelen hergebruikt. Zie: https://www.gelderland.nl/themas/duurzaamheid/circulaire-economie/prinsenhof

Ook pakt hergebruik van onderdelen en materialen vaak iets duurder uit dan het werken met nieuwe onderdelen en materialen. Dat komt vooral doordat hergebruik arbeidsintensiever is. Zo kost het circulair slopen van bouwelementen die niet ‘losmaakbaar’ in elkaar zijn gezet, relatief veel tijd en moeite. Datzelfde geldt voor het toepassen van gesloopte onderdelen en materialen in de ontwerp- en de realisatiefase. De meerkosten van circulaire sloop en bouw worden in een studie uit 2022 (uitgevoerd aan de hand van drie concrete projecten) geschat op 1,7 tot 7% ten opzichte van conventionele sloop en bouw (Copper8 et al., 2022).

De diverse hierboven besproken belemmeringen maken dat een grootschalig gebruik van hergebruikte en gerecyclede materialen tot op heden maar beperkt van de grond komt. Om deze situatie te doorbreken is vanuit de markt begin 2025 een oproep gedaan aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) om circulair slopen verplicht te stellen (Betonakkoord et al., 2025).

2.4 Gebruik van ‘biobased’ bouwmaterialen

Gebruik van ‘biobased’ bouwmaterialen is een vierde strategie om de CO_2-uitstoot in de woningbouw te reduceren. Biobased bouwmaterialen zijn

gemaakt van natuurlijke, hernieuwbare grondstoffen. Meestal gaat het om bouwmaterialen vervaardigd uit hout en/of vezelgewassen.[17]

Hout

Het gebruik van hout in de woningbouw is niet nieuw. Eeuwenlang was hout het belangrijkste bouwmateriaal, totdat het – althans in Nederland – werd verdrongen door (bak)steen, beton en staal. De laatste tijd wint het gebruik van hout in de woningbouw weer aan populariteit. Zo is houtskeletbouw herontdekt als een bouwwijze die bij uitstek geschikt is voor duurzame woningbouw. Bij deze techniek wordt de dragende functie van de muren overgenomen door een skelet van stijlen en balken.
Hout kan ook de basis vormen van bouwproducten zoals kruislaaghout (*cross laminated timber*) of gelamineerde liggers (*glulam*), die een alternatief vormen voor staal en beton.
Hout voor woningbouwdoeleinden wordt voornamelijk geïmporteerd uit Scandinavië, Duitsland en Oostenrijk (PBL, 2023).

Omdat houten woningen vooral *prefab* worden geproduceerd in woningfabrieken, kunnen ze op de bouwplaats in korte tijd in elkaar worden gezet. Dit vermindert de CO_2-emissie op de bouwplaats. Bovendien kan het bouwproces zo worden beperkt tot enkele maanden of zelfs weken (Horsting & Woltjer, 2024). Dit verlaagt de productiekosten. Recente voorbeelden laten zien dat fabrieksmatige houtbouwwoningen voor een concurrerende prijs op de markt zijn te brengen (Cirkelstad et al., 2024).[18]

Toch is houtbouw op dit moment nog geen standaardkeuze. Dat heeft te maken met de sterk fluctuerende houtprijzen en ook met een gebrek aan standaardisatie in het materiaal zelf.

Hout wordt tegenwoordig overigens niet alleen gebruikt voor de bouw van grondgebonden woningen of appartementencomplexen van enkele verdiepingen, maar ook voor hoogbouw.[19] Bij gebouwen vanaf zes verdiepingen is vaak sprake van hybride bouw, waarbij deels biobased materialen en deels conventionele materialen worden toegepast.

Vezelgewassen

Vezelgewassen zoals vlas, hennep, stro en olifantsgras[20] worden tegenwoordig steeds vaker verwerkt tot isolatie- en plaatmateriaal. De gewassen blijken prima in Nederland te kunnen worden geteeld. Het telen van vezelgewassen heeft als bijkomende voordelen (a) dat het boeren een alternatief verdienmodel biedt en (b) dat het ten goede kan komen aan natuur- en biodiversiteitsherstel (WUR, 2024).

17 Soms zitten in biobased bouwmaterialen ook dierlijke grondstoffen, zoals schimmels en bacteriën. Hoewel deze vaak negatieve associaties oproepen, dragen ze in biobased gebouwen vaak juist bij aan het zelfhelend vermogen van een gebouw. Zie voor meer informatie https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/projecten/nieuwe-bouwcultuur/voorbeeldprojecten/wat-is-biobased-bouwen

18 Zie hierover ook hoofdstuk 4, § 4.1.

19 Zie de voorbeelden in hoofdstuk 5 van deel 2.

20 Olifantsgras is een verzamelnaam voor verschillende grasvarianten, die tot het favoriete voedsel van olifanten behoren. De variant *miscanthus gigantues* is geschikt voor de productie van bouwmaterialen als plaatmateriaal en wordt ook ingezet als cementvervanger bij de productie van CO_2-arm beton.

Klimaat- en gezondheidsvoordelen

Het gebruik van biobased materialen zoals hout en vezelgewassen in de woningbouw maakt het mogelijk om tijdelijk CO_2 vast te leggen. Op die manier draagt de toepassing van deze materialen bij aan de klimaatdoelstellingen.[21]

Een bijkomend effect van het gebruik van biobased materialen is dat deze minder toxische stoffen bevatten. Dit komt zowel de gezondheid ten goede van bouwers die met de materialen werken, als de gezondheid van mensen die na de bouw in de woningen trekken (WUR, 2024).

Opschaling om potentie te benutten

Sinds 2023 stimuleert de rijksoverheid met de Nationale Aanpak Biobased Bouwen zowel de teelt van biobased materialen als de verwerking ervan tot bouwmateriaal (BZK et al., 2023). Mede dankzij deze stimuleringsaanpak (en het bijbehorende budget van € 200 miljoen) staat het gebruik van biobased materialen in de woningbouw op dit moment sterk in de belangstelling. De rijksoverheid ondersteunt aanbieders van biobased bouwmaterialen onder meer bij de certificering van hun producten en bij het vinden van private financiering voor de ontwikkeling van biobased producten.

Biobased materialen hebben de potentie om te voorzien in circa 20% van de vraag naar bouwmaterialen in de woningbouw (Copper8 et al., 2023). Vooralsnog beperkt de toepassing van biobased materialen zich hoofdzakelijk tot hout. Het ontbreekt in Nederland nog aan voldoende opschaling van de productie en verwerking van vezelgewassen.

21 Zie hierover ook hoofdstuk 5.

2.5 Gebruik van CO_2-arme varianten van conventionele bouwmaterialen

Een vijfde strategie om de CO_2-uitstoot in de woningbouw te reduceren betreft het gebruik van verduurzaamde varianten van conventionele bouwmaterialen zoals beton, staal, glas- en steenwol, vlakglas en baksteen. In hun gangbare, niet-duurzame verschijningsvorm maken deze materialen op dit moment 90% uit van al hetgeen in de woningbouw wordt toegepast. En tezamen zijn de conventionele bouwmaterialen goed voor 80% van de CO_2-uitstoot in het bouwproces (Copper8 & Metabolic, 2023). Verduurzaming van de productie van deze materialen (en de snelheid waarmee dat gebeurt) kan de CO_2-uitstoot in de woningbouw dan ook fors reduceren.

De EU zet sinds enkele jaren stappen om de uitstoot als gevolg van het productieproces van conventionele bouwmaterialen terug te dringen. Veel bedrijven die deze bouwmaterialen produceren vallen onder het Europese emissiehandelssysteem ETS (Europese Unie, 2003). Dit systeem beperkt het recht van bedrijven om CO_2 uit te stoten door hiervoor emissierechten te verstrekken. Het aantal beschikbare rechten is gelimiteerd en loopt steeds verder terug; jaarlijks wordt 4,4% aan de markt onttrokken. Zo neemt de emissieruimte voor bedrijven langzaam maar zeker af.

Mede onder invloed van het ETS groeit bij fabrikanten van bouwmaterialen de aandacht voor verduurzaming van de productie. Dit blijkt onder meer uit akkoorden die de gezamenlijke ketenpartijen in de beton- en staalsector hebben gesloten over verduurzaming van hun werkwijze (Betonakkoord, 2024; Bouwakkoord Staal, 2023). Deze akkoorden hebben resultaten opgeleverd, al zijn deze tot op heden nog niet significant:

- In de betonindustrie wordt geëxperimenteerd met CO_2-arme cementvervangers. Zo wordt in Den Haag bij de bouw van twee woontorens deels duurzaam beton toegepast. De CO_2-besparing is aanzienlijk.[22] Dit voorbeeld vindt echter tot op heden nauwelijks navolging.
- Er worden tegenwoordig 'betonkanaalplaten' op de markt gebracht. Dit zijn betonplaten die door aangebrachte holtes ('kanalen') minder grondstof nodig hebben, maar verder over vergelijkbare eigenschappen beschikken als massieve betonplaten. Ook dit alternatieve product vindt echter vooralsnog weinig aftrek in de bouwsector.
- Er vinden eerste verkenningen plaats naar staalproductie met behulp van groen geproduceerde waterstof. Dit vergt grote investeringen in hoogovens. Wereldwijd vindt deze wijze van staalproductie echter nog nauwelijks plaats.

Er is, kortom, wel het begin van een beweging in de richting van verduurzaming van conventionele bouwmaterialen, maar die vertaalt zich, op een enkele uitzondering na, nog nauwelijks naar toepassing van verduurzaamd materiaal in nieuwbouwwoningen. De verduurzaming van beton en staal blijft achter bij de doelstellingen die de betrokken sectoren zich hebben gesteld (Metabolic & DGBC, 2023). Een complicerende factor hierbij is dat de cement- en staalproductie zich grotendeels buiten Nederland afspeelt (Copper8 et al., 2023). Zoals vermeld in § 2.3 wordt veel van het in de bouw toegepaste staal wel hergebruikt.

2.6 Slotsom: substantiële CO_2-reductie bij gecombineerde inzet van strategieën

Als de in dit hoofdstuk besproken vijf strategieën allemaal in de praktijk worden toegepast, zal dit de woningbouw veranderen. Zoals figuur 2 laat zien, ontstaat er dan een grotere diversiteit aan bouwmaterialen en de herkomst daarvan. Deze verschuiving in het materiaalgebruik gaat zich vertalen in een breder spectrum van toegepaste woningbouwtechnieken. Bouwen met verduurzaamd beton is vergelijkbaar met de huidige conventionele manier van bouwen, maar installatiearm bouwen en bouwen met biobased en/of hergebruikte materialen vraagt om andere constructietechnieken. Ook kleiner bouwen vergt aanpassingen, met name in het ontwerp.

22 Zie de beschrijving van het project 'KJ Den Haag' in hoofdstuk 5 van deel 2.

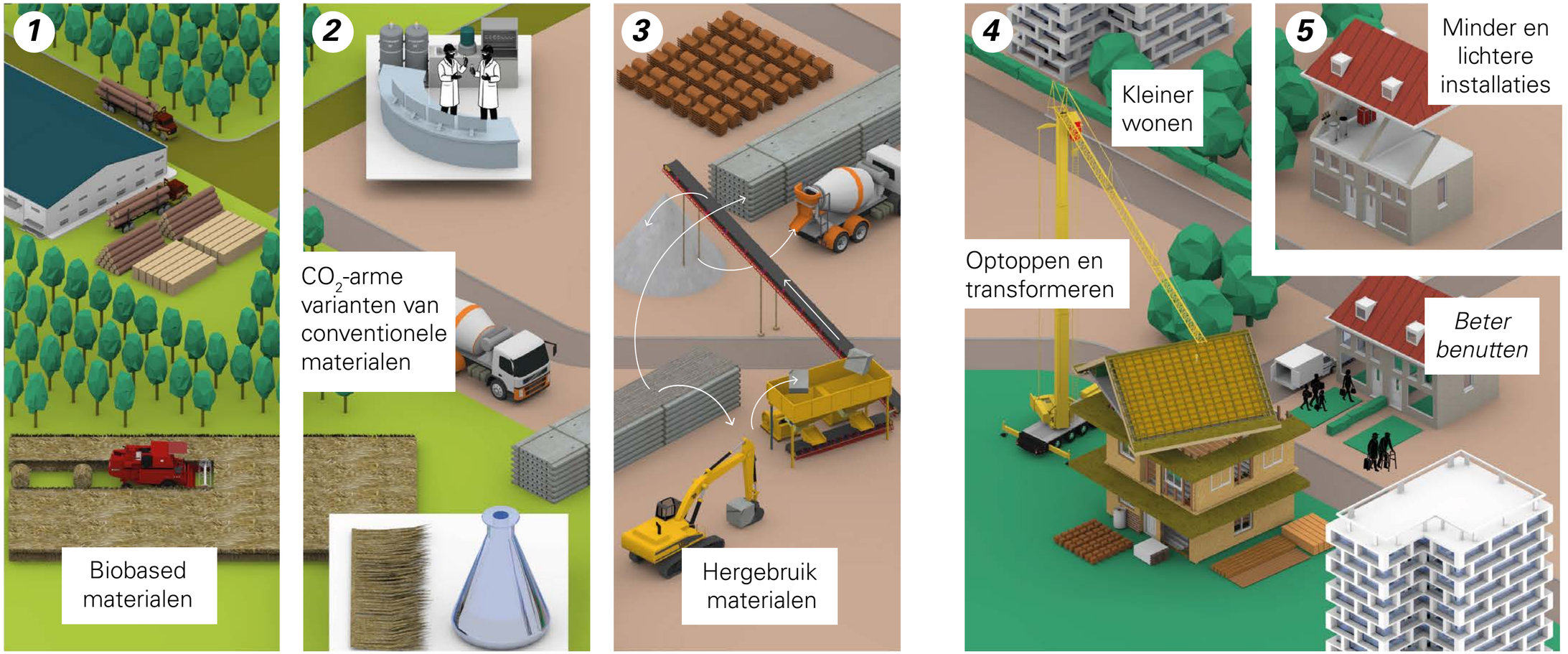
Elk van de vijf duurzaamheidsstrategieën resulteert, afzonderlijk toegepast, in een relatief beperkte CO_2-reductie. Maar in combinatie kunnen de strategieën een substantieel verschil maken. Alle besproken strategieën zijn dan ook nodig om te komen tot een substantiële reductie van de CO_2-uitstoot in de woningbouw.

Op basis van verschillende bronnen kan een inschatting worden gemaakt van de potentiële CO_2-reductie die per strategie kan worden bereikt in de periode tot 2035.[23] Hieruit blijkt dat drie van de vijf strategieën de potentie hebben om op korte termijn bij te dragen aan het realiseren van CO_2-reductie, te weten: (1) kleiner bouwen, optoppen en transformeren (16,5%), (2) inzet van biobased bouwmaterialen (9,5%) en duurzame varianten van conventionele bouwmaterialen (8,5 tot 19,4%, afhankelijk van de snelheid van verduurzaming).

In de praktijk zien we dat deze drie strategieën al worden gevolgd. Extra inzet is nog nodig bij het toepassen van hergebruikte en gerecyclede materialen, dat op gang gebracht moet worden, en bij het installatiearm bouwen, waarvoor verandering in regelgeving en bouwfilosofie nodig is.

23 Copper8 & Metabolic (2023, p. 19) hebben schattingen gemaakt van de CO_2-reductie die tot en met 2035 kan worden behaald met de diverse materialenstrategieën, uitgaande van een bouwopgave van in totaal 900.000 nieuwe woningen. Per strategie geven ze aan hoeveel CO_2-uitstoot er in de woningbouw kan worden gereduceerd ten opzichte van de CO_2-uitstoot in de woningbouw in 1990. De strategieën waarop de onderzoekers zich baseren komen niet één-op-één overeen met de in dit hoofdstuk besproken strategieën. De CO_2-reductie voor installaties hebben we afgeleid van de brochure *Woningconcepten en hun prestaties* (Cirkelstad et al., 2024), waarvan we het gemiddelde verschil hebben genomen van kg CO_2-uitstoot met en zonder installaties. Dat verschil bedraagt 11% in CO_2-uitstoot.

Figuur 2: Vijf verduurzamingstrategieën





3 ACTUEEL GEBRUIK VAN DUURZAME MATERIALEN IN DE NIEUWBOUW VAN WONINGEN

In dit hoofdstuk schetsen we enkele ontwikkelingen die laten zien dat de omslag naar duurzaam bouwen in de praktijk al volop speelt. Zo wordt in de woningbouw steeds meer gebruikgemaakt van duurzame materialen en neemt het aantal woningen dat duurzaam wordt gebouwd gestaag toe. Daarnaast zijn er diverse initiatieven van overheden en marktpartijen. Ook leent de fabrieksmatige bouw van woningen zich goed voor het gebruik van duurzame materialen. Van een algehele omslag naar duurzaam materiaalgebruik is echter nog geen sprake; de benodigde opschaling laat tot nu toe op zich wachten.

3.1 Verduurzaming bij de partijen in de bouwketen

Een aanzienlijk deel van de bouwketen maakt op dit moment een beweging in de richting van meer duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw. Dit geldt voor partijen in alle geledingen van de keten, van ontwikkelaars, corporaties, gemeenten en investeerders tot ontwerpers,

bouwmateriaalproducenten en bouwers. De mate waarin dit proces zich vertaalt in concrete duurzaamheidsprestaties, varieert nog sterk:[24]

- Een klein deel van de partijen in de bouwketen werkt *uitsluitend* met duurzame materialen. Alleen de funderingen bestaan bij de bouwprojecten van deze voorlopers nog uit niet-duurzaam materiaal.
- Een aanzienlijk deel van de partijen in de keten, verantwoordelijk voor naar schatting 5 tot 10% van de nieuwe woningen, zet substantiële *stappen* om te komen tot duurzaam materiaalgebruik.
- Een groot peloton van partijen in de keten onderkent de noodzaak van verandering, maar wacht nog met het zetten van concrete stappen tot er meer overheidssturing komt.

Hieronder lichten we toe we op welke manier de diverse ketenpartijen bezig zijn met verduurzaming van het materiaalgebruik. Deels speelt intrinsieke motivatie hierbij een rol. Deels is het ook bestaande of aankomende Europese regelgeving die de partijen tot actie aanzet.

Financiële sector: duurzaam investeren steeds belangrijker

De realisatie van de meeste nieuwbouwprojecten in Nederland (naar schatting 80%) is afhankelijk van (voor)financiering door grote investeerders zoals institutionele beleggers, pensioenfondsen en banken. Deze financiering behelst vele miljarden euro's per jaar.

24 Hoofdstuk 1 van deel 2 van dit advies bevat een nadere toelichting op de diverse partijen in de bouwketen en hun positie ten aanzien van verduurzaming.

Echter, investeerders willen over het algemeen niet te veel risico lopen. Ze beoordelen investeringsvoorstellen op basis van historische data over te verwachten rendementen en risico's. Pensioenfondsen binnen de EU hebben bijvoorbeeld voor de beoordeling van de risico's rond investeringen in duurzaam vastgoed een eigen meetstandaard ontwikkeld, de Carbon Risk Real Estate Monitor, in het dagelijks taalgebruik: CRREM. Projecten waarbij gebruik wordt gemaakt van nieuwe, voor investeerders onbekende biobased materialen, doorstaan deze risicocheck veelal niet. Dit komt onder meer door onduidelijkheid rond brandveiligheidsrisico's van houtbouw.[25] Er zijn ook financiële koplopers die werken met eigen beoordelingsmethoden. Zij schatten de risico's van biobased gebouwen juist lager in dan die van conventionele gebouwen.[26]

Tot voor kort vormden deze koplopers de uitzondering. Maar de aandacht van de financiële sector voor groene beleggingen en investeringen is flink gegroeid sinds de invoering van EU-regulering op dit terrein. De financiële sector heeft inmiddels forse stappen gezet in de verduurzaming van het investeringsbeleid. Er is eigenlijk geen weg meer terug. Om die reden riepen begin 2025 meer dan 200 investeerders uit heel Europa, met een gezamenlijk vermogen van € 6,6 biljoen, de Europese Commissie op om het pakket aan duurzaamheidmaatregelen toch vooral te handhaven. Aanleiding voor

25 Verzekeraars en risicobeoordelaars beschouwen hout als brandgevaarlijk materiaal. De brandveiligheid van houten gebouwen hangt echter in sterke mate af van de gebruikte bouwtechniek en aanvullende maatregelen. Het proces om dit te vertalen naar aangepaste brandveiligheidsnormen is nog gaande (zie ook hoofdstuk 5 in deel 1).

26 Het ministerie van BZK heeft in 2021 het initiatief genomen om de brandveiligheid van houten gebouwen te onderzoeken en nationale standaarden te laten vastleggen door een NEN-commissie (ARUP, 2025).

deze oproep was het ad hoc geformuleerde voornemen van de Commissie om bepaalde duurzaamheidmaatregelen vanwege de actuele geopolitieke spanningen af te zwakken. Dit zou echter de concurrentiepositie van de financiële instellingen schaden, zo lieten zij weten (IIGCC, 2025).

Het Europese pakket duurzaamheidsmaatregelen omvat met name de volgende verordeningen en richtlijnen:

- de *Taxonomy Regulation*, een verordening die een classificatiesysteem ('taxonomie') introduceert aan de hand waarvan bedrijfsactiviteiten als 'duurzaam' kunnen worden aangemerkt;
- de *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD), een richtlijn die bedrijven verplicht om aan de hand van vooraf vastgestelde criteria te rapporteren over hun prestaties ten aanzien van duurzaamheid;
- de *Corporate Sustainability Due Diligence Directive* (CSDDD), een richtlijn die een uitbreiding op de CSRD vormt en bedrijven verplicht om op basis van duurzaamheidsrapportagecijfers verbeterprocessen op te stellen; en
- de *Sustainable Finance Disclosure Regulation* (SFDR), een verordening die financiële marktpartijen verplicht om informatie te verschaffen over hun duurzaamheidsbeleid en transparant te zijn over de uitvoering daarvan.[27]

Vooralsnog geven investeerders hun aandacht voor de duurzaamheid van vastgoed vooral invulling door in te zetten op vermindering van de zogenoemde 'gebruiksgebonden' CO_2-uitstoot van gebouwen. Ze financieren dus hoofdzakelijk de bouw van energiezuinige woningen, die in de fase van bewoning weinig CO_2-uitstoot hebben. Deze eenzijdige aandacht voor CO_2-reductie in de gebruiksfase van woningen hangt samen met het relatief beperkte aanbod van projecten die door duurzaam materialengebruik *al in de bouwfase* forse CO_2-reductie opleveren.

Uit gesprekken die wij hebben gevoerd met investeerders blijkt overigens wel dat veel van hen nadenken over verdere stappen, waarbij ze ook aandacht willen gaan geven aan bouwprojecten waarbij hoofdzakelijk duurzame materialen worden toegepast. Wat hierbij zal helpen is dat de EU hierop de komende jaren waarschijnlijk sterker gaat sturen, door middel van een gefaseerde implementatie van de bepalingen in de zojuist genoemde CSRD, CSDDD en SFDR.

Opdrachtgevers en grote bouwers: sturing op CO_2-reductie

Ook grote projectontwikkelaars en bouwbedrijven worden sterk beïnvloed door Europese wettelijke regels zoals de CSRD.[28] Daarnaast krijgen ze binnen afzienbare termijn te maken met Nederlandse wetgeving die voortvloeit uit de vernieuwde EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, de EPBD IV. Onder invloed van deze regulering richten opdrachtgevers en grote bouwers hun duurzaamheidsstrategieën meer en meer op het terugbrengen van de CO_2-uitstoot van hun activiteiten. Dit betekent dat het voor hen niet langer zal volstaan om alleen te sturen op reductie van

27 Zie ook hoofdstuk 4, § 4.3 van deel 2.

28 Grote bedrijven die CSRD-plichtig zijn voldoen aan twee van de volgende drie indicatoren: (1) meer dan 250 medewerkers, (2) meer dan € 50 miljoen omzet per jaar, (3) meer dan € 25 miljoen op de balans.

‘gebruiksgebonden’ CO_2-uitstoot. Ze zullen ervoor moeten zorgen dat in hun bouwprojecten ook de CO_2-uitstoot als gevolg van materiaalgebruik in de bouwfase wordt teruggebracht.

Een deel van deze bedrijven werkt met een eigen CO_2-boekhouding. Dit betekent dat ze goed zicht hebben op hoeveel CO_2-uitstoot verbonden is aan de materialen die ze gebruiken. Zij kunnen hierover dus conform de CSRD rapporteren. De rapportageverplichting van grote bedrijven werkt door naar onderaannemers, van wie de CO_2-prestaties moeten worden meegenomen in de rapportages over bouwprojecten.[29]

Uit gesprekken die wij hebben gevoerd met vertegenwoordigers van een aantal grotere marktpartijen in de bouwsector komt naar voren dat zij zich meer en meer richten op de Europese wettelijke regels. Ze moeten weliswaar nog steeds óók voldoen aan de Nederlandse bouwnormen op het gebied van de energie- en milieuprestaties van woningen, zoals de normen voor bijna-energieneutrale gebouwen (BENG) en de normen voor de milieuprestatie van gebouwen (MPG), maar deze ervaren ze als minder richtinggevend.

Binnen de categorie opdrachtgevers vormen woningbeleggers die in opdracht van pensioenfondsen investeren in de bouw van huurwoningen uit het middensegment een interessante groep. Deze huurwoningen exploiteren ze circa twintig jaar, totdat ze worden verkocht. Doordat deze partijen gedurende een langere periode verantwoordelijk zijn voor de woningen, zetten ze bij de bouw in op een hoger duurzaamheidsniveau dan de Nederlandse regels voorschrijven. Zo willen ze voorkomen dat de woningen op termijn aan waarde verliezen doordat ze niet voldoen aan de nieuwste Europese duurzaamheidseisen.

Een belangrijke groep vormen tot slot de woningcorporaties. Deze sector is financieel strak gereguleerd en wordt geacht bij te dragen aan veel verschillende maatschappelijke doelen. Hoewel hierdoor hun mogelijkheden soms beperkt zijn, sturen enkele koplopers met hun bouwbeleid in toenemende mate op het terugdringen van de CO_2-uitstoot in zowel de gebruiksfase als de bouwfase van woningen. Omdat woningcorporaties woningen voor lange tijd in eigendom hebben, vaak wel vijftig tot vijfenzeventig jaar, ligt de focus veelal op het reduceren van het energieverbruik van bestaande woningen. Meestal gaat er minder aandacht uit naar de toepassing van duurzame bouwmaterialen – hoewel ook hier beweging zichtbaar is; zeker veertig woningcorporaties zijn actief met houtbouw (Duurzaam Gebouwd, 2023).

29 Oorspronkelijk zouden grotere mkb-bedrijven vanaf 250 werknemers vanaf 2026 ook een rapportageverplichting krijgen onder de CSRD. De Europese Commissie heeft echter in februari 2025 deze verplichting ingetrokken, uit het oogpunt van internationale concurrentie en vermindering van regeldruk.

Voorbeelden van woningcorporaties die duurzaam bouwen

- *Woonstad Rotterdam* heeft recent een uit hout opgetrokken wooncomplex laten bouwen in de wijk Pendrecht. Het gebouw telt twaalf verdiepingen en bestaat uit 82 middenhuurappartementen. De architect heeft voor dit project een nieuwe houtverbindingsconstructie ontwikkeld. De draagconstructie is geproduceerd in Oostenrijk en in zestig vrachtwagens naar Rotterdam gekomen. Het project had meerkosten, maar door een gunstige financieringsconstructie is het wooncomplex nauwelijks duurder geworden dan vergelijkbare conventioneel gebouwde wooncomplexen.
- *Wonion*, een woningcorporatie uit Ulft, bouwt en renoveert vrijwel uitsluitend nog met duurzame materialen. Hierbij werkt de corporatie samen met aannemers en bouwende partijen uit de directe regio, waarmee langdurige samenwerkingsrelaties bestaan. De keuze om duurzame woningen te bouwen wordt mede ingegeven door financiële overwegingen: over de gehele levensduur blijken duurzaam gebouwde woningen, inclusief exploitatie en onderhoud, voor Wonion de goedkoopste optie te zijn.

Architecten, kleine bouwers, constructeurs, installateurs: nieuwe oplossingen

Het werken met duurzame materialen kent andere ontwerpprincipes dan conventioneel bouwen. We zien dat dit in de praktijk leidt tot een andere, veel intensievere samenwerking tussen betrokken partijen in de bouwketen dan bij conventionele bouw. Dit is nodig omdat architecten, constructeurs, bouwers en installateurs elkaar nodig hebben bij het doordenken van nieuwe ontwerpmethoden en de effecten daarvan.

Naast de zojuist genoemde groep van grote bouwbedrijven is er een groeiende groep van kleinere bouwbedrijven die zich uitdrukkelijk richt op duurzaam bouwen. Het gaat deels om nieuwe ondernemingen die duurzaam materiaalgebruik beschouwen als de kern van hun bedrijfsmodel, deels ook om bestaande familiebedrijven. Zij zetten stappen naar een omslag en werken in toenemende mate met duurzame bouwmaterialen.

Architecten vervullen vanuit hun positie ‘aan de voorkant’ van de bouwketen hierbij een belangrijke rol. Zij zijn de aangewezen partij voor (a) het bedenken van nieuwe manieren voor het toepassen van duurzame, biobased materialen in de woningbouw, (b) het verkennen van nieuwe mogelijkheden om minder materiaal te gebruiken, lichtere installaties in te bouwen en materiaal te hergebruiken en (c) het tonen van de mogelijkheden voor de toepassing van nieuwe (biobased) materialen. De ontwerpfase is, kortom, cruciaal om te komen tot alternatieve manieren van bouwen. Architecten hebben in hun woningontwerpen tegenwoordig veel aandacht voor houtbouw.

3.2 Initiatieven van overheden en marktpartijen

De afgelopen jaren hebben overheden en marktpartijen diverse initiatieven in gang gezet om gezamenlijk kennis en ervaring op te doen met duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw. De bedoeling is om op basis daarvan

bouwprojecten op te zetten met verdergaande ambities dan de wettelijk voorgeschreven duurzaamheidsdoelstellingen. De initiatieven gebruiken daarbij verschillende duurzaamheidsstrategieën. We lichten er hier enkele uit.

City Deal Circulair & Conceptueel Bouwen
Een inmiddels afgerond initiatief is de City Deal Circulair & Conceptueel Bouwen.[30] Acht gemeenten, drie provincies, het Rijk plus een aantal kennisinstellingen, architecten en bouwende partijen werkten tussen 2022 en 2024 binnen dit initiatief samen aan drie thema's: (1) stimuleren van het bouwen met biobased materialen die CO_2 vasthouden, (2) onderzoeken van mogelijkheden voor fabrieksbouw van woningen (met het oog op hogere bouwsnelheid en bouwkwaliteit en vermindering van bouwafval) en (3) werken aan nieuwe financierings- en waarderingsmodellen voor duurzaam gebouwd vastgoed. De City Deal Toekomstbestendige Gebiedsontwikkeling vormt een vervolg op dit initiatief.

Het Nieuwe Normaal
Cirkelstad, een landelijke coöperatie van koplopers in de bouwsector, heeft eind 2023 samen met zes grote opdrachtgevers, zes bouwbedrijven en een vast kernteam van adviesbureaus het programma 'Het Nieuwe Normaal' opgestart.[31] De samenwerking binnen dit programma is gericht op het creëren van een uniforme taal en uniforme meetmethodes voor circulair bouwen. Het raamwerk dat is ontwikkeld maakt duidelijk aan welke knoppen je als initiatiefnemer van een bouwproject kunt draaien en welke prestatieniveaus haalbaar zijn. De ontwikkelde standaard biedt initiatiefnemers handvatten voor het maken van keuzes op het vlak van duurzaamheid.

Convenant Toekomstbestendige Bouw
Het 'Convenant Toekomstbestendige Bouw' is een initiatief van een vijftal decentrale overheden: de provincies Utrecht, Noord-Holland, Flevoland en Zuid-Holland en de Metropoolregio Amsterdam (Toekomstbestendig bouwen.nl, 2024). Het convenant richt zich op het verbinden van de duurzaamheidsambities in de woningbouw op het gebied van CO_2-reductie, circulariteit, gebruik van hernieuwbare energie en natuurinclusiviteit. Inmiddels zijn meer dan 150 organisaties aangesloten bij het convenant, waaronder veel gemeenten. De ondertekenaars verbinden zich aan een minimaal prestatieniveau voor nieuwe woningbouwprojecten (brons) en streven naar hogere ambitieniveaus (zilver en goud).

Lente-akkoord 2.0 Circulair Industrieel Bouwen
In 2022 hebben vijf brancheorganisaties (NEPROM, Aedes, Bouwend Nederland, IVBN en WoningbouwersNL)[32] het initiatief genomen tot het 'Lente-akkoord 2.0 Circulair Industrieel Bouwen'. Binnen dit akkoord werken de partijen samen om de praktische haalbaarheid en opschaalbaarheid van circulaire woningbouw te vergroten. Koplopers binnen de

30 Zie City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen (2022).
31 Zie Het Nieuwe Normaal (2024).
32 NEPROM is de brancheorganisatie van maatschappelijk betrokken project- en gebiedsontwikkelaars in Nederland. Aedes is de landelijke branchevereniging van woningcorporaties in Nederland. Bouwend Nederland is de brancheorganisatie van bouw- en infrastructuurbedrijven in Nederland. IVBN is een belangenorganisatie van institutionele vastgoedbeleggers. WoningBouwersNL ten slotte, is een vereniging van woningbouwspecialisten.

brancheverenigingen voeren pilotprojecten uit. De kennis die daarmee wordt opgedaan wordt verspreid binnen de bouwsector, om innovatie aan te jagen (Lente-akkoord 2.0, 2024b).

Paris Proof-methodiek

De Dutch Green Building Council (DGBC), een landelijke maatschappelijke organisatie die zich inzet voor het toekomstbestendig maken van de gebouwde omgeving, heeft enkele jaren geleden de zogenoemde Paris Proof-methodiek geïntroduceerd.[33] De methodiek is erop gericht een gebouwde omgeving te realiseren die past binnen de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Daarvoor is nodig dat de CO_2-uitstoot als gevolg van het bouwproces en de gebruikte materialen wordt begrensd tot een vastgesteld maximum en dat de CO_2-uitstoot als gevolg van het energiegebruik van gerealiseerde gebouwen met twee derde omlaaggaat. Voor het monitoren van de materiaalgebonden emissies is de 'Paris Proof materiaalgebonden indicator' ontwikkeld. Deze indicator is ook opgenomen in hiervoor besproken initiatieven zoals Het Nieuwe Normaal en het 'Convenant Toekomstbestendig Bouwen', en in het programma 'Doorbouwen aan Rotterdam' dat we hieronder toelichten.

Initiatieven op regionaal en gemeentelijk niveau

Ook op regionaal en gemeentelijk niveau zijn de afgelopen jaren initiatieven ontwikkeld op het gebied van CO_2-arme en circulaire woningbouw. We noemen er hier drie:

- *Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen circulair*. De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, een samenwerkingsverband van zeventien gemeenten, richt zich op het circulair maken van de bouw. In de praktijk krijgt dit gestalte door hergebruik van onderdelen, door recycling van teruggewonnen grondstoffen en door toepassing van biobased bouwmaterialen. In overleg met opdrachtgevers en bouwers worden opgaven geformuleerd op projectniveau. Bij enkele projecten bestaat het materiaalgebruik al voor 45% uit hergebruikte of biobased materialen.
- *Doorbouwen aan Rotterdam*. De gemeente Rotterdam heeft zichzelf in het programma 'Doorbouwen aan Rotterdam: Doorbouw Maatregelen 2023-2026' ten doel gesteld om de woningbouwopgave te realiseren binnen een zelf vastgesteld CO_2-emissieplafond. Hierbij verwijst het programma naar de eerdergenoemde Paris Proof-methodiek. De stad wil klaar zijn voor toekomstige regelgeving en geen risico lopen op een toekomstige bouwstop. Om dit te bereiken is de gemeente in gesprek gegaan met een omvangrijke groep ontwerpers en bouwers. Het doel is om gezamenlijk te bepalen op welke manier en onder welke voorwaarden de woningbouwopgave binnen de gestelde grenzen kan worden bereikt.
- *Houtbouw Metropoolregio Amsterdam*. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft zich ten doel gesteld om vanaf 2025 20% van de woningproductie te realiseren met hout en andere biobased materialen. Dit is vastgelegd in een convenant dat is ondertekend door 140 partijen en 25 vastgoedpartners. Het convenant is tot stand gekomen in een intensieve samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen. Het doel is dat woningen in de regio voortaan sneller en duurzamer worden gebouwd. De verwachting is dat dit jaarlijks een forse reductie

33 Zie https://www.dgbc.nl/wat-wij-doen/paris-proof/

oplevert van CO_2-uitstoot. Ook de uitstoot van stikstof wordt hiermee teruggedrongen (MRA, 2021).[34]

Kritische kanttekening: decentrale initiatieven kunnen leiden tot onwerkbare bovenwettelijke eisen

Decentrale initiatieven om woningbouw met duurzame materialen te stimuleren, waarvan we er hierboven enkele hebben besproken, komen voort uit nobele motieven. Het is ook begrijpelijk dat lokale bestuurders ervoor kiezen om in actie te komen. Woningbouw is immers bij uitstek een lokale aangelegenheid en wethouders onderkennen de urgentie om klimaatverandering tegen te gaan. De akkoorden en convenanten vullen de leegte die is ontstaan door het uitblijven van ambitieuze nationale normen.

Toch plaatsen wij een kritische kanttekening bij decentrale initiatieven voor verduurzaming van de woningbouw. Het effect ervan kan namelijk zijn dat in gemeenten en regio's uiteenlopende bovenwettelijke bouweisen worden gesteld.[35] Hierdoor ontstaat landelijk gezien een lappendeken van bouwvoorschriften. Voor bouwende partijen, die vaak in diverse regio's werken, is het ondoenlijk om in te spelen op al deze afzonderlijke eisen. Dit verhoogt de proceskosten namelijk aanzienlijk. En vaak is het ook in technisch opzicht niet haalbaar om lokale eisen in te passen in woningontwerpen. Dat geldt met name voor fabrieksmatig gebouwde woningen. Wij vinden daarom dat voorkomen moet worden dat decentrale initiatieven leiden tot bovenwettelijke bouwvoorschriften.

34 De stikstofuitstoot wordt in het Convenant Green Deal Houtbouw op nihil geschat als gevolg van lichtere materialen, minder bewegingen op de bouwplaats en gebruik van prefab onderdelen (MRA, 2021).

35 Wij doelen hier nadrukkelijk niet op de selectiecriteria die decentrale overheden hanteren bij aanbestedingen en tenders. Deze criteria zijn erop gericht om bouwbedrijven uit te dagen om hun grenzen te verleggen. Dit element van vrijwilligheid ontbreekt bij de decentrale bouwvoorschriften waarover wij ons hier kritisch uitspreken.

3.3 Fabrieksmatige bouw van woningen

De afgelopen tijd hebben tal van partijen in de bouwketen geïnvesteerd in woningfabrieken. Hier worden seriematig woningmodules of hele woningen gebouwd, die na transport in korte tijd op de bouwplaats in elkaar kunnen worden gezet. Van een woningconcept kunnen vaak diverse versies worden gemaakt, die zowel in volume, indeling als gevelbekleding kunnen variëren.

De productiecapaciteit van fabriekswoningen is aanzienlijk, maar wordt op dit moment nog lang niet ten volle benut. In 2023 en 2024 zijn rond de 14.000 respectievelijk 13.000 fabriekswoningen opgeleverd (Rutten, 2024).

Efficiencyvoordelen van fabrieksmatige woningbouw

Fabrieksmatige woningbouw – ook wel industriële woningbouw genoemd – heeft tal van efficiencyvoordelen. Het zorgt voor een hogere bouwsnelheid en een zuiniger gebruik van bouwmaterialen. Daarnaast kan in woningfabrieken een hogere productie per medewerker worden gerealiseerd. In dat opzicht dragen de fabrieken bij aan een oplossing voor het tekort aan arbeidskrachten in de bouw, dat naar verwachting in de toekomst alleen maar groter zal worden. Fabrieksmatige woningbouw zorgt bovendien voor aantrekkelijke arbeidsomstandigheden en voor interessante nieuwe banen,

vooral door de digitalisering van het ontwerp- en productieproces en het monitoren van de prestaties van gerealiseerde woningen (EIB, 2023a).

Duurzaamheidsvoordelen van fabrieksmatige woningbouw
Fabrieksmatige woningbouw biedt ook voordelen op het gebied van duurzaamheid. Zo is er minder bouwafval, zijn er minder vervoersbewegingen en is de stikstof- en CO_2-uitstoot aanzienlijk geringer. Daarnaast biedt fabrieksmatig bouwen betere mogelijkheden voor hergebruik en recycling van materialen, voor toepassing van biobased materialen (met name hout) en voor integratie van losmaakbare bouwelementen (zie kader).

Fabrieksmatig gebouwde woningen scoren beter op duurzaamheid
Cirkelstad et al. (2024) hebben van 46 fabrieksmatige woningconcepten de milieuprestaties op een rij gezet, inclusief de materiaalgebonden CO_2-uitstoot en de CO_2-opslag. Er is gekeken in hoeverre de woningconcepten voldoen aan de wettelijke milieuprestatienorm voor gebouwen (MPG), in hoeverre de toegepaste bouwelementen losmaakbaar zijn, in welke mate de bouwmaterialen herbruikbaar dan wel recyclebaar zijn en in welke mate er biobased materialen zijn gebruikt. De uitkomsten laten zien dat de fabrieksmatig ontworpen woningconcepten substantieel beter scoren dan de wettelijke norm. Terwijl de huidige wettelijke MPG-norm voor woningen op 0,8 ligt, ligt de score van eengezinswoningen tussen 0,29 en 0,67 en die van meergezinswoningen (stapelbouw) tussen 0,39 en 0,68 (Cirkelstad et al., 2024).

De gemiddelde CO_2-uitstoot van fabrieksmatig gebouwde woningen bedraagt 187 kg CO_2 per vierkante meter bruto vloeroppervlak. Zoals tabel 1 hieronder laat zien, scoren eengezinswoningen met een uitstoot van 164 kg CO_2 beter dan dit gemiddelde; meerpersoonswoningen scoren juist hoger dan het gemiddelde, met een uitstoot van 230 kg CO_2. De uitstoot is daarmee substantieel lager dan de gemiddelde uitstoot van woningbouw die ligt op 340 kg CO_2 per vierkante meter (Stichting W/E Adviseurs, 2023a).

Verder laat tabel 1 zien dat fabrieksmatig gebouwde woningen CO_2 vastleggen in biobased materiaal. Gemiddeld leggen de woningen 155 kg CO_2 per vierkante meter vast. Hierbij is er geen noemenswaardig verschil tussen eengezins- en meergezinswoningen. Vermeldenswaardig is dat sommige woningen meer CO_2 vastleggen per vierkante meter, dan dat ze uitstoten (Cirkelstad et al., 2024).[36]

36 In de berekening van de totale CO_2-uitstoot van een woning mag de CO_2 die in toegepaste bouwmaterialen is vastgelegd, niet worden afgetrokken van de CO_2 die gedurende het bouwproces is uitgestoten. Volgens de thans geldende regels moeten CO_2-uitstoot en CO_2-vastlegging afzonderlijk worden geadministreerd.

Tabel 1: CO_2-uitstoot en CO_2-vastlegging in fabriekswoningen

	Gemiddelde uitstoot in kg CO_2/m^2 bruto vloeroppervlak	Gemiddelde uitstoot in kg CO_2/m^2 gebruiksvloer-oppervlak (omrekenfactor 1/0,85)	Gemiddeld in materiaal vast-gelegde CO_2 in kg CO_2/m^2
Eengezinswoningen (fabrieksmatig geproduceerd)	164	193	148
Meerpersoonswoningen (fabrieksmatig geproduceerd)	230	271	171
Conventionele woningbouw	340	400	N.v.t.

De CO_2-uitstoot is in deze voorbeelden berekend aan de hand van het bruto vloer-oppervlak, terwijl aankomende Europese regelgeving vraagt om te rekenen met gebruiksvloeroppervlak. Het verschil is dat in het laatste geval muren, pilaren en trapgaten niet worden meegerekend. Een gehanteerde omrekenfactor om van bruto vloeroppervlak naar gebruiksvloeroppervlak te komen is 0,85. Dat wil zeggen dat van een woning van 100m^2 bruto vloeroppervlak 85m^2 is te gebruiken.

Bronnen: Cirkelstad et al., 2024; Stichting W/E Adviseurs, 2023a

De bijdrage van fabrieksmatige woningbouw aan de reductie van CO_2-uitstoot is in potentie groot, doordat fabrieksmatige bouw zich goed leent voor houtbouw en andere vormen van biobased bouwen.[37] Op dit moment levert fabrieksmatig bouwen naar schatting al een CO_2-reductie op van 25% tot 50% ten opzichte van conventionele bouw (Copper8, 2024; WUR, 2024). Naarmate materialen verder verduurzamen als gevolg van innovatie en opschaling, neemt de reductie naar verwachting nog verder toe.

Architectonische kwaliteit van fabriekswoningen

Een aandachtspunt bij fabrieksmatige bouw is dat dit bouwproces kan leiden tot eenvormigheid. Er zouden wijken kunnen ontstaan waarin de woningen een gebrekkige ruimtelijke en architectonische kwaliteit hebben (Palmboom, 2023; FRK & CRa, 2024). Gezien de diverse varianten waarin fabrieksmatig geproduceerde woningconcepten kunnen worden uitgevoerd, is dit een vermijdbaar risico. Van belang is wel dat in het stedenbouwkundig ontwerpproces voldoende aandacht wordt geschonken aan de stedenbouw-kundige inpassing en architectonische kwaliteit van de woningen (FRK & CRa, 2024).

37 Dankzij nauwkeurige, computergestuurde zaagmachines biedt houtbouw veel constructieve en architectonische mogelijkheden. De bekendste vormen van houtbouw zijn houtskeletbouw en modulebouw. Daarnaast wordt gebruikgemaakt van samengestelde houten producten zoals kruislaaghout, gelamineerd fineerhout en gelamineerde liggers. Het gaat vaak om vuren, grenen en dennenfineerlagen die op elkaar worden gelijmd. Het hout krijgt daardoor een veel grotere stijfheid en toepassingsbereik. Zie voor meer informatie: https://circulairebouweconomie.nl/dossier/houtbouw/

Benutting van het productiepotentieel

Het kabinet-Schoof erkent de potentie van fabrieksmatige woningbouw. In het regeerprogramma staat als streven vermeld dat in 2030 de helft van de nieuwbouwwoningen fabrieksmatig wordt gebouwd (Kabinet-Schoof, 2024, p. 33). De totale capaciteit van de bestaande woningfabrieken in Nederland wordt door Gideon, een initiatief van duurzaamheidsprofessionals uit de bouwsector, geschat op circa 50.000 woningen per jaar. Dit aantal is volgens Gideon realiseerbaar mits de huidige woningfabrieken voldoende worden opgeschaald en de productiecapaciteit ervan ten volle wordt benut (Gideon, 2024). Het zojuist genoemde kabinetsdoel zou dan al vóór 2030 kunnen worden gerealiseerd.

De productiecapaciteit van woningfabrieken moet dan wel beter worden benut. In de praktijk blijkt het echter lastig om een constante bouwstroom te organiseren. Dit komt onder meer doordat er geregeld vertraging van bouwplannen optreedt als gevolg van bezwaarprocedures tegen vergunningverlening en congestie op het stroomnet. Ook wordt fabrieksmatig bouwen in veel gevallen bemoeilijkt door niet-passende (vaak stedenbouwkundige) maatwerkvoorschriften van gemeenten. Daar komt bij dat de vraag uit de markt naar fabrieksmatig gebouwde woningen vooralsnog achterblijft.
De corporatiesector en het Netwerk Conceptueel Bouwen hebben gezamenlijk het programma ‘De Bouwstroom’ opgezet, waarin woningcorporaties, gemeenten en fabrieksmatige bouwers proberen om voorwaarden te creëren voor een constante vraag, waardoor productiecapaciteit gelijkmatiger kan worden benut.

3.4 Slotsom: veel potentie, maar nog geen opschaling

Zoals we in dit hoofdstuk hebben laten zien, hebben veel projectontwikkelaars, architecten en bouwende partijen de afgelopen jaren serieuze stappen gezet in de richting van duurzamer materialengebruik in de woningbouw. Een klein deel van hen brengt het streven naar duurzaam bouwen al dagelijks in de praktijk; zij bouwen uitsluitend nog met duurzame materialen.

Daarnaast zijn er veel partijen in de bouwketen die zich op de een of andere manier bezighouden met één of meer van de in hoofdstuk 2 besproken strategieën voor duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw. In veel gevallen worden daarbij biobased bouwmaterialen toegepast – een concept dat goed samengaat met fabrieksmatige woningbouw.

De grote meerderheid van partijen in de bouwsector is echter nog niet zo ver om de omslag naar een duurzaam materiaalgebruik te maken. De opschaling komt nog onvoldoende op gang.
In hoofdstuk 5 staan we stil bij de vraag welke factoren hierbij een rol spelen. Maar eerst gaan we in hoofdstuk 4 na in hoeverre woningen die van duurzame materialen worden vervaardigd, betaalbaar en snel te realiseren zijn.



4 EFFECTEN VAN DUURZAAM BOUWEN IN TIJD EN GELD

Klopt het beeld dat bij veel mensen bestaat, ook bij beleidsmakers, dat duurzaam bouwen duur en ingewikkeld is? Nee, zo constateren we in dit hoofdstuk. Duurzaam bouwen kost gemiddeld genomen weliswaar wat meer dan conventioneel bouwen, maar dat geldt niet voor veel fabrieksmatig geproduceerde laag- en middenhoogbouw. Ook is de bouwtijd in veel gevallen juist korter, wat de kosten omlaag brengt. Verder blijken zowel de kosten als de snelheid van woningbouw slechts in beperkte mate af te hangen van de bouwmaterialen en het bouwtempo. Veel bepalender zijn de hoogte van de grondprijs en de duur van het voorafgaande gebiedsontwikkelingsproces. Daar komt bij dat de kostprijs van een woning iets anders is dan de marktprijs van een woning. Die laatste wordt simpelweg bepaald door wat aspirant-kopers willen betalen voor een woning.

4.1 Kosten van woningbouw met duurzame materialen

Wij zijn nagegaan in hoeverre het beeld klopt dat zowel in de politiek als bij partijen in de financiële sector en de bouwsector leeft, dat het bouwen van woningen met duurzame materialen aanzienlijk duurder is dan het bouwen met conventionele materialen.

Het is op basis van de op dit moment beschikbare informatie nog niet mogelijk om een totaalbeeld te schetsen van de kosten die gepaard gaan met de verschillende vormen van duurzaam bouwen. Sommige duurzame bouwvormen (zoals installatiearm bouwen en bouwen op basis van hergebruik) komen namelijk nog zo weinig voor, dat daarover nog nauwelijks robuust cijfermateriaal bestaat.[38] Maar fabrieksmatige houtbouw komt met een aandeel van 5,2% al relatief veel voor (Luijkx, 2024). Over de (meer)kosten daarvan valt dus wél iets te zeggen (Alba Concepts et al., 2024).

Houtbouw kan concurrerend, vooral bij fabrieksmatige productie van laag- en middenhoogbouw

Voor houtbouw[39] geldt in zijn algemeenheid dat de bouwkosten tot ongeveer 10% hoger zijn dan de kosten van conventionele bouw. Hierbij is wel sprake van aanzienlijke bandbreedtes. Grofweg valt onderscheid te maken tussen (a) houten hoogbouw, waarvan de meerkosten hoger zijn, en (b) houten laag- en middenhoogbouw, waarvan de kosten concurrerend of soms zelfs lager kunnen zijn dan die van conventionele bouwvarianten.

De bouwkosten van fabrieksmatig geproduceerde houten laagbouwwoningen bestemd voor de sociale sector zijn gemiddeld 4% hoger dan de bouwkosten van conventionele woningen. Houtskeletbouw is hierbij vanuit kostenperspectief interessant: binnen een beperkte onderzoekspopulatie blijken grondgebonden woningen waar deze techniek is toegepast tot 10% goedkoper te zijn dan conventioneel gebouwde varianten (Luijkx, 2024). Voor houten middenhoogbouw (wooncomplexen tot circa vijf verdiepingen) geldt eveneens dat deze bouwvorm iets (namelijk 2%) goedkoper is dan zijn conventionele tegenhanger.[40]

Voor houten hoogbouw (vanaf circa zes verdiepingen en hoger)[41] geldt dat de kosten 10 tot 20% hoger uitvallen dan conventionele hoogbouw, met uitschieters tot 30% (Luijkx, 2024; Alba Concepts et al., 2024). In een aantal gevallen gaat het om ambitieuze eerste pogingen (*first of a kinds*), waarbij er simpelweg het nodige leergeld wordt betaald.

Waarom zijn sommige duurzame bouwvarianten duurder?

De hogere kosten die gemoeid kunnen zijn met houten hoogbouw hebben te maken met verschillende factoren (Alba Concepts et al., 2024). In de eerste plaats moet er vaak extra bouwkundige kennis worden ingewonnen, omdat er met nieuwe technieken wordt gewerkt. Dat brengt hogere advieskosten met zich mee op het terrein van architectuur, constructie en bouwfysica. Daarnaast stellen verzekeraars die nog onbekend zijn met de precieze risico's vaak strengere bouwfysische eisen dan nodig aan brandveiligheid, geluidsisolatie, trilling en esthetiek. Het inwilligen hiervan levert gemiddeld 1 tot 5% aan extra bouwkosten op. Verder zijn er bij gestapelde houtbouw diverse partijen betrokken die risico-opslagen in rekening brengen over de

38 Dat gespecificeerde kosteninformatie over bepaalde vormen van duurzaam bouwen niet beschikbaar is, heeft ook te maken met het feit dat er vaak tegelijkertijd verscheidene duurzaamheidsstrategieën worden toegepast binnen één bouwproject (Cirkelstad et al., 2024).

39 In dit geval is sprake van houtbouw wanneer de draagconstructie van een gebouw uit hout bestaat. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen draagconstructies op basis van houtskeletbouw, kruislaaghout en overige technieken.

40 De hier bedoelde houten middenhoogbouw betreft 3D-houtskeletbouw.

41 De specifieke bouwtechniek betreft in deze gevallen 2D-elementen of kruislaagshout, dat overwegend uit Scandinavië, Duitsland of Oostenrijk komt en vaak nog duurder is, mede doordat productie en marktketens naar Nederland nog in ontwikkeling zijn.

volledige uitvoeringskosten: de modulebouwer, de aannemer, de onderaannemer en de hoofdaannemer (IGG Bouweconomie, 2023).

Hogere prijzen van duurzame bouwmaterialen maar beperkt van invloed op bouwkosten

De bouwkosten van een woning worden maar in beperkte mate bepaald door de keuze voor duurzame bouwmaterialen, die vaak nog een iets hogere prijs hebben dan conventionele alternatieven. Circa de helft van de bouwkosten van een woning bestaat namelijk uit loonkosten. Daar komt bij dat de materiaalkosten van een woning ook voor een aanzienlijk deel bestaan uit de kosten voor keuken, sanitair, afwerking en installaties. En die kosten zijn bij duurzaam gebouwde en conventioneel gebouwde woningen hetzelfde. De invloed die de keuze voor bijvoorbeeld duurzaam isolatiemateriaal heeft op de bouwkosten als geheel – de stichtingskosten – is dus maar gering, zoals ook figuur 3 verderop in dit hoofdstuk laat zien.

In weerwil van bovenstaande feiten kiezen veel bouwers niet voor duurzame varianten van bijvoorbeeld isolatiemateriaal (Natuur en Milieu, 2025). Dat het prijsverschil verwaarloosbaar klein is, blijkt hen niet over de streep te trekken. Een treffend voorbeeld, dat aan de orde kwam tijdens een in het kader van dit adviestraject georganiseerde bijeenkomst, betreft een producent van een duurzame betonvariant die de helft minder CO_2-uitstoot. Hij brengt zijn product op de markt voor een meerprijs van 3% ten opzichte van conventioneel beton. Waar de marktprijs voor beton ongeveer € 100 per 1.000 kilo bedraagt, kost deze betonvariant dus slechts € 3 per ton beton meer dan de conventionele tegenhanger. Dat prijsverschil lijkt nihil. In de praktijk wordt deze betonvariant volgens de fabrikant echter nauwelijks gekocht. Ook een klein prijsverschil is kennelijk voor veel partijen te veel, waarbij meespeelt dat de bouw over het algemeen tamelijk behoudend is, mede als gevolg van strenge veiligheidsnormen en hoge faalkosten.[42]

Het is dus van belang dat duurzame en conventionele bouwmaterialen qua prijsniveau verder naar elkaar toegroeien. Op dit moment worden veel duurzame bouwmaterialen nog op betrekkelijk kleine schaal geproduceerd. Bij opschaling van de productie valt te verwachten dat de kosten teruglopen. En doordat conventionele bouwmateralen als staal en beton als gevolg van Europese regels in prijs zullen gaan stijgen, voorzien wij dat op termijn de invloed van bouwmateriaalprijzen op de kosten van duurzaam bouwen zal verdwijnen.

Voor zowel conventionele als duurzame bouwmaterialen geldt overigens dat de prijzen ervan de afgelopen decennia gestaag zijn toegenomen. Sinds 2020 is sprake van een scherpe stijging (CBS, 2025). Dat geldt niet alleen voor staal, beton en baksteen, die als gevolg van de energiecrisis sterk in prijs zijn gestegen (ABN AMRO, 2023), maar als gevolg van toenemende vraag, ook voor hout. Wel heeft de vertraging in de bouw recent over de hele linie geleid tot een zekere prijsdaling.[43]

42 Zie verder hoofdstuk 5, § 5.5 van deel 1.
43 Zie https://www.houtwereld.nl/partnerbericht/prijzen-voor-hout-en-bouwmaterialen-dalen-voor-het-eerst-in-tien-jaar/

4.2 Snelheid van woningbouw met duurzame materialen

Ook als het gaat om de snelheid waarmee woningen kunnen worden gebouwd, bestaat bij veel beleidsmakers en andere betrokkenen het beeld dat duurzaam bouwen slechter scoort dan conventioneel bouwen. De veronderstelling dat bouwen met duurzame materialen langer duurt hangt mogelijk samen met de urgentie die de overheid voelt om in hoog tempo grote aantallen nieuwe woningen te realiseren, gekoppeld aan de vrees dat iedere extra eis die aan de woningbouw wordt gesteld, tot vertraging zal leiden.

Tot op zekere hoogte lijkt deze vrees terecht. Het omschakelen naar het gebruik van duurzamere materialen en het aanleren van nieuwe werkwijzen zal in de ontwerp- en bouwfase extra tijd kosten. Maar zodra deze stap is genomen, wijst de praktijk uit dat het bouwproces niet langer hoeft te duren – en zelfs sneller kan gaan. Dat geldt zeker voor fabrieksmatige bouw met duurzame materialen. Zo verloopt seriematige productie van woningonderdelen en het in elkaar zetten ervan op de bouwplaats in de regel aanmerkelijk sneller dan bij conventionele bouw. Dat geldt met name voor houtbouw. Hout is lichter, kan gemakkelijker worden vervoerd, is gemakkelijker en met minder risico's te hanteren en heeft geen droogtijd nodig. Het in elkaar zetten van een fabrieksmatige woning op een geëlektrificeerde bouwplaats kan in zeer korte tijd, soms enkele dagen, en heeft als voordeel dat er geen stikstof wordt uitgestoten, wat mogelijk ook een procesversneller is. Fabrieksmatige bouw kan overigens ook in combinatie met prefab betonbouw worden toegepast.

4.3 Invloed van gebiedsontwikkelingprocessen en grondprijzen

Gegeven de bestaande beeldvorming over extra tijd en extra kosten die gemoeid zouden zijn met duurzaam bouwen, is het van belang om duidelijk in het vizier te hebben welke factoren de realisatieduur van een woning bepalen en waaruit de realisatiekosten precies bestaan.

De bouwtijd van woningen vormt vaak maar een relatief kort onderdeel van het gehele proces dat leidt tot de realisatie van woningen. Het voorafgaande *gebiedsontwikkelingsproces* bepaalt in veel sterkere mate de realisatieduur.[44] Iets vergelijkbaars geldt voor de bouwkosten van woningen: deze maken maar een beperkt deel uit van de totale realisatiekosten. Diverse andere kostenposten zijn van grotere invloed. We lichten een en ander hieronder toe.

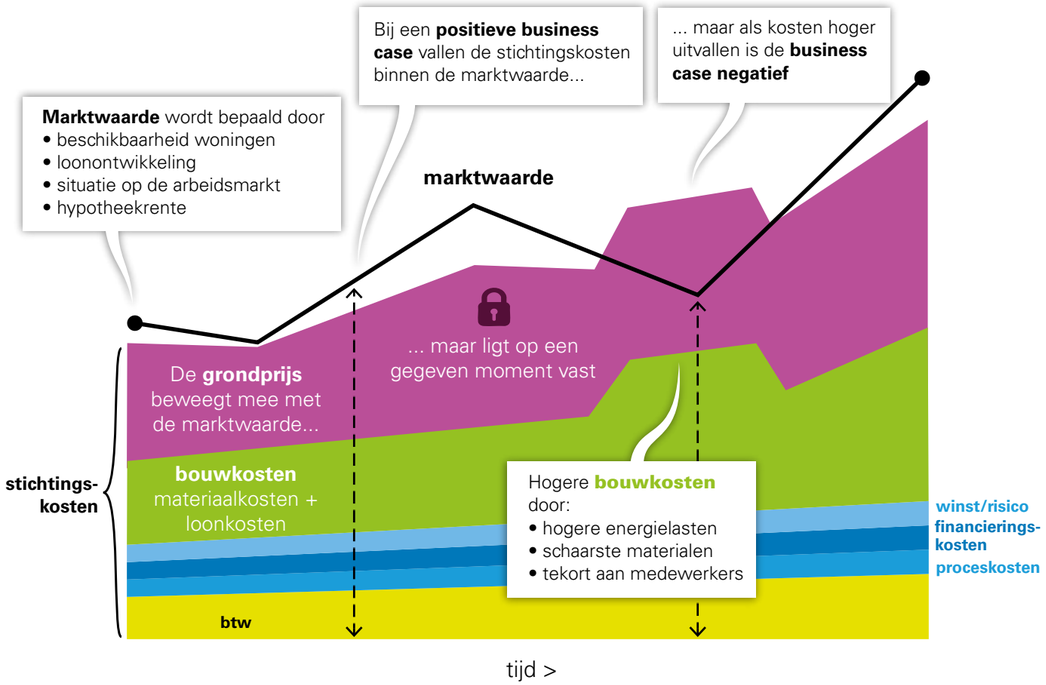
Factoren die de realisatieduur van een woning bepalen

In Nederland bestaan vrijwel geen locaties waar zonder enige voorbereiding woningen kunnen worden gebouwd. Vooral als het de ambitie is om grote aantallen woningen te bouwen, gaat aan de feitelijke bouw een uitgebreid gebiedsontwikkelingsproces vooraf. Daarin worden afspraken gemaakt over aantallen en typen woningen, over aan te leggen infrastructuur en voorzieningen en over de bijbehorende kostenverdeling tussen betrokken grondeigenaren en gemeente. Dit soort processen is complex en duurt lang, meestal enkele jaren. Terwijl de bouw van woningen zelf gemiddeld minder

44 Zie ook hoofdstuk 1 van deel 2.

dan een jaar in beslag neemt (sommige fabriekswoningen staan er binnen een week). Dat een duurzame woning vaak iets sneller kan worden gebouwd dan een conventionele, heeft dus maar heel beperkt effect op de duur van het gehele realisatieproces. Er zou vooral ‘aan de voorkant’ moeten worden ingegrepen om een serieuze versnelling te bewerkstelligen.

Figuur 3: Ontwikkeling stichtingskosten in relatie tot marktwaarde woning



Factoren die de kosten van een te realiseren woning bepalen

Op vergelijkbare wijze bepalen materiaal- en loonkosten maar een relatief klein deel van de totale kosten om een woning te realiseren. Die totale kosten worden mede bepaald door winst- en risico-opslagen, proceskosten, financieringskosten en een bijdrage in de kosten voor het bouwrijp maken. Hierover wordt ook nog eens 21% btw geheven. Daarnaast is er nog de grondprijs, waarover ook btw wordt geheven (zie figuur 3).

Zoals valt af te lezen uit figuur 3, is het aandeel van de eventuele meerkosten van duurzaam bouwen ten opzichte van conventioneel bouwen (dat in de figuur tot uitdrukking komt in een stijging van de bouwkosten) vaak relatief gering in vergelijking tot het aandeel van de zojuist genoemde ándere kosten, zoals de btw en de grondprijs. Recent onderzoek (IBO, 2024) laat zien dat de grondwaarde als aandeel van de woningwaarde (de ‘grondquote’) in Nederland meer dan 50% kan bedragen. Hierbij is wel sprake van een grote variatie. De grondquote is aanzienlijk lager bij een corporatiewoning (rond de 20%).[45] Bij een koopwoning in het dure segment die ‘vrij op naam’ wordt gekocht, kan de grondquote zelfs meer dan 60% van de woningwaarde uitmaken. De grondwaarde wordt in zulke gevallen ‘residueel’ berekend, dat wil zeggen: door de bouwkosten af te trekken van de marktwaarde van de woning (Stadkwadraat et al., 2023). De grondwaarde beweegt in veel gevallen dus mee met de ontwikkeling van de woningmarkt. Stijgen de prijzen van woningen, dan stijgt de grondwaarde mee.[46]

45 Bij corporatiewoningen wordt de grondquote normatief bepaald, aan de hand van grondprijzenbrieven van gemeenten.

46 Als de kosten voor bijvoorbeeld materiaal- en lonen sneller stijgen dan de marktprijzen van woningen, kan de residueel berekende grondwaarde alsnog lager uitvallen.

Grondwaardestijging is zodoende vaak sterk bepalend voor de businesscase van projectontwikkelaars en dus voor de haalbaarheid van de realisatie van woningen (zie kader).

Hoge grondwaarde kan realisatie woningbouw belemmeren

Grondhandelaren hebben een lange traditie van strategische grondaankopen, waarbij ze grond soms decennialang in portefeuille houden, in de hoop dat de grond de bestemming 'woningbouw' krijgt. Zo'n functieverandering leidt immers tot een forse waardestijging van de grond.
De winst die dit oplevert is prettig voor de betreffende private partij.
Maar dit soort waardesprongen als gevolg van functieverandering komen niet altijd ten goede aan het gebiedsontwikkelingsproces (IBO, 2024).
Immers, als grond al meermaals is verhandeld voordat een partij het in handen krijgt die de intentie heeft om te gaan bouwen, kan er tussentijds meermalen winst zijn gemaakt. De aangekochte grond is dan zo duur geworden, dat er in het gebiedsontwikkelingsproces vaak onvoldoende geld beschikbaar is voor het bouwrijp maken en de aanleg van infrastructuur en voorzieningen. Hierdoor komen zowel de businesscases van betrokken projectontwikkelaars als de gebiedsexploitatie van de gemeente onder druk te staan.

Factoren die de marktwaarde van een woning bepalen

De marktwaarde van een woning wordt voor een belangrijk deel bepaald door wat aspirant-kopers bereid zijn om te betalen voor een koopwoning. Hierbij maakt het niet uit of sprake is van een bestaande of nieuwbouwwoning. Wat men wil betalen wordt bepaald door conjuncturele factoren zoals de loonontwikkeling, de situatie op de arbeidsmarkt, de verhouding tussen vraag en aanbod en de stand van de hypotheekrente (Rabobank, 2025).

De ontwikkeling van de marktwaarde staat dus grotendeels los van de bouwkosten en de grondprijs van een woning. Bij gelijkblijvende bouwkosten veert de grondprijs mee met de marktwaarde. Eventuele meerkosten die gepaard gaan met het bouwen met duurzame materialen hebben daarmee geen invloed op de marktwaarde van een woning. Ze zorgen er slechts voor dat de grondprijs lager wordt. Wel kan de business case van een opdrachtgever of ontwikkelaar gedurende het proces van ontwerp tot realisatie 'onder water' komen te staan als gevolg van bijvoorbeeld dalende woningprijzen of stijgende bouwkosten. Hierdoor kan gebiedsontwikkeling en woningbouw (tijdelijk) onder druk komen te staan (Stauttener, 2024).

Voor huurwoningen in het betaalbare segment geldt dat de huurprijzen zijn gereguleerd. Bij nieuwbouw van huurwoningen gelden dus andere condities als het gaat om het opvangen van eventuele meerkosten van duurzame materialen. Woningcorporaties zijn voor hun nieuwbouwproductie van sociale en middenhuurwoningen sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van betaalbare grond. Die grond is vaak niet voorhanden.[47] Voor het bouwen van betaalbare huurwoningen is het volgens de Autoriteit woningcorporaties dan ook essentieel dat woningcorporaties op basis van

47 Dit komt doordat gemeenten geen actief grondbeleid meer voeren en marktpartijen in hun grondverwerving geen rekening houden met lagere grondprijzen voor corporatiewoningen.

een realistische planning vroegtijdig afspraken maken met gemeenten en commerciële projectontwikkelaars over grondposities en de programmering van de gewenste nieuwbouw (Autoriteit woningcorporaties, 2025).

4.4 Slotsom: betaalbaar, snel én duurzaam bouwen mogelijk

Het beeld dat duurzaam bouwen duurder is en meer tijd kost dan conventioneel bouwen, blijkt niet te kloppen. In de eerste plaats vallen de verschillen in bouwkosten en bouwtempo in de praktijk mee. In de tweede plaats blijken de kosten en de snelheid van woningbouw vooral door andersoortige factoren te worden bepaald. Nieuwbouwwoningen kunnen in bepaalde situaties iets duurder uitvallen door het gebruik van duurzame materialen, maar het prijsverschil zal in de loop van de tijd kleiner worden of zelfs volledig verdwijnen. En het tempo waarin woningen worden gerealiseerd wordt niet zozeer bepaald door de gebruikte materialen, maar vooral door de duur van de processen rond de gebiedsontwikkeling en vergunningverlening.

Binnen deze context is de meest opvallende bevinding uit onze analyse dat bepaalde duurzame vormen van laag- en middenhoogbouw nu al goedkoper en sneller realiseerbaar kunnen zijn dan hun conventioneel gebouwde tegenhangers. Dit geldt met name voor fabrieksmatig gebouwde houten woningen. Hoogbouw van hout is daarentegen nog beperkt (soms veel) duurder.[48] Maar dit betreft vrijwel allemaal *first of a kind* gebouwen, waarvan we verwachten dat de meerkosten zullen afnemen zodra de vraag toeneemt.

De kosten en het tempo van duurzaam bouwen staan dus de omslag naar het gebruik van alternatieve bouwmaterialen, die vanuit klimaatperspectief zo belangrijk is, geenszins in de weg. Toch is, zoals we in hoofdstuk 3 hebben beschreven, de grote meerderheid van partijen in de bouwsector nog niet zo ver. De benodigde opschaling van duurzame bouwprojecten komt maar mondjesmaat op gang. In hoofdstuk 5 gaan we in op de belemmeringen waar partijen in de bouwketen tegen aanlopen bij het maken van de omslag.

48 De flat Valckensteyn van Woonstad Rotterdam is in dit verband illustratief. Dit betreft een woongebouw van twaalf verdiepingen in het middenhuursegment met een draagconstructie van kruislaaghout.



5 BELEMMERINGEN VOOR VERDUURZAMING IN DE WONINGBOUW

Hoewel partijen in de bouwketen beseffen dat een omslag naar duurzaam materiaalgebruik op den duur onvermijdelijk is, weten veel van hen deze omslag nog niet op eigen kracht te maken. In dit hoofdstuk gaan we in op zes factoren die de omslag belemmeren: (1) het uitblijven van ambitieus overheidsbeleid, (2) een gebrek aan transparantie bij de normering en certificering van bouwmaterialen, (3) gemeentelijk omgevingsbeleid dat nog op het gebruik van conventionele bouwmaterialen is ingericht, (4) het ontbreken van de juiste financiële prikkels, (5) risicomijdend gedrag van bouwers en aannemers en (6) de kwetsbaarheid van productie- en marktketens van duurzame bouwmaterialen.

5.1 Uitblijven van ambitieus overheidsbeleid

Gebrek aan ambitie in nationale wet- en regelgeving

Landelijke wetten en regels zijn in belangrijke mate leidend bij de keuzes die partijen in de bouwketen maken op het gebied van materialengebruik. Met gericht beleid kan de rijksoverheid het materialengebruik in de bouw dus de goede kant op sturen. Maar tot op heden doet ze dat nauwelijks.

De afgelopen jaren heeft de rijksoverheid door middel van wettelijke normen voor bijna-energieneutrale gebouwen (BENG) gestuurd op de energieprestatie van woningen, oftewel: het energieverbruik *in de gebruiksfase* woningen. Doel was om door aanpassingen zoals het aanbrengen van betere isolatie en het plaatsen van warmtepompen de energieprestatie van woningen te verbeteren en daarmee de CO_2-uitstoot omlaag te brengen. Dit is in belangrijke mate gelukt.[49] Echter, de overheid heeft nagelaten om tegelijkertijd wettelijke normen voor de milieuprestatie van gebouwen (MPG) *in de bouwfase* van woningen aan te scherpen, oftewel: de normen die (onder meer) bepalen hoeveel de materiaalgebonden CO_2-uitstoot maximaal mag zijn.

De huidige MPG-norm van 0,8 wordt bij de bouw van nieuwe woningen door het gros van de bouwers zonder veel moeite gehaald. Aanscherping van de MPG-norm naar 0,5 zou voor de meeste woningtypen haalbaar zijn zonder veel aanpassingen aan de manier van bouwen, zo blijkt uit onderzoek (EIB, 2023b). Het kabinet heeft echter besloten de norm niet verder aan te scherpen. Het vreest dat de norm voor sommige bouwers toch nog te hoog zou kunnen zijn en dat er daardoor dan minder woningen beschikbaar zouden kunnen komen. Doordat de norm niet scherp is gesteld, is er voor bouwers geen stimulans tot verdere verduurzaming van de materialen die zij in woningen toepassen.[50] Als gevolg hiervan blijft de vraag naar duurzame bouwmaterialen achter. De minister van VRO heeft laten weten dat in de loop van 2025 wordt besloten of de MPG-norm alsnog zal worden aangescherpt (VRO, 2025).

Tekortkomingen in de MPG en BENG-normen

Als we de invulling die de rijksoverheid geeft aan de MPG-norm meer in detail onder de loep nemen, is te zien dat de normstelling op vier punten ontoereikend is om reductie van CO_2-uitstoot in de bouwfase te bewerkstelligen:

- In de eerste plaats is de huidige MPG-norm niet goed bruikbaar om te sturen op de klimaatimpact die het gebruik van niet-duurzame bouwmaterialen heeft op de korte termijn. Met de huidige norm stuurt de overheid namelijk op de gemiddelde milieu-impact over de hele levensduur van een woning (waarvoor een standaardperiode van 75 jaar geldt). Hierbij worden (a) zowel klimaatindicatoren als overige milieu-indicatoren meegeteld en (b) alle levensfasen van de woning bij elkaar opgeteld (bouw, gebruik, sloop, verwerking). Uitstoot van broeikasgassen als gevolg van materiaalgebruik in de bouwfase kan daarmee worden gecompenseerd door gunstige verwachtingen over milieu-impact in latere fasen. Daarmee vervaagt in de huidige norm het onderscheid tussen CO_2-reductie in de bouwfase en later gerealiseerde milieuprestaties, terwijl dat onderscheid wel van belang is. Eerder vermeden CO_2-uitstoot telt immers zwaarder dan later vermeden uitstoot als het gaat om tegengaan van klimaatverandering (Transitieteam Circulaire Bouweconomie, 2023).[51]

49 Zie deel 2 voor een uitgebreidere omschrijving van de BENG-normen voor woningen.
50 Zie deel 2 voor een uitgebreidere omschrijving van de MPG-normen voor woningen.
51 Wij baseren ons hierbij op het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

- In de tweede plaats is de huidige MPG-norm in de praktijk niet goed hanteerbaar. Door de complexe rekenmethodiek en de veelheid aan indicatoren is voor veel betrokkenen uit de bouwketen niet goed na te rekenen wat de consequenties zijn van keuzes in materiaalgebruik en hoe zij de milieuprestatie van de woningen die ze bouwen op een kosten-effectieve manier kunnen verbeteren (Stichting W/E adviseurs, 2023b).
- In de derde plaats wordt met de huidige MPG-norm hoogwaardig hergebruik van materialen en grondstoffen nauwelijks beloond. Ook losmaakbaar bouwen wordt met de huidige MPG-norm niet bevorderd.[52]
- In de vierde plaats biedt de rekenmethode van de huidige MPG-norm ruimte om aannamen mee te nemen over toekomstig hergebruik van bouwmaterialen voorbij het (theoretische) einde van de levensduur (75 jaar) van een woning. In de praktijk leidt dit tot vergaande aannamen over langdurig hergebruik. Nederland wijkt hiermee af van Europese regels,[53] die bepalen dat scenario's ten aanzien van materialen en onderdelen na de levensduur van een woning alleen ter informatie dienen en geen onderdeel uitmaken van de berekening.

Ook van de BENG-normen die de Nederlandse overheid hanteert voor het energieverbruik van woningen, gaat inmiddels weinig ambitie meer uit. Zo wordt installatiearm bouwen (met minder of lichtere installaties; zie hoofdstuk 2) binnen de BENG-normen niet beloond en – door het stellen van verregaande eisen – eerder tegengewerkt.

Gebrek aan handhaving
Het gebrek aan ambitie in het overheidsbeleid ten aanzien van duurzaam materialengebruik komt ook tot uiting in de afwezigheid van goede handhaving. Met name de toetsing van de MPG-scores van woningen gebeurt in de praktijk niet deugdelijk. Deze toetsing behoort plaats te vinden bij de afgifte van de gemeentelijke bouwvergunning en bij de oplevering van een woning. Lang niet alle gemeenten beschikken echter over de hiervoor benodigde kennis en capaciteit.

Het verschil tussen de toetsing van MPG-scores en de professionelere toetsing van de BENG-normen is groot. De nieuwe Wet Kwaliteitsborging zou hier verandering in moeten brengen, maar vooralsnog zijn er geen tekenen dat de MPG-normen inmiddels beter worden gehandhaafd.

5.2 Gebrek aan transparantie bij normering en certificering bouwmaterialen

De bestaande normering en certificering van bouwmaterialen is in essentie nog afgestemd op de eigenschappen van conventionele materialen. Nieuwe, duurzame materialen moeten zodoende voldoen aan eisen die zijn bedacht voor conventionele materialen. Dit leidt tot een oneerlijke beoordeling van duurzame bouwmaterialen, die daardoor moeilijker op de markt komen dan hun conventionele tegenhangers. Deze situatie houdt een

52 Bij een herziening van de MPG in 2023 bleek dat biobased bouwmaterialen onverwacht slecht presteerden. De oorzaak lag onder meer in de beoordeling van fijnstof die vrijkomt bij drogen van hout en landgebruik als maatstaf voor de aantasting van de bodemkwaliteit (Tiekstra, 2024). In de rekenmethodiek zijn vervolgens aanpassingen gedaan waardoor biobased materialen beter presteren. Wel geeft dit soort onverwachte uitkomsten een indicatie van de complexiteit van het stelsel en gehanteerde indicatoren.
53 Het gaat hier in het bijzonder om de regels die voortvloeien uit de EN-15804-norm.

grootschalige omslag naar het gebruik van duurzame materialen tegen. We lichten een en ander hieronder toe.

Ondeugdelijke en trage normering en certificering van nieuwe bouwmaterialen

De normering en certificering van bouwmaterialen gebeurt sinds jaar en dag door speciale normerings- en certificeringscommissies. Traditioneel hebben grote, gevestigde materialenproducenten en brancheorganisaties in deze commissies een dominante positie. Het gaat om goed georganiseerde partijen die beschikken over de benodigde capaciteit om zitting te nemen in dit soort commissies. Zij hebben echter vaak maar beperkt kennis van nieuwe, duurzame bouwmaterialen. Bovendien hebben ze tegengestelde commerciële belangen. Hierdoor is de commissiesamenstelling vaak eenzijdig, met weinig ruimte voor de inbreng van onafhankelijke deskundigen of nieuwe producenten.

De onbalans in normerings- en certificeringscommissies tussen gevestigde en nieuwe producenten heeft in de praktijk een vertragend effect op de markttoelating van duurzame bouwmaterialen. Doordat conventionele bouw als uitgangspunt wordt genomen, worden normen en beoordelingssystematieken zo vormgegeven dat ze aansluiten bij de eigenschappen van conventionele materialen. Een voorbeeld van normering die duurzaam bouwen belemmert zijn de in hoofdstuk 2 genoemde temperatuureisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), die ervoor zorgen dat installatiearm bouwen lastig is (zie kader).

Normen voor woningen afgestemd op (te) zware installaties

In de wettelijke energienormen voor woningen wordt geen rekening gehouden met de optie om een woning te bouwen met minder of lichtere technische installaties. Het installeren van verwarmingsinstallaties in elke afzonderlijke ruimte is bij de toepassing van duurzame bouwmaterialen echter niet altijd nodig en leidt tot onnodige kosten en vermijdbare CO_2-uitstoot (Vereniging Circulair Friesland, 2024). Dergelijke normen zouden in het licht van de omslag naar het gebruik van duurzame materialen opnieuw moeten worden beoordeeld. Dit gebeurt tot op heden niet.

In sommige gevallen leidt de bestaande normeringsprocedure voor bouwmaterialen ertoe dat duurzame materialen geheel van de markt worden geweerd. Een recent voorbeeld daarvan is de aanscherping van brandveiligheidsnormen voor massieve houtbouw, die onder coördinatie van de NEN tot stand is gekomen (zie kader).

Onnodig strenge brandveiligheidsnormen voor massieve houtbouw?

De recent opgestelde nieuwe brandveiligheidseisen voor massieve houtbouw leiden tot veel discussie. Het prijsopdrijvende effect van de eisen, die zouden moeten gaan gelden voor houten gebouwen van zeven verdiepingen of hoger, zou massieve houtbouw direct uit de markt prijzen. De opstellers van de aangescherpte brandveiligheidsnormen zijn volgens een coalitie van houtbouwers, bouwregelexperts en de Vereniging van Brandveiligheid Adviseurs uitgegaan van ondeugdelijk

bronnenmateriaal dat geen recht doet aan de materiaaleigenschappen van massief hout (Cobouw, 2025a).

De casus rond de ondeugdelijke normen voor houtbouw duidt op een algemener punt: de noodzaak om de bestaande normen en procedures voor de woningbouw af te stemmen op het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Er zijn nieuwe standaarden nodig, die recht doen aan de producteigenschappen van nieuwe bouwmaterialen, zodat deze optimaal kunnen worden benut.

Geen transparantie over milieu-impactvoordelen van duurzame materialen
Sinds 2013 worden gegevens over de milieuprestaties van bouwproducten bijgehouden in de Nationale Milieudatabase van de Stichting NMD. De hiervoor besproken MPG-norm voor de milieuprestatie van gebouwen is richtinggevend voor de scores. Deze norm is echter, zoals we hebben uiteengezet, weinig ambitieus. Aan de hand van zo'n norm is het lastig om de milieu-impactvoordelen van duurzame bouwmaterialen goed in beeld te brengen. Onderzoek van de Universiteit Wageningen bevestigt dit: het ontbreekt in de Nationale Milieudatabase aan een openbare transparante rekentool voor de vergelijking van de milieu-impact van biobased versus conventionele bouwproducten (WUR, 2024).

In termen van transparantie wijkt de Nationale Milieudatabase af van de systematiek die wordt gebruikt in bijvoorbeeld Duitsland, waar alle informatie over bouwproducten vrij toegankelijk is en geïnteresseerden de betreffende database volledig kunnen downloaden om zelf vergelijkingen te maken. De Nationale Milieudatabase is alleen toegankelijk voor licentiehouders tegen jaarlijkse betaling. De zogeheten 'viewer' die de Stichting NMD recent heeft gelanceerd, is een stap in de goede richting, maar biedt nog niet de transparantie die nodig is. Zoals ook de Adviesgroep STOER (2025) bepleit, zouden de database en de bijbehorende rekenmethoden voor iedereen toegankelijk moeten zijn.

Voor volledige transparantie over de milieuprestaties van bouwproducten is het van belang om toegang te hebben tot de *levenscyclusanalyses* behorend bij deze producten. Daarin zitten namelijk de milieu-impactvoordelen van met name biobased bouwproducten verborgen. Juist de levenscyclusanalyses van duurzame bouwmaterialen zijn echter door de gebrekkige toegankelijkheid van de database niet voor iedereen inzichtelijk. Hierdoor worden ook veel bouwproducten verkocht die op basis van informatie van de fabrikant op het oog duurzaam lijken, maar dat in de praktijk niet hoeven te zijn (WUR, 2024). Daarbij komt nog dat het opstellen van een levenscyclusanalyse kostbaar is. Deze situatie belemmert de grootschalige toepassing van duurzame bouwmaterialen.[54] Dit geldt ook voor bouwmaterialen die in andere Europese landen zijn geproduceerd en zich daar al hebben bewezen, zoals bijvoorbeeld voor houtbouwonderdelen uit Duitsland en Oostenrijk. Productcertificeringen uit deze landen zijn in Nederland niet geldig en moeten door middel van extra onderzoek en bijbehorende kosten

54 In de Nationale Aanpak Biobased Bouwen is geregeld dat de kosten van het opstellen van een levenscyclusanalyse voor nieuwe Nederlandse biobased producten worden vergoed.

eerst passend worden gemaakt om opgenomen te mogen worden in de dataset van de Nationale Milieudatabase.[55]

5.3 Gemeentelijk omgevings- en grondbeleid gebaseerd op conventionele bouwmaterialen

Ook op gemeentelijk niveau stuit het bouwen met nieuwe materialen op tal van belemmeringen. Zo gaat het gemeentelijk omgevingsbeleid vaak nog uit van conventionele bouwmaterialen en wordt in veel omgevingsplannen gewerkt met afmetingen van bouwkavels en bouwhoogtes die niet zijn toegesneden op de dikkere muren en grotere verdiepingshoogten die horen bij het gebruik van biobased isolatiemateriaal en houtbouw. De kavelvoorschriften sluiten eveneens niet altijd aan bij wat er mogelijk is met houtbouw. Verder schrijven gemeentelijke beeldkwaliteitsplannen dikwijls het gebruik voor van niet-duurzame materialen zoals baksteen.

Ook bij het bepalen van grondprijzen werken gemeenten nog vaak met bouwkosten die zijn berekend op basis van conventionele bouwmaterialen. Dat zet duurzame bouwers vaak op achterstand, met name bij hoogbouwprojecten, waar de reële kosten bij toepassing van hout, maar ook bij toepassing van de andere duurzaamheidsstrategieën, aanzienlijk hoger kunnen liggen dan in een conventionele businesscase.[56] Dat zit zo: veel gemeenten berekenen de waarde van grond waarop woningen zullen worden gerealiseerd door de marktwaarde van een woning te nemen en daar de bouwkosten vanaf te trekken (Stec Groep, 2020). Dit is de hiervoor al besproken 'residuele grondwaardebepaling'. De grondwaarde fluctueert dan dus mee met de woningwaarde. Voor zover de bouwkosten van duurzame woningen hoger liggen dan die van conventioneel gebouwde woningen, betekent dit dat gemeenten moeten rekenen met iets lagere grondprijzen.[57] Dat is op dit moment veelal echter niet zo. Gemeentelijke diensten geven dikwijls prioriteit aan andere zaken dan het bouwen met duurzame materialen. Dit zal pas veranderen wanneer het Rijk op dit punt steviger normen stelt.

55 Er is overigens wel zicht op verbetering van deze situatie: met de Europese Construction Products Regulation zal vanaf 2030 een harmonisering van productdata in gang worden gezet. Zie hierover ook hoofdstuk 4 in deel 2.

56 Zie hoofdstuk 4.

5.4 Ontbreken van de juiste financiële prikkels

Door de juiste financiële voorwaarden te stellen kan het gebruik van duurzame materialen in woningbouw worden bevorderd. Maar dan moeten de financiële prikkels wel zo zijn ingericht dat ze bouwende partijen de goede kant op sturen. Dat is nu niet het geval. Wij wijzen hierbij op de volgende voorbeelden.

Hypotheekvoordeel voor duurzaam gebouwde woningen fiscaal gedwarsboomd

Om de vraag naar duurzame woningen te vergroten hebben enkele banken de afgelopen jaren hypotheken ontwikkeld die rentekorting bieden bij de aankoop van woningen die zijn gebouwd met duurzame materialen.

57 Het betekent ook dat een grondeigenaar die voor aanvang van de bouw de grond al in bezit had, rekening moet houden met een gemiddeld iets lagere grondopbrengst.

De korting werd betaald uit een groenfonds, dat een aantrekkelijke optie vormde voor particulieren om belastingvrij te beleggen. Inmiddels heeft de Tweede Kamer echter besloten de fiscale vrijstelling van groenfondsen te beperken vanaf 1 januari 2025 en volledig op te heffen vanaf 2027 (Tweede Kamer, 2024). Dit leidt naar verwachting tot een forse daling van het vermogen dat wordt ingelegd in groenfondsen, waardoor minder duurzame bouwprojecten zullen kunnen worden gefinancierd (RVO, 2024).

Maatschappelijke kosten niet verrekend in materiaalprijzen
Zoals we in hoofdstuk 4 hebben toegelicht, vallen duurzame bouwmaterialen vaak nog wat duurder uit dan conventionele bouwmaterialen. We bespraken in dit verband al het voorbeeld van verduurzaamd beton dat circa 3% duurder uitvalt dan conventioneel beton. Dit beton wordt niet of nauwelijks verkocht. Zelfs een geringe meerprijs blijkt een drempel voor de – vaak sterk kostprijs gedreven en risicomijdende – bouwende partijen. Het onderliggende probleem is hier dat de maatschappelijke kosten van het gebruik van niet-duurzame bouwmaterialen, waaronder de CO_2-uitstoot tijdens de productiefase ervan, niet zijn verrekend in de prijs van het materiaal.

Maatschappelijke baten evenmin verrekend in materiaalprijzen
In omgekeerde richting gaat een verkeerde financiële prikkel uit van de omstandigheid dat de maatschappelijke baten van bouwen met duurzame materialen niet zijn verdisconteerd in een korting op de prijs van deze materialen.

Het is denkbaar om maatschappelijke baten van duurzame materialen langs andere weg tot uitdrukking te laten komen in de kosten van een bouwproject, bijvoorbeeld met behulp van een systeem van *carbon credits*. Verschillende partijen experimenteren met boekhoudkundige methodieken om in bouwmateriaal vastgelegd CO_2 op deze wijze in de business case te verdisconteren.[58] De beleidsmatige context voor CO_2-vastlegging, de markt hieromheen en de reken- en rapportageprotocollen ontwikkelen zich op dit moment snel. Een recent Whitepaper biedt een goed overzicht van de huidige stand van zaken (Copper8 & Climate Cleanup, 2025).

De potentie van carbon credits als instrument wordt breed onderkend. De *Routekaart Koolstofverwijdering* van het ministerie van Klimaat en Groene Groei (KGG, 2025) biedt hiervoor een kader, terwijl het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) de succesvolle pilot ‘Stimulering vezelteelten’ financierde, die gericht was op het aanbieden van ‘Dutch construction stored carbon credits’.[59] Ook de Wetenschappelijke Klimaatraad herkent de mogelijkheden van ‘tijdelijke’ vastlegging van CO_2 in bouwmaterialen, maar op voorwaarde dat daarbij sprake is van gericht flankerend beleid om de CO_2-boekhouding sluitend te maken (WKR, 2024). Op initiatief van partijen uit de bouwketen is een protocol ontwikkeld waarmee de nettobijdrage van in bouwwerken vastgelegd CO_2 betrouwbaar kan worden gekwantificeerd en gecertificeerd (Climate Cleanup Foundation, 2024). De carbon creditmarkt is van belang om de business

58 Ballast Nedam heeft bijvoorbeeld carbon credits uitgegeven op basis van hun Natuurhuis-woningconcept.
59 Zie https://www.nationaalgroenfonds.nl/nieuws/pilot-stimulering-vezelteelten-volledig-budget-benut/

case te verbeteren voor boeren die overstappen op de productie van vezelgewassen als grondstof voor biobased bouwmateriaal.

De financiële vertaling van andere maatschappelijke baten van het bouwen met duurzame materialen (zoals een gezonde werk- en leefomgeving en energiebesparing), is op dit moment nog ver weg.

'Total cost of ownership'-perspectief nog weinig gehanteerd
Business cases in de woningbouw hebben vaak betrekking op de korte termijn; ze lopen tot aan de oplevering van een woning. Dat is niet logisch, gezien de lange levensduur van een woning.
Er zijn echter uitzonderingen: partijen in de bouwketen die zoeken naar manieren om opbrengsten op de lange termijn mee te wegen in hun business cases en in hun beslissingen over de keuze van bouwmaterialen.

- Een voorbeeld zijn *woningbeleggers*, die woningen voor circa twintig jaar verhuren alvorens ze te verkopen. Uit gesprekken die wij voerden blijkt dat zij de restwaarde van een woning gebouwd met duurzame materialen hoger waarderen in hun boekhouding dan een conventionele woning.
- Ook sommige *woningcorporaties* houden bij het maken van hun keuzes rekening met de toekomstwaarde van de woningen. Behalve naar onderhouds- en renovatiekosten kijken zij ook naar de mogelijk positieve effecten van duurzame bouwmaterialen voor de gezondheid van bewoners en de leefomgeving en naar mogelijk waardebehoud van materialen en gebouwonderdelen aan het einde van de levensduur van een woning. Voor deze partijen telt niet alleen het financieel rendement op de korte termijn, maar ook het maatschappelijk rendement op de lange termijn.

Vooralsnog is een dergelijk 'total cost of ownership'-perspectief bij woningbouwprojecten echter eerder uitzondering dan regel.

5.5 Beperkte verandergeneigdheid in de bouwketen

De bouwketen bestaat uit een breed scala van partijen, variërend van opdrachtgevers en bouwers tot ontwerpers en gemeenten. Elke partij vormt een schakel in de bouwketen en heeft haar eigen rol daarbinnen. Om de omslag te maken naar het gebruik van duurzame materialen zal elke partij dus ook binnen haar rol moeten leren omgaan met deze materialen. Niet elke partij beschikt over dezelfde capaciteit om deze omslag te maken. Vooral bij bouwende partijen zien we grote verschillen. Zo zijn er enkele tientallen grote bouwers die beschikken over veel ruimte voor innovatie, terwijl duizenden kleine ondernemers zich slechts een beperkt handelingsrepertoire kunnen veroorloven. Daartussenin bevindt zich een groep van enkele honderden middelgrote partijen. Deze grote verscheidenheid van spelers bemoeilijkt de ketenbrede innovatie die nodig is voor verduurzaming van het materialengebruik. We lichten dit hieronder toe.

Regelgeving leidt tot risicomijdende houding
De bouwregelgeving in Nederland is zeer gedetailleerd en uitgebreid. De regels zijn gericht op het bieden van garanties voor kwalitatief goede bouw en veiligheid. Bouwwerken moeten lang mee kunnen en het risico op brand of instorting moet zo klein mogelijk worden gemaakt. De faalkosten zijn immers hoog, zowel financieel als qua reputatieschade. Degenen die de

bijbehorende risico's dragen zijn vooral de bouwers en (onder)aannemers. Dit verklaart de risicomijdende houding van veel bouwers.

De neiging van bouwers om risico's uit de weg te gaan is begrijpelijk, maar ze pakt vaak nadelig uit voor het werken met duurzame bouwmaterialen. Opdrachtgevers die met duurzame materialen willen bouwen hebben geregeld moeite om aannemers te vinden die het plan willen uitvoeren. Ook komt het voor dat opdrachtgevers hun duurzame ambities laten varen omdat aannemers ze op andere gedachten brengen.

Beperkte samenwerking en ontwikkeling van nieuwe vaardigheden binnen de bouwketen

Partijen in de bouwketen werken maar beperkt met elkaar samen. Ze vervullen veelal afzonderlijk hun rol, in relatieve isolatie van andere partijen in de keten. Het gebrek aan samenwerking vormt een belemmering voor de omslag naar duurzamer materialengebruik, die – zoals we in hoofdstuk 3 hebben laten zien – met name in de ontwerpfase vraagt om betrokkenheid van verschillende partijen. Deze materialen hebben namelijk vaak andere eigenschappen dan conventionele bouwmaterialen en vergen zodoende een afwijkende werkwijze en meer afstemming van werkzaamheden. Experimenteren, leren, innoveren en kennis uitwisselen zijn vereist om te komen tot de benodigde nieuwe routines (CRa, 2025b). Bij houtskeletbouw en bij het verwerken van teruggewonnen materialen komen nu eenmaal andere vaardigheden en werkzaamheden kijken dan bij het plaatsen van betonnen vloerdelen of het metselen van bakstenen.[60]

Zeker in de beginfase van duurzaam bouwen is een intensievere samenwerking tussen de partijen in de bouwketen nodig om de nieuwe routines te kunnen laten inslijten. Op tal van vlakken moet een manier van werken die afwijkt van wat decennialang gangbaar was, de standaard worden. Samenwerking en gezamenlijk leren zijn op dit moment niet de standaard en er is weinig innovatief vermogen. Dat zal moeten veranderen om de omslag naar het gebruik van duurzamere materialen succesvol te kunnen maken.

Ook in opleidingen voor de banen in de bouwsector is uiteraard aandacht voor nieuwe materialen en hergebruik van bestaande materialen van belang. In het mbo-onderwijs zien we op dit vlak nog weinig ontwikkeling. De focus van beroeps- en vakopleidingen ligt nog sterk op conventionele bouwmaterialen.[61] Het Nationaal Kenniscentrum Biobased Bouw en Building Balance werken samen aan de ontwikkeling van een leerlijn 'biobased bouwen', gericht op zowel het mbo als het hbo. Een eerste keuzedeel 'Biobased bouwen in de gebouwde omgeving' is vanaf januari 2025 beschikbaar voor het mbo-onderwijs.[62]

60 Verschillende directeuren van bouwbedrijven noemen samenwerking in de keten in dit verband een aandachtspunt. Bron: Cobouw-podcast 'Bouwers van morgen', aflevering 2 en 3 (Cobouw, 2024a; 2024b).
61 Zie https://www.mbostart.nl/mbobouw/
62 Zie https://www.smartcirculair.com/nieuw-in-2025-keuzedeel-biobased-bouwen-in-de-gebouwde-omgeving/

Beperkte financiële en personele mogelijkheden bij kleine(re) bouwers
Een bijkomend probleem is dat kleinere bouwers vaak over beperkte financiële en personele mogelijkheden beschikken om kennis over nieuwe bouwmaterialen te vergaren en zich de bijbehorende werkwijzen eigen te maken. Dat vormt een rem op de benodigde omschakeling naar duurzamere, innovatieve materialen.

Digitalisering als voorwaarde voor gebruik duurzame materialen
Ook digitalisering, datadelen en 3D-ontwerp zijn belangrijke aspecten van de omslag naar duurzaam bouwen. Ze zijn van belang voor ontwerp-, bouw- en beheerprocessen van duurzame woningen, maar ook voor vergunningsprocedures en voor hergebruik van materialen en onderdelen aan het einde levensduur van een woning. Op dit moment is de benodigde digitale infrastructuur nog niet op orde. Het Programma Opschaling en Innovatie Woningbouw (VRO, 2024) vormt een bruikbaar kader om de ontwikkeling hiervan verder te brengen. Dit programma richt zich op verbetering van het vergunningverlening en het bouwproces.

Digitalisering is ook al geruime tijd een aandachtspunt binnen de gebiedsontwikkeling. Digitale toepassingen zijn onmisbaar om planprocedures transparanter en sneller te maken. De oplevering van het Digitaal Stelsel Gebouwde Omgeving in juni 2024 en het Bestuursakkoord Digitale Gebouwde Omgeving 2027 zijn hierin belangrijk stappen. De sector moet het stelsel nu in gebruik nemen om de vruchten van grootschalige digitale samenwerking te kunnen oogsten en de vergunningverlening voor bouwprojecten daadwerkelijk te kunnen versnellen.

Digitalisering van het bouwproces is ook van belang voor de verdere industrialisering van de bouw. Fabrieksmatige woningbouw vraagt om digitalisering van het inkoopproces dat nodig is om bouwmaterialen en onderdelen op maat te laten fabriceren. Voor een aantal van de voorbeelden van duurzame woningbouw die we in deel 2 bespreken geldt dat houten bouwonderdelen precies op maat uit fabrieken in Oostenrijk zijn gekomen en op de bouwplaats op de millimeter nauwkeurig zijn ingepast.

5.6 Productieketens van duurzame materialen nog kwetsbaar

In de voorgaande hoofdstukken hebben we erop gewezen dat duurzame bouwmaterialen vaak nog wat duurder zijn dan conventionele materialen. Dat heeft er vooral mee te maken dat veel van deze producten qua toepassingsschaal en innovatieproces nog aan het begin van hun ontwikkeling staan. Dat geldt voor biobased producten en de bijbehorende marktketens, maar ook voor duurzame varianten van conventionele bouwmaterialen. Productiefaciliteiten zijn vaak nog klein en de afzetkanalen, marketing en informatievoorziening vaak nog beperkt. Nog los van de eerder beschreven hindernissen rond certificering, normering en regelgeving moeten deze nieuwkomers zien te concurreren met een bouwmaterialenmarkt waar miljarden worden omgezet door grote gevestigde producenten.

Om na de eerste markttoetreding te kunnen uitgroeien tot een volwassen producent van duurzame bouwmaterialen, moeten starters flinke hordes nemen. Om te beginnen moeten ze startkapitaal zien te verwerven voor het opbouwen van marktketens en afzet. De reguliere kredietverlening is niet

ingericht op het ondersteunen van nieuwe markten. En de investeringsprogramma's van de overheid zijn vooral gericht op hoogtechnologische innovaties op macroschaal. De doorgaans laagtechnologische innovaties in de bouwmaterialenwereld vallen buiten dat perspectief.

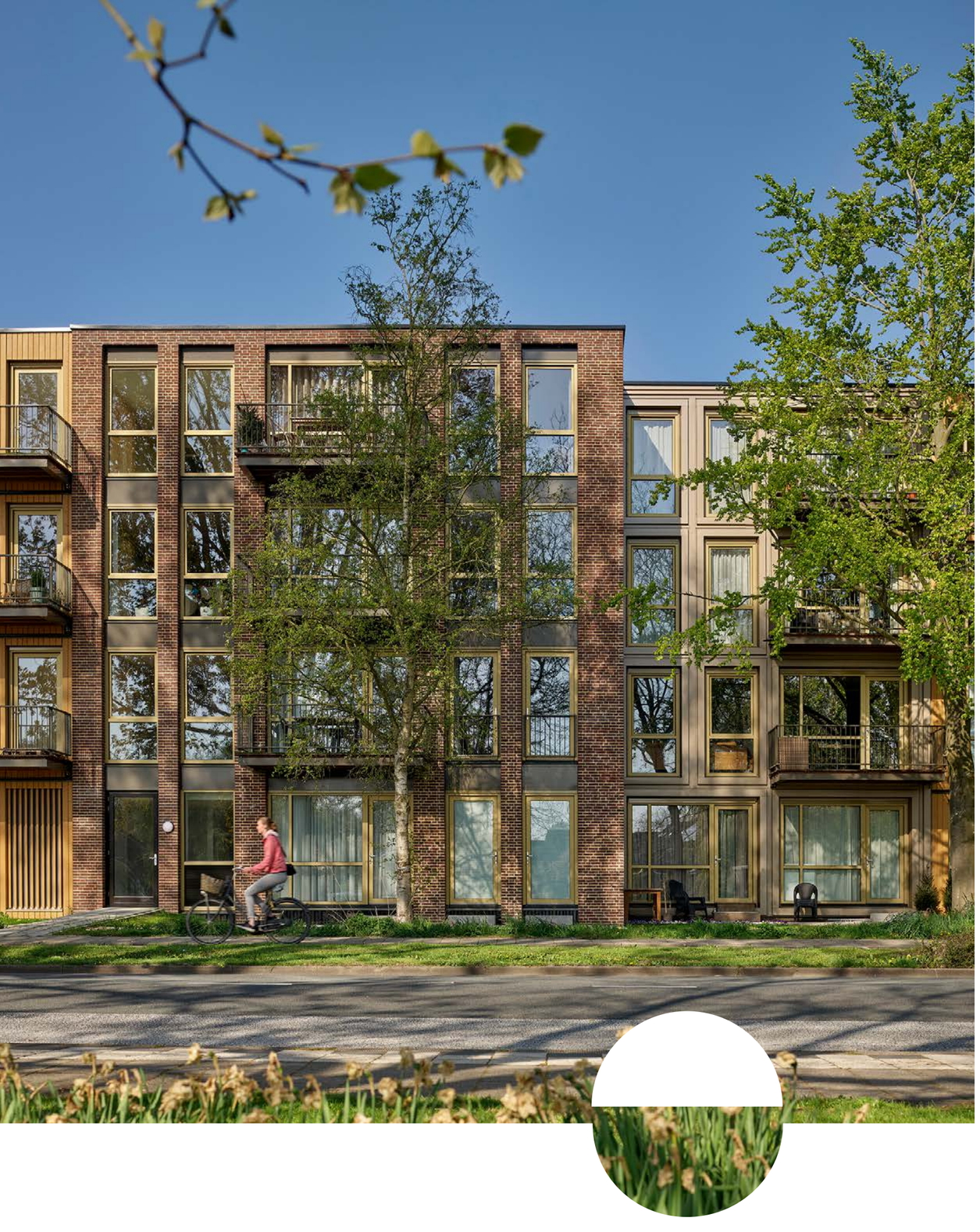
Eenmaal in bedrijf zijn producenten van nieuwe duurzame bouwmaterialen voor een langere periode kwetsbaar voor veranderingen bij grondstofleveranciers en klanten. Tegelijkertijd dienen ze te investeren in opschaling, innovatie en het verhogen van efficiëntie. Bedreigingen in deze fase zijn (a) het uitblijven van de vraag naar duurzame bouwmaterialen als gevolg van bijvoorbeeld achterblijvende regelgeving en (b) de tegenkracht van gevestigde belangen in de bouwmaterialenbranche. De marktomstandigheden zijn, kortom, verre van optimaal voor startende producenten van duurzame bouwmaterialen. Het ontbreekt aan de juiste condities en voorwaarden waaronder de opbouw van nieuwe productieketens en bijbehorende bouwcultuur gestalte kan krijgen.

5.7 Slotsom: werk aan de winkel voor zowel overheid als bouwsector

Opschaling van duurzaam materialengebruik in de woningbouw komt op dit moment nog onvoldoende van de grond doordat de overheid (a) te weinig stuurt op CO_2-reductie bij het materialengebruik in de woningbouw en (b) binnen haar innovatie- en industriebeleid te weinig aandacht heeft voor innovatieve ontwikkelingen in de bouwketen, waardoor (c) gevestigde belangen van conventionele materialenproducenten de markt kunnen blijven domineren. De bestaande regelgeving en financiële arrangementen van de overheid zijn nog niet in het voordeel van de omslag naar bouwen met duurzame materialen.

Zowel de landelijke overheid als gemeenten zullen partijen in de bouwketen met gerichte maatregelen meer moeten stimuleren om de juiste stappen te zetten. En toetsende instanties zullen moeten leren omgaan met het beoordelen van bijvoorbeeld biobased of hergebruikte bouwmaterialen. De omslag die nodig is naar het bouwen met duurzame materialen vraagt tegelijkertijd om meer samenwerking tussen partijen in de bouwketen bij het aanleren van nieuwe vaardigheden.

Er is, kortom, nog werk aan de winkel. In hoofdstuk 6 doen wij de rijksoverheid, decentrale overheden en partijen in de bouwketen een aantal aanbevelingen voor het treffen van concrete maatregelen.



6 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Wij zijn positief over de mogelijkheden die voorliggen om de transitie naar een duurzaam materiaalgebruik verder te brengen en te komen tot een vitale, toekomstbestendige bouwketen. Er moet nog wel het nodige gebeuren om de omslag naar duurzaam bouwen tot een succes te maken. Gezien de nationale en Europese klimaatdoelen en de bijdrage die de woningbouw moet leveren aan het behalen daarvan, is het noodzakelijk de versnelling van de huidige woningbouwopgave aan te grijpen om de omslag naar het gebruik van duurzame materialen te stimuleren. Daarmee wordt ook het risico van een bouwcrisis over enkele jaren voorkomen. Onze conclusies over de voorwaarden om tot succes te komen, zetten we in § 6.1 uiteen. Aansluitend formuleren we in § 6.2 onze aanbevelingen aan het Rijk, de decentrale overheden en de partijen in de bouwketen.

6.1 Conclusies: voorwaarden voor succes

6.1.1 Gerichte sturing op gebruik van duurzame bouwmaterialen cruciaal

Wij zijn optimistisch over de mogelijkheden om een omslag te bewerkstelligen naar het gebruik van duurzame materialen bij de bouw van woningen.

We constateren in dit advies echter dat dit niet vanzelf zal gaan. Terwijl een gemotiveerde voorhoede van bouwers dagelijks laat zien dat het realiseren van woningen met duurzame materialen heel wel mogelijk is, kijkt het overgrote deel van de partijen in de bouwketen de kat uit de boom. Zij wachten op duidelijke sturing van de overheid. Hoe langer die sturing uitblijft, hoe lastiger het wordt om op tijd de omslag te maken.

Het is om verschillende redenen van belang om op korte termijn over te stappen naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Om te beginnen biedt dit belangrijke *kansen*. De omslag naar duurzaam materiaalgebruik gaat namelijk hand in hand met een omslag naar fabrieksmatige woningbouw. De arbeidsproductiviteit in de bouw neemt daarmee toe. Bovendien ontstaan daarmee in de bouwsector aantrekkelijke banen. Daarnaast levert het gebruik van duurzame bouwmaterialen bijkomende voordelen, zoals een schone en gezonde leefomgeving, perspectief voor de landbouw en positieve effecten op de gezondheid van degenen die de woningen bouwen of erin wonen.

De omslag naar duurzaam materialengebruik is bovendien *noodzakelijk*. De impact van het materiaalgebruik in de bouw op het klimaat is namelijk groot. Deze impact zal moeten verminderen om Nederland klimaatneutraal te laten zijn in 2050. Vanaf 2030 zal de EU strenger op de CO_2-uitstoot van woningen gaan sturen. En ook de financiële sector verbindt aan de financiering van bouwprojecten in toenemende mate de eis dat de gebouwde woningen goed scoren op het vlak van CO_2-uitstoot; investeerders willen geen geld meer steken in woningen die niet voldoen aan de klimaateisen.

Al met al is het, als we in de nabije toekomst een woningbouwcrisis willen voorkomen, onontkoombaar dat de omslag naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen op korte termijn wordt ingezet. Dat betekent dat de vraag naar woningen gebouwd met duurzame materialen zal moeten worden gestimuleerd door middel van gerichte sturing door de overheid. Wat daarvoor concreet nodig is, lichten we in de onderstaande conclusies verder toe.

6.1.2 Normeren: verplichting tot sturing op klimaatimpact van woningen

Opdrachtgevers en andere partijen in de bouwketen kiezen op dit moment nog weinig voor woningbouw met duurzame materialen. Om de partijen in beweging te krijgen en de vraag naar duurzame materialen te stimuleren is de overheid aangewezen op een combinatie van *normeren* (zie hieronder) en *beprijzen* (zie § 6.1.3 hierna).[63]

Normeren is belangrijk in de bouw. Omdat bouwprojecten een lange adem hebben – vaak duurt een bouwtraject acht à tien jaar – hebben partijen in de bouwketen behoefte aan een consistent en voorspelbaar overheidsbeleid. Het van tijd tot tijd aanscherpen van bouwnormen hoort daarbij. De overheid heeft hier de afgelopen jaren steken laten vallen. Zo is een eerder voorgestelde aanscherping van de normen voor de milieuprestatie van gebouwen (MPG) niet doorgegaan.

Met de vernieuwde EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, de EPBD IV, komt hier verandering in. EU-lidstaten moeten vanaf 2030

63 Het belang van normeren en beprijzen wordt in dit verband onder meer benadrukt door ABDTOPConsult (2023) en Wilbrink & Butler (2024).

door middel van een routekaart gaan sturen op de klimaatimpact van woningen gedurende de gehele levenscyclus. Deze aanpak heeft betrekking op de CO_2-uitstoot tijdens zowel de bouw als het gebruik van woningen. EU-lidstaten moeten uiterlijk op 1 januari 2027 hun routekaart publiceren. De routekaart moet periodiek aangescherpte grens- en streefwaarden voor de CO_2-uitstoot per vierkante meter van het gebruiksoppervlak vermelden, met als einddoel een volledig klimaatneutrale bouwketen in 2050. De EU ziet erop toe dat de lidstaten voldoende ambitieus invulling geven aan de routekaart.

De routekaart die de Nederlandse rijksoverheid gaat opstellen zal partijen in de bouwketen als het goed is houvast bieden om stapsgewijs over te schakelen naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe de Nederlandse routekaart eruit zal gaan zien. Die duidelijkheid zal er op korte termijn wel moeten komen. Partijen in de bouwketen moeten zich immers tijdig kunnen voorbereiden op de situatie vanaf 2030.

De 2030-norm zal voldoende ambitieus moeten zijn om het doel van klimaatneutraliteit in 2050 te halen. Als de overheid voor de eerste periode op de routekaart de grens- en streefwaarden te weinig ambitieus formuleert, creëert ze het risico dat verderop in het traject een steil afbouwtraject nodig wordt, waaraan veel bouwende partijen tegen die tijd niet kunnen voldoen. Dat kan een bouwcrisis tot gevolg hebben. Tegelijkertijd zal de overheid moeten voorkomen dat ze de routekaart van meet af aan een dusdanig ambitieuze opzet geeft, dat een substantieel deel van de bouwende partijen daar in 2030 niet aan kan voldoen. Gezien de inschatting van het Economisch Instituut voor de Bouw dat een MPG-norm van 0,5 voor de meeste woningtypen mogelijk is (EIB, 2023b), lijkt een CO_2-grenswaarde die met die norm overeenkomt, voor 2030 goed haalbaar.

Verder zal bij de formulering van de 2030-norm een oplossing moeten worden bedacht voor het probleem dat de huidige overheidssturing op de klimaatimpact van woningen onbedoeld bouwers stimuleert om groter te gaan bouwen. De indicator die de overheid hanteert voor het meten van de CO_2-uitstoot van woningen is hier de boosdoener. Deze indicator kijkt namelijk naar de uitstoot per vierkante meter gebruiksoppervlak. Voor bouwers betekent dat ze de uitstoot per vierkante meter kunnen verlagen door groter te bouwen. De totale uitstoot neemt daarmee echter juist toe.

De vernieuwde Europese richtlijn biedt overigens de mogelijkheid om in de normering onderscheid te maken tussen gebouwtypen. Dat is relevant, want hoogbouw leidt – als gevolg van de noodzakelijk zwaardere constructie – per vierkante meter tot een grotere CO_2-uitstoot dan laagbouw en middenhoogbouw. Het ligt dus voor de hand om voor hoogbouw andere grens- en streefwaarden te hanteren. Dit is van belang voor woningcorporaties, die een aanzienlijke bouwopgave hebben in binnenstedelijke gebieden, waar de beperkte ruimte hoger bouwen onontkoombaar maakt.

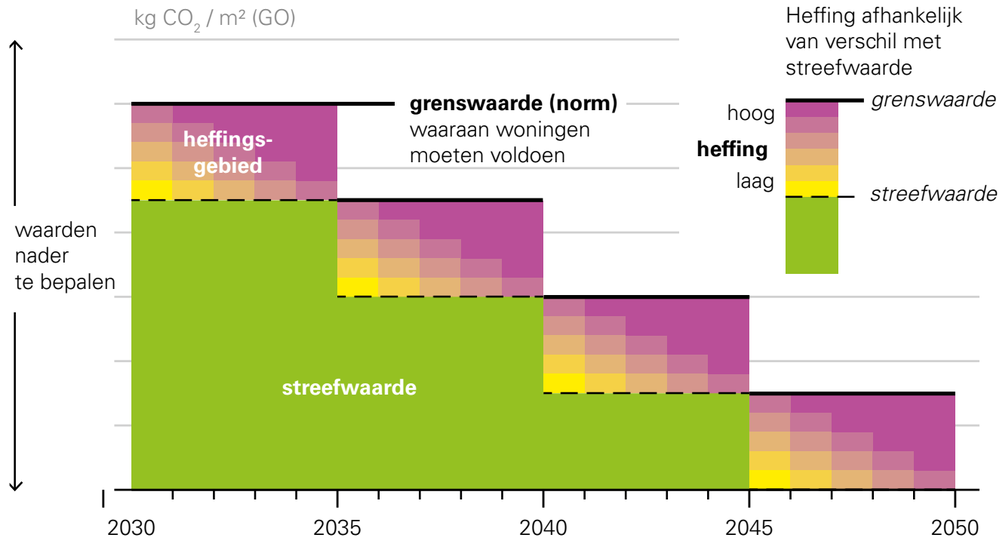
6.1.3 Beprijzen: nationale heffing om bouwketen verder te stimuleren

Het is denkbaar om als rijksoverheid de zojuist besproken routekaart in de beginfase te voorzien van ruime grens- en streefwaarden. Zo is te

waarborgen dat de gehele bouwketen kan doorbouwen. Het risico daarvan is wel dat na verloop van tijd een steil afbouwtraject nodig is, dat voor een deel van de bouwketen zal worden ervaren als een bouwstop. Dit is op te lossen door – aanvullend op de routekaart – een prijskaartje te hangen aan de CO_2-uitstoot die samenhangt met bouwmaterialen in de woningbouw. Dit zou precies de extra prikkel kunnen zijn die de bouwketen nodig heeft.

Het zou dan kunnen gaan om een in de tijd oplopende heffing, die gekoppeld is aan het verschil tussen de (verplichte) grenswaarde en de (ambitieuzere) streefwaarde uit de hiervoor besproken routekaart. De heffing zou ten laste kunnen komen van de partij die een omgevingsvergunning indient voor een bouwproject, oftewel de opdrachtgever (zie figuur 4).

Figuur 4: CO_2-reductiepad bij een gecombineerde aanpak met routekaart en heffing



Figuur 4 geeft een indicatie van hoe de combinatie van steeds ambitieuzere grens- en streefwaarden en een gestaag oplopende heffing eruit kan komen te zien. De grens- en streefwaarden bieden helderheid op de lange termijn. Tegelijkertijd draagt de heffing bij aan (a) het waarborgen (op lange termijn) van een gelijk speelveld voor verduurzaming en (b) het ontstaan (op korte termijn) van voldoende vraag naar duurzame bouwmaterialen.

De hier bedoelde heffing kan om diverse redenen een effectief instrument zijn, zonder grote nadelen:

- De heffing geeft de financiële prikkel om met duurzame materialen te bouwen.
- De heffing leidt, in tegenstelling tot ambitieuze grenswaarden, niet tot een bouwstop. De bouw van woningen kan immers doorgang vinden, maar in gevallen dat streefwaarden niet worden gehaald, tegen iets hogere kosten.
- De heffing leidt tot iets hogere bouwkosten voor een bouwproject dat niet voldoet aan de streefwaarden en daarmee tot een lagere – residueel berekende – grondwaarde. De heffing gaat daarmee vooral ten koste van de grondwinst van grondeigenaren en ontwikkelaars.
- Tegelijkertijd zal de heffing een dempend effect hebben op grondprijzen. Deze zullen onmiddellijk dalen op het moment dat de heffing wordt aangekondigd. Aspirant-kopers zullen de kans op hogere bouwkosten immers doorvertalen in de maximale prijs die ze voor bouwgrond willen betalen.

- De heffing gaat ook niet ten koste van de betaalbaarheid van woningen, omdat de marktprijs van woningen primair wordt bepaald door wat mensen willen en kunnen betalen.
- Mits de heffing snel wordt aangekondigd, biedt ze de markt tijdig en langjarig duidelijkheid. Partijen in de bouwketen hebben dan genoeg tijd om zich erop voor te bereiden.
- Door de heffing te verbinden met haalbare grens- en streefwaarden, zal het overgrote deel van de bouwketen in staat zijn binnen de streefwaarden te bouwen. De heffing zal dan in de praktijk maar in beperkte mate worden opgelegd.
- Zodra als gevolg van de (aangekondigde) heffing een grotere vraag naar duurzame woningen ontstaat, zal de bouw ervan steeds goedkoper worden vanwege opschalingseffecten. De omslag naar duurzaam bouwen gaat dan vanzelf sneller verlopen.

6.1.4 Wegnemen belemmeringen van belang

De hier voorgestelde combinatie van instrumenten (grens- en streefwaarden en een heffing) zal de vraag op gang brengen naar het gebruik van duurzame materialen in de woningbouw. Op die manier wordt het gebrek aan sturing dat wij in hoofdstuk 5 hebben gesignaleerd, opgelost. Beide instrumenten vormen tezamen bovendien een antwoord op het gebrek aan effectieve financiële prikkels in de huidige overheidssturing. Hiermee kunnen partijen in de bouwketen een belangrijke stap zetten naar de noodzakelijke omslag.

Dat neemt echter niet weg dat veel van de bestaande regels en marktcondities nog zijn toegesneden op conventionele woningbouw. Daardoor lopen partijen in de bouwketen bij het gebruik van duurzame materialen aan tegen allerlei belemmeringen, zoals we in hoofdstuk 5 hebben besproken: (1) normering en certificering die zijn afgestemd op bouwen met conventionele materialen, (2) gemeentelijk omgevingsbeleid dat nog is ingericht op een conventionele manier van bouwen, (3) een geringe geneigdheid binnen de bouwketen tot het werken met onbekende materialen en technieken en (4) kwetsbaarheid van productieketens van duurzame bouwmaterialen. Het is van belang dat deze belemmeringen worden weggenomen.

Bovenstaande belemmeringen, gevoegd bij het onjuiste, maar niettemin dominante beeld dat duurzaam bouwen hoge meerkosten met zich meebrengt, leidt ertoe dat de meeste partijen in de bouwketen vooralsnog een afwachtende houding aannemen.

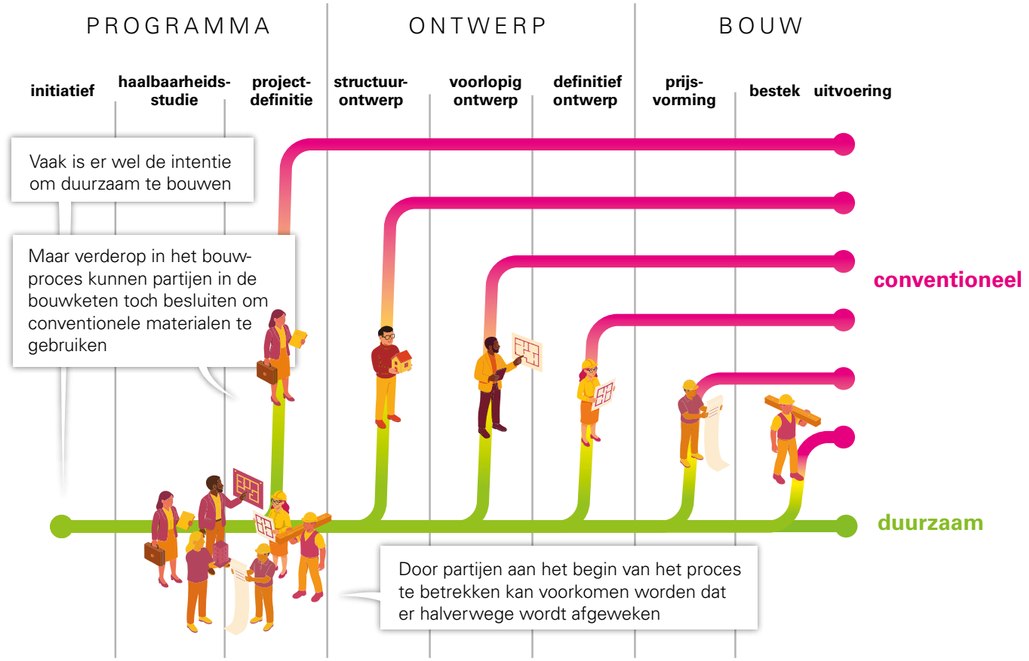
6.1.5 Samenwerking en innovatie essentieel voor succes

Dat het koplopers binnen de bouwketen op dit moment al lukt om, in weerwil van de zojuist genoemde belemmeringen, woningen te bouwen met duurzame materialen – en in een aantal gevallen ook tegen concurrerende prijzen – zegt iets over de intrinsieke motivatie van deze partijen. Een belangrijke voorwaarde voor succes is dat alle betrokkenen, van opdrachtgever tot gemeente, bereid zijn om in mogelijkheden en oplossingen te denken. Op dit moment zien we vaak dat als één partij in de opeenvolging van beslissingen in de bouwketen een bezwaar heeft tegen bouw met

duurzame materialen, het project niet in die vorm doorgaat en betrokkenen terugveren naar de gebruikelijke routines (zie figuur 5).

In het licht van dit soort stagnerende incidenten is het belangrijk om vast te stellen dat de omslag naar het werken met duurzame materialen ook als een geleidelijk proces kan worden doorlopen. Overstappen van beton- naar houtbouw is een fundamentele transitie, maar overstappen van conventioneel beton naar een duurzame betonvariant vraagt niet direct om andere bouwvaardigheden of een aangepast woningontwerp.

Figuur 5: Beslismomenten in de bouwketen die van invloed zijn op de materiaalkeuze



Op het gebied van samenwerking en innovatie zijn belangrijke voorwaarden voor succes:

- *Een betere benutting van fabrieksmatig bouwen* zal in hoge mate kunnen bijdragen aan een verbreding van het bouwen met duurzame materialen. De capaciteit voor fabrieksmatige woningbouw, die over het algemeen significant beter scoort op duurzaamheid, is groot én onderbenut. Fabrieksmatige laag- en middenhoogbouw kan in een aantal gevallen al concurrerend of zelfs tegen lagere kosten worden gebouwd.
- Ook de *prijsontwikkeling* is een cruciale factor. Wij verwachten dat het prijsverschil tussen woningbouw met duurzame en conventionele materialen de komende jaren zal afnemen. Duurzame materialen zullen goedkoper worden door de opschaling van de productie en het gebruik ervan. Ook betrouwbare certificering van in bouwmaterialen vastgelegd CO_2 kan hieraan bijdragen. Tegelijkertijd zullen conventionele bouwmaterialen duurder worden, onder meer door de werking van het Europese CO_2-emissiehandelssysteem (ETS).
- *Voldoende lerend vermogen in de bouwsector* is eveneens belangrijk voor het slagen van de omslag. Partijen zullen moeten kunnen omgaan met een grotere diversiteit aan bouwmaterialen en manieren van bouwen. Aanvullend op beton, staal en baksteen zal steeds meer gebruik worden gemaakt van biobased materialen en hergebruikte onderdelen. Ook zal er vaker kleiner worden gebouwd en met minder of lichtere technische installaties. Met het oog op toekomstig hergebruik van materialen zullen partijen in de bouwsector daarnaast moeten leren meer rekening te houden met losmaakbaar bouwen. Dat vraagt om aanpassingen en innovatie over de hele breedte van de bouwketen, inclusief digitalisering.

Mbo- en hbo-opleidingen zullen moeten worden ingericht op het omgaan met nieuwe materialen en duurzaamheidstrategieën.

- *Innovatieprogramma's en -convenanten* tussen opdrachtgevers en andere partijen in de bouwketen kunnen de benodigde experimenteerruimte bieden om stappen te zetten. Hierbij zal wel moeten worden voorkomen dat lokale afspraken tussen overheden en bouwers de status krijgen van bovenwettelijke gemeentelijke eisen. Daarmee zou namelijk een lappendeken van uiteenlopende bouwvoorschriften in Nederland kunnen ontstaan.
- *Leveringszekerheid van bouwmaterialen* is een randvoorwaarde voor duurzaam bouwen. Op dit punt zien we kansen bij het terugwinnen van gebouwonderdelen en grondstoffen door middel van circulaire sloop en hoogwaardige recycling. Ook de verdere ontwikkeling en opschaling van biobased productieketens is van belang. Hiervoor is gericht innovatie- en industriebeleid nodig en ook is het van belang dat de banden tussen de bouw, de landbouw en de verwerkende industrie verder worden aangetrokken, vanuit een gezamenlijk belang.
- Tot slot is er meer *aandacht voor de (toekomstige) bewoners* van duurzaam gebouwde woningen nodig. Door de hoge druk op de huidige woningmarkt zijn aspirant-bewoners op dit moment nauwelijks in de positie om wensen neer te leggen. Maar niet iedereen zal wonen in biobased, kleine of installatiearme woningen op dezelfde manier ervaren. Wooncomfort kan bijvoorbeeld heel anders worden beleefd (Lente-akkoord 2.0, 2023). Het is van belang dat hierover meer duidelijk wordt. Ook de effecten van bouwmaterialen op de gezondheid vragen om aandacht. We hebben de nodige signalen ontvangen over mogelijk positieve effecten van biobased op de gezondheid van bouwers en bewoners, maar hier is vooralsnog weinig hard bewijs voor. Meer aandacht voor effecten van duurzame bouwmaterialen kan de omslag naar duurzaam bouwen bevorderen.

6.2 Aanbevelingen: concrete maatregelen om te nemen

In deze paragraaf doen wij de rijksoverheid, de decentrale overheden en partijen in de bouwketen een aantal aanbevelingen om te komen tot een verdere verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw. Onze aanbevelingen omvatten vier categorieën van maatregelen: (1) harmoniseren, (2) beprijzen, (3) actualiseren van procedures en regels, en (4) samenwerken en leren in de bouwketen. Hieronder lichten we voor elke categorie toe welke maatregelen wij concreet aanbevelen.

Aanbeveling 1. Breng Nederlandse regels in overeenstemming met Europees beleid

Wij adviseren de rijksoverheid om partijen in de bouwketen meer helderheid te geven over de regels op het gebied van duurzaam materialengebruik die in de periode 2030-2050 gaan gelden. De rijksoverheid zal daartoe de nationale regelgeving in overeenstemming moeten brengen met de vernieuwde EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, de EPBD IV. Dit betekent dat zij in 2027 een nationale routekaart zal moeten opstellen met stapsgewijs scherper gestelde grens- en streefwaarden voor de

CO_2-uitstoot van nieuwe woningen, zowel in de bouwfase ('materiaalgebonden uitstoot') als in de fase van bewoning ('gebruiksgebonden uitstoot').

Wij bevelen de rijksoverheid concreet het volgende aan:

- Ga bij het opstellen van de nationale routekaart uit van de maatstaf van de EPBD IV-richtlijn en druk de grens- en streefwaarden voor nieuw te bouwen woningen uit in kg CO_2 per vierkante meter gebruiksoppervlak, net zoals dit in Frankrijk en Denemarken gebeurt. Gebruik hiervoor de indicatoren uit de huidige BENG- en MPG-normen die betrekking hebben op CO_2-uitstoot.
- Zet de grenswaarde waar bouwende partijen ónder moeten blijven om te beginnen (dus voor het jaar 2030) op een norm die voor het merendeel van de partijen in de bouwketen nu al goed te halen is, dat wil zeggen een kg CO_2/m^2(GO)-waarde die equivalent is aan een MPG-norm van 0,5. Maak bij het bepalen van de streefwaarden gebruik van initiatieven als Het Nieuwe Normaal en de *Paris Proof*-methodiek om te kijken wat haalbaar is voor een substantieel deel van de markt.
- Maak bij de normering onderscheid tussen enerzijds laag- en middenhoogbouw en anderzijds hoogbouw, waarvan de CO_2-voetafdruk groter is. Zorg ook voor een aanvullend instrument dat kleiner bouwen waardeert, om zo de perverse prikkel weg te nemen die groter bouwen stimuleert.
- Neem in de berekeningen geen verwachtingen mee over CO_2-prestaties van bouwmaterialen aan het einde van de in de EPBD IV-richtlijn gehanteerde theoretische levensduur van vijftig jaar van een woning.

Aanbeveling 2. Voer een heffing in als stimulans voor verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw

Om te komen tot een gestage omslag naar bouwen met duurzame materialen is het van belang dat er een grotere vraag bij opdrachtgevers ontstaat naar duurzaam gebouwde woningen. De rijksoverheid zou hierbij volgens ons moeten helpen. Wij bevelen daarom aan om in 2030 een in de tijd oplopende *heffing op niet of onvoldoende duurzaam gebouwde woningen* in te voeren, die ten laste komt van de aanvrager van de omgevingsvergunning (de grondeigenaar dan wel de ontwikkelaar).
De heffing die ons voor ogen staat zal moeten gelden voor woningen die vanaf 2030 worden vergund en die niet voldoen aan de in de nationale routekaart opgenomen streefwaarden. De heffingsgrens volgt dus uit de routekaart. De hoogte van de heffing zal afhankelijk moeten zijn van de mate waarin de milieuprestatie van een woning (uitgedrukt in kg CO_2-uitstoot per m^2 gebruiksoppervlak) afwijkt van de streefwaarde, zoals hierboven gevisualiseerd in Figuur 4.
Wij verwachten dat een heffing van 2 tot 4% van de verkoopwaarde van een woning volstaat om grondeigenaren en ontwikkelaars voldoende financiële prikkel te geven tot het laten ontwerpen van woningen met duurzame materialen. Een nadere doorrekening is nodig om de precieze hoogte van de heffing te bepalen die nodig is om een gelijk speelveld te creëren en de vraag naar woningen van duurzame materialen te laten toenemen.
De heffing dient te worden verankerd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Aanbeveling 3. Actualiseer procedures en regels

Om de omslag naar het gebruik van duurzame bouwmaterialen te laten slagen, zijn aanpassingen nodig in de bouwregels van de overheid. Zowel Rijk als gemeenten zijn hierbij aan zet.
De rijksoverheid zal de regie moeten nemen over de normerings- en certificeringscommissies van de Nationale Milieudatabase, zodat ook producenten van duurzame bouwmaterialen en onafhankelijke deskundigen er zitting in kunnen nemen en kunnen deelnemen aan de beoordeling van (de levenscyclusanalyses van) bouwmaterialen en kunnen meebeslissen over de toelating van deze materialen.
Gemeenten zullen op hun beurt moeten zorgen dat hun omgevingsbeleid, grondbeleid en vergunningsprocessen de toepassing van duurzame bouwmaterialen niet hindert, maar juist faciliteert en stimuleert.

Onze concrete aanbevelingen luiden:

- Rijk: Verbeter de governance rond de normerings- en certificeringscommissies die van invloed zijn op de markttoelating en prestatieberekeningen van nieuwe bouwmaterialen. Zorg ervoor dat deze instanties *transparanter* gaan functioneren, met meer inbreng van duurzame materialenproducenten en *onafhankelijke* deskundigen, zodat duurzame bouwmaterialen volwaardig toegang krijgen tot de markt.
- Rijk: Maak, vooruitlopend op Europese harmonisering van de levenscyclusanalyse van bouwmaterialen, de Nederlandse markt toegankelijker voor duurzame bouwmaterialen uit het buitenland. Maak hiertoe de certificering van deze materialen geschikt voor opname in de Nationale Milieudatabase.
- Rijk: Zorg dat de overheidsregels voor de woningbouw bevorderend werken voor kleiner bouwen, voor installatiearm bouwen, voor hergebruik van materialen en onderdelen en voor toepassing van biobased bouwmaterialen en duurzame varianten van conventionele bouwmaterialen. Maak met het oog op toekomstig hergebruik losmaakbaar bouwen verplicht en ontwikkel samen met partijen in de bouwketen een systeem voor kwaliteitsgaranties en certificering van teruggewonnen onderdelen.
- Gemeenten: Zorg dat woningbouw met duurzame materialen wordt gefaciliteerd en gestimuleerd door het gemeentelijk omgevingsbeleid, de stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsplannen en het gebiedsontwikkelings- en grondbeleid. Voorkom de ontwikkeling van gemeentelijke eisen die strenger zijn dan de in aanbeveling 1 genoemde grenswaarden.
- Rijk en gemeenten: Investeer in de professionele beoordeling van de CO_2-uitstoot van gebouwontwerpen en gerealiseerde woningen. Leid hiertoe vergunningsverleners op tot het werken met een beoordelingssystematiek (vergelijkbaar met de systematiek voor de beoordeling van BENG-normen). Investeer tegelijkertijd in voldoende capaciteit voor handhaving.

Aanbeveling 4. Bereid de bouwketen voor op het bouwen met duurzame materialen

Het Rijk zal de bouwketen moeten voorbereiden op de nationale routekaart voor het terugbrengen van de CO_2-uitstoot van nieuwe woningen, die de komende periode wordt opgesteld.
De bouwketen zal zich op zijn beurt moeten inspannen om te zorgen dat alle betrokken partijen zich de nieuwe (deels digitale) vaardigheden en routines eigen maken die horen bij het werken met duurzame bouwmaterialen.
Om te komen tot een vruchtbare context voor de verdere omslag naar duurzaam bouwen is, in navolging van de Nationale Aanpak Biobased Bouwen, ook van belang (a) dat er meer betrokkenheid ontstaat van economische sectoren die raken aan de verduurzaming van de woningbouw, zoals de landbouw (als leverancier van biobased grondstoffen), de verwerkende industrie (om deze te verwerken tot bouwmaterialen) en de kapitaalmarkt (voor de financiering van deze initiatieven), en (b) dat er meer kennis ontstaat over de bredere effecten van duurzaam bouwen.

Onze concrete aanbevelingen luiden:

- Rijk, projectontwikkelaars, woningcorporaties, fabrieksmatige bouwers en gemeenten: Creëer voorwaarden voor de bouw van fabrieksmatige geproduceerde duurzame woningen in de laag- en middenhoogbouw. Maak hierover afspraken en betrek daarbij ook de bestaande bouwstromen.
- Rijk: Zorg voor innovatie- en experimenteerruimte ten behoeve van de opschaling van het werken met biobased bouwmaterialen. Het programma Innovatie en Opschaling Woningbouw (2025-2030), de City deal Toekomstbestendig bouwen en de Nationale Aanpak Biobased Bouwen bieden hiertoe al goede aanzetten.
- Partijen in de bouwketen: Neem duurzame bouwmateralen als uitgangspunt in de ontwerpfase. Om de omslag naar duurzaam bouwen te kunnen maken zullen projectontwikkelaars, gemeenten, architecten, constructeurs, bouwers en installateurs hun werkzaamheden (tijdelijk) meer met elkaar moeten afstemmen.
- Partijen in de bouwketen: Investeer in digitalisering van processen, zowel als het gaat om ontwerpen en produceren van woningen als om verkorting van procedures.
- Rijk: Maak afspraken met brancheorganisaties over ondersteuning van bouwbedrijven in het mkb, zodat werknemers kunnen worden bijgeschoold in duurzame bouwmethoden en materialen en de mogelijkheden van fabrieksmatig bouwen. De afspraken hierover kunnen deel uitmaken van het Bouwmaterialenakkoord, dat voorzien is voor de zomer van 2025.
- Rijk en partijen in de bouwketen: Zorg voor steun en kwalificatiedossiers, respectievelijk accreditatie van mbo- en hbo-onderwijscurricula gericht op het bouwen met duurzame materialen.
- Rijk en brancheorganisaties: Verstevig de dwarsverbanden met andere sectoren die raken aan de verduurzaming van de woningbouw (denk aan de landbouw, de verwerkende industrie en de kapitaalmarkt), zodat een bestendige en vruchtbare context ontstaat voor de verdere omslag naar duurzaam bouwen.
- Rijk: Organiseer onderzoek naar de bredere effecten van duurzaam bouwen. Wat zijn de ervaringen van bewoners van duurzame gebouwen?

Welke voor- en nadelen ondervinden ze en welke impact heeft dit op hun wooncomfort? Welke effecten heeft het gebruik van duurzaam materiaal in de woningbouw op de gezondheid van de leefomgeving, van bewoners en van werknemers in de bouw?

DEEL 2 | TOELICHTING EN VERDIEPING

1 BOUWKETEN EN BOUWPROCES

In dit hoofdstuk inventariseren we welke partijen zoal betrokken zijn bij de totstandkoming van bouwprojecten en welke rol zij vervullen. Ook belichten we de fasen waaruit het bouwproces bestaat en welke activiteiten per fase worden verricht.

1.1 Partijen binnen de bouwketen

In deel 1 van dit advies hebben we veelvuldig gesproken over ‘de bouwketen’. We doelen hiermee op het samenstel van partijen die een rol vervullen in de totstandkoming van bouwprojecten. De bouwketen is grofweg op te splitsen in acht categorieën van partijen: (1) grondeigenaren, (2) opdrachtgevers, (3) ontwerpende partijen, (4) bouwende partijen, (5) producenten van materialen, (6) producenten en leveranciers van componenten, (7) beleidspartijen en (8) financierende partijen.

In onderstaande tabel staat vermeld welke rol de acht categorieën van partijen vervullen binnen de keten en welke bedrijven en organisaties tot de afzonderlijke categorieën behoren.

Partijen in de keten	Rol	Bedrijven en organisaties
Grondeigenaren	Grondeigenaren hebben zeggenschap over het perceel waar een woning op staat of zal worden gebouwd.	Woningeigenaren, gemeenten, projectontwikkelaars, bouwers, investeringsmaatschappijen, (woning)beleggers speculanten
Opdrachtgevers	Opdrachtgevers zijn degenen die het initiatief nemen tot de ontwikkeling van woningen.	Projectontwikkelaars, particuliere eigenaren, (collectieven van) particuliere opdrachtgevers, woningbeleggers, woningcorporaties
Ontwerpende partijen	Architecten en adviesbureaus vertalen de wensen en ambities van opdrachtgevers in een ontwerp voor het gebouw dat bouwtechnisch realiseerbaar is en binnen de geldende regelgeving past.	Architecten, bouwadviseurs, constructeurs, bouwkundig ingenieurs
Bouwende partijen	Bouwende partijen geven uitvoering aan het ontwerp van het gebouw. Een deel van hen brengt kennis en vakmanschap in, een ander deel vervult een managementrol op de bouwplaats.	Bouwbedrijven/aannemers, installateurs, elektriciens, loodgieters, metselaars, timmerlieden
Producenten van materialen	Materiaalproducenten vervaardigen de grondstoffen voor bouwmaterialen via primaire productie of via recycling.	Mijnbouwers, akkerbouwers, bosbouwers, sloopbedrijven, recyclingbedrijven
Producenten en leveranciers van componenten	Producenten en leveranciers van componenten verzorgen samen de levering van bouwcomponenten voor opdrachtgevers, ontwerpers en bouwbedrijven.	Componentproducenten, materiaalhandelaren (groothandel en tussenhandel)
Beleidspartijen	Beleidspartijen verstrekken vergunningen voor bouwprojecten en formuleren beleid, regels en normen. Ze houden ook toezicht op de naleving daarvan.	Gemeenten, omgevingsdiensten, provincies, rijksoverheid
Financierende partijen	Financierende partijen investeren in woningbouwprojecten en zorgen daarmee voor de financiële dekking.	Beleggers, ontwikkelaars, investeerders, pensioenfondsen, banken, particulieren (en indirect: taxateurs, verzekeraars)[64]

Bij elk van de partijen in de bouwketen spelen specifieke belemmeringen die een omslag naar duurzame woningbouw in de weg staan, met name vanwege de manier waarop aansprakelijkheid en vergoedingen zijn geregeld:

- *Ontwerpende partijen* kunnen aansprakelijk worden gehouden voor nalatigheid of ontwerpfouten in hun plannen en specificaties.
- *Bouwende partijen* zijn doorgaans verantwoordelijk voor de algehele uitvoering van het bouwproject, van het naleven van de bouwvoorschriften tot het waarborgen van de veiligheid op de bouwplaats. Hierbij kunnen onderaannemers aansprakelijk worden gehouden voor hun deel van het werk.
- *Materiaalproducenten* kunnen door de afnemers van hun producten (zoals producenten van componenten) worden aangesproken op garanties aangaande de kwaliteit en de beschikbaarheid van de geproduceerde materialen. Daarnaast lopen materiaalproducenten financiële risico's bij

64 Taxateurs en verzekeraars behoren niet tot de financierende partijen, maar spelen wel een faciliterende rol bij de financiering: ze beoordelen de financiële waarde(ontwikkeling) van het bouwproject en de mogelijke risico's.

een volatiele markt en onzekere afzetmogelijkheden. Deze risico's zetten druk op de investeringsruimte om aan kwaliteitseisen te voldoen.

- *Leveranciers en producenten* van componenten kunnen aansprakelijk worden gehouden wanneer hun producten schade veroorzaken als gevolg van gebreken.
- *Beleidspartijen* lopen risico's als gevolg van de vaak beperkte capaciteit binnen de organisatie om zaken te beoordelen aan de hand van normen en wettelijke verplichtingen.
- *Financierende partijen* hebben te maken met onzekerheid over de toekomstige waardebepaling van vastgoed en bijbehorende risico's, terwijl ze verantwoordelijk zijn voor een gunstig rendement.

Aansprakelijkheden worden vaak geregeld in contracten tussen de verschillende partijen. Er bestaan diverse contractvormen. Deze kunnen sterk van elkaar verschillen als het gaat om de verdeling van verantwoordelijkheden tussen opdrachtgevers, bouwende partijen en ontwerpende partijen.

Voor ketenpartijen kan de mate waarin ze betrokken blijven gedurende het bouwproces een risicofactor vormen. Doordat bouwprocessen lang kunnen duren, soms verscheidene jaren, lopen bijvoorbeeld bouwers het risico dat ze als gevolg van gewijzigde omstandigheden te maken krijgen met hogere kosten. Zo zijn als gevolg van de Oekraïne-oorlog de prijzen van bouwmaterialen met 30% gestegen.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet kwaliteitsborging bouw (op 1 januari 2024) zijn de verantwoordelijkheden van de ketenpartijen toegenomen en daarmee ook hun mogelijke aansprakelijkheid. Dit heeft ertoe geleid dat dat ketenpartijen vaker geneigd zijn om risico's verbonden aan het gebruik van duurzame bouwmaterialen uit de weg gaan.

1.2 Fasen in het bouwproces

Het bouwproces omvat een proces bestaande uit vier hoofdfasen: initiëren, voorbereiden, uitvoeren en beheren. Onderstaande tabel geeft weer welke deelfasen binnen de vier hoofdfasen zijn te onderscheiden en welk soort activiteiten in die deelfasen worden verricht.

Cyclus	Hoofdfasen	Deelfasen	Activiteiten
Initiëren	Programmering	1 initiatief 2 haalbaarheidsstudie 3 projectdefinitie	Eerst wordt het *initiatief* voor een bouwproject geformuleerd en uitgewerkt. Vervolgens wordt een *haalbaarheidsstudie* verricht. Marktpotentie, ruimtebehoefte, benodigd investeringsbedrag en exploitatiemogelijkheden worden daarbij in kaart gebracht. Eventuele partners worden verkennend betrokken. In de fase van *projectdefinitie* krijgt het plan concreter vorm. Er wordt een programma van eisen opgesteld, er wordt gezocht naar een geschikte locatie en naar financiers. Ook de organisatie voor de volgende fasen wordt bepaald.
Voorbereiden	Ontwerp	4 voorlopig ontwerp 5 definitief ontwerp	In de voorbereidingsfase stellen architecten en adviseurs het *voorlopig ontwerp* en het *definitief ontwerp* op. Dit houdt in dat ze in toenemende mate van gedetailleerdheid (a) een ruimtelijk en functioneel ontwerp voor het bouwwerk maken en (b) financiële, technische en kwalitatieve plannen opstellen. In tekeningen worden de wensen van de opdrachtgever, bevoegde instanties en eventuele gebruikers verwerkt.
Uitvoeren	Uitwerking	6 bestek 7 prijsvorming	De uitwerkingsfase vangt aan als de benodigde vergunningen zijn verkregen. De aanbestedingsstukken (*bestek* met omschrijving van bouwwerk, werkzaamheden, materialen en uitvoeringsvoorwaarden) worden opgesteld. Op basis daarvan wordt een directiebegroting gemaakt. Dan volgt de aanbesteding, waarvoor de aannemer een begroting maakt (*prijsvorming*).
	Realisatie	8 werkvoorbereiding 9 uitvoering 10 oplevering	De realisatiefase begint met de *werkvoorbereiding* van de bouwende partij(en). Daarna vangt de fase van de *uitvoering* aan. De realisatiefase eindigt met de *oplevering* van het bouwwerk. De coördinatie tijdens de drie deelfasen gebeurt door de opdrachtgever of door adviseur(s) die door de opdrachtgever zijn aangewezen.
Beheren	Gebruik	11 exploitatie en verbouw	Zodra het gebouw in gebruik wordt genomen, vangt de *exploitatie* aan. Het bouwwerk kan in een later stadium van de gebruiksfase worden *verbouwd* als daartoe aanleiding bestaat.
		12 sloop	Als het bouwwerk onbruikbaar is verklaard, vindt er *sloop* plaats. Er kan op de grond vervolgens een nieuw bouwwerk worden gerealiseerd.

Het hierboven schematisch beschreven bouwproces kent diverse momenten waarop beslissingen worden genomen over de keuze van bouwmaterialen. Zo'n gelegenheid kan al vroeg in het proces aan de orde zijn. Gezien de dynamiek van het bouwproces en de verschillende contractvormen waarin de bouwmateriaalkeuze een relevante factor vormt, is de *programmafase* het beste moment om voor duurzame materialen te kiezen.

Door deze keuze meteen ook onderdeel te maken van het financieel kader van het project, kan de duurzame aanpak beter standhouden in de uitvoeringsfase, waarin de betrokkenheid van de ontwerpende partijen afneemt. Duurzaamheidsdoelen kunnen dan namelijk, net als andere ontwerpkeuzes, gemakkelijk sneuvelen – zeker wanneer de financiering van het project tussentijds onder druk komt te staan.

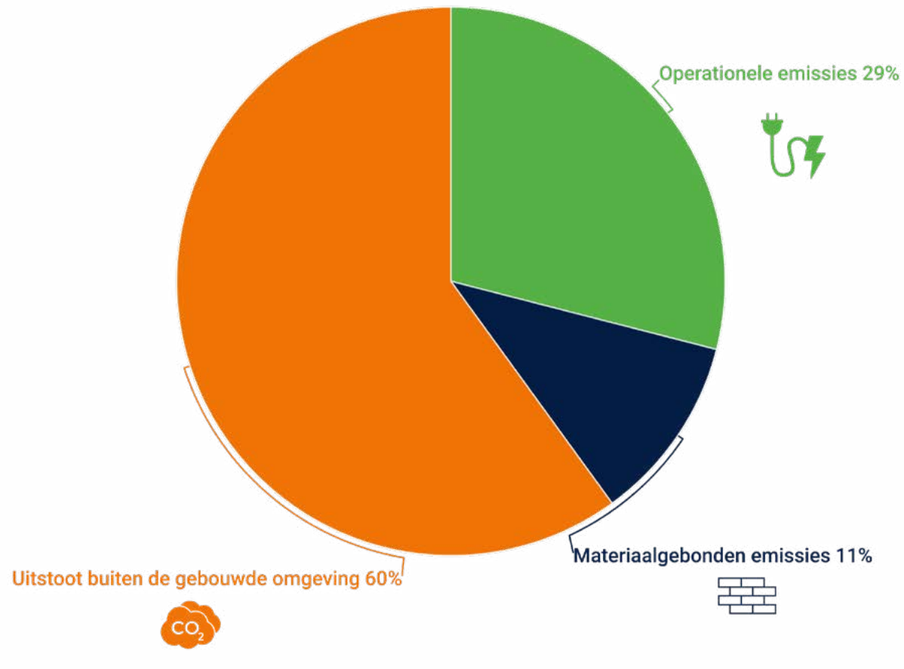
2 BIJDRAGE VAN DE WONINGBOUW AAN DE NEDERLANDSE CO_2-UITSTOOT

De klimaatopgave brengt met zich mee dat er forse inspanningen nodig zijn in de Nederlandse woningbouw, utiliteitsbouw[65] en grond-, weg- en waterbouw. Tezamen worden deze bouwsectoren 'de gebouwde omgeving' genoemd. We bespreken hieronder hoeveel van de Nederlandse CO_2-uitstoot afkomstig is uit de gebouwde omgeving en wat daarbinnen het aandeel van de woningbouw is. Ook staan we kort stil bij de ambities van de overheid voor het terugdringen van deze uitstoot.

2.1 CO_2-uitstoot gebouwde omgeving

De gebouwde omgeving is verantwoordelijk voor 40% van de Nederlandse CO_2-uitstoot. Hiervan is 29% 'gebruiksgebonden uitstoot' (uitstoot in de fase van bewoning) en 11% 'materiaalgebonden uitstoot' (uitstoot in de bouwfase); zie onderstaande figuur. Gebruiksgebonden uitstoot hangt samen met het benodigde energieverbruik voor het verwarmen, koelen en ventileren van gebouwen. Materiaalgebonden uitstoot hangt samen met de productie en het vervoer van voor de bouw gebruikte materialen en de verwerking van die materialen op de bouwplaats (dan wel in de woningfabriek).

Figuur 6: CO_2-uitstoot gebouwde omgeving, op basis van data van PBL en NIBE Groep



Bron: https://dgbc.foleon.com/building-life/dgbc-roadmap-whole-lifecarbon/Introductie

65 Utiliteitsbouw omvat alle bouwwerken die geen woonbestemming hebben, zoals kantoren, scholen en opslagruimtes, winkels en garages.

Zoals figuur 6 laat zien maakt de CO_2-uitstoot die het gevolg is van het gebruik van bouwmaterialen (het blauwe deel in de figuur) 11% uit van de totale CO_2-uitstoot in Nederland. Iets minder dan de helft van deze materiaalgebonden uitstoot in de bouw is specifiek afkomstig uit de woningbouw (inclusief de renovatie van woningen). We hebben het dan dus over circa 5% van de Nederlandse CO_2-uitstoot. Het precieze aandeel van de materiaalgebonden CO_2-uitstoot in de woningbouw varieert echter; dit hangt onder andere af van hoeveel woningen er per jaar worden gebouwd.

2.2 Veel overheidsaandacht voor terugdringen gebruiksgebonden CO_2-uitstoot

Om te voldoen aan de klimaatafspraken van Parijs is er in de bouwsector de afgelopen jaren veel aandacht uitgegaan naar het omlaag brengen van de CO_2-uitstoot in de fase van bewoning. Deze gebruiksgebonden CO_2-uitstoot is te reduceren door zowel bestaande woningen als nieuw te bouwen woningen energiezuinig te maken. In bestaande gebouwen gebeurt dat onder andere door het aanbrengen van betere isolatie en het plaatsen van zuiniger installaties voor verwarming, koeling en ventilatie. In nieuwbouwwoningen gebeurt dat door te zorgen dat de gebouwen 'bijna energieneutraal' worden opgeleverd. De rijksoverheid stuurt hierop met wettelijke normen voor bijna-energieneutrale gebouwen (BENG).[66]

2.3 Weinig ambities voor terugdringen materiaalgebonden CO_2-uitstoot

Het omlaag brengen van de CO_2-uitstoot als gevolg van het materiaalgebruik in de woningbouw (de materiaalgebonden uitstoot) heeft de afgelopen jaren veel minder overheidsaandacht gekregen. Er bestaat wel wetgeving voor de milieuprestatie van woningen (MPG), waarbij de materiaalgebonden CO_2-uitstoot één van de prestatie-indicatoren vormt, maar de huidige MPG-norm is weinig ambitieus.[67] De norm van 0,8 wordt door het overgrote deel van de bouwers gemakkelijk gehaald. De materiaalgebonden CO_2-uitstoot van de woningbouw is echter wel substantieel: de uitstoot als gevolg van de bouw van een woning is gemiddeld genomen gelijk aan de uitstoot van 68 jaar energieverbruik. Met andere woorden, we bouwen redelijk zuinige woningen op een heel onzuinige manier (zie kader).

Scheve verhouding gebruiksgebonden en materiaalgebonden CO_2-uitstoot bij nieuwbouw

Bij nieuwbouwwoningen is de verhouding tussen de gebruiksgebonden uitstoot en de materiaalgebonden uitstoot tamelijk scheef. Terwijl een nieuwbouwwoning uit 2021 in de gebruiksfase jaarlijks circa 5 kg CO_2 per vierkante meter woningoppervlak uitstoot, heeft diezelfde woning in de bouwfase een uitstoot gehad van circa 340kg CO_2 per vierkante meter bruto vloeroppervlak (Stichting W/E Adviseurs, 2023).

66 Zie hoofdstuk 3 van dit deel 2 voor meer informatie over de BENG-normen.

67 Zie hoofdstuk 3 van dit deel 2 voor meer informatie over de MPG-normen.

3 NEDERLANDSE BOUWNORMEN

In dit hoofdstuk geven we een beknopte toelichting bij twee voor dit advies belangrijke sets van bouwnormen, te weten de normen voor de *milieuprestatie* van gebouwen (MPG-normen) en de normen voor de *energieprestatie* van gebouwen (BENG-normen).

3.1 Milieuprestatie van gebouwen: MPG-normen

Aandacht voor milieu-impact tijdens bouwfase

Al sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw schenkt de Nederlandse overheid binnen de bouwregelgeving aandacht aan de milieu-impact van materialen die bij de bouw van woningen en andere gebouwen worden gebruikt. Die aandacht heeft in 2013 geresulteerd in de introductie van de (toen nog vrijwillig na te leven) normen voor de milieuprestatie van gebouwen (MPG-normen). De MPG-normen vormen een indicator voor de milieubelasting van alle materialen die in een gebouw zijn toegepast. Nederland liep daarmee voorop binnen de EU en zelfs wereldwijd.

In 2018 hebben de MPG-normen bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning voor nieuwbouwwoningen een verplichtend karakter gekregen. De normen vallen sindsdien onder het Besluit bouwwerken leefomgeving.[68]

MPG-normen als milieukostenindicator

De rijksoverheid gebruikt de MPG-normen als een milieukostenindicator, oftewel: als maatstaf om te bepalen wat de milieukosten zijn van een gebouw. Daarbij worden de milieueffecten van de gebouwdelen samengevoegd tot één score. Om deze score te bepalen wordt een 'levenscyclusanalyse' uitgevoerd op de constructie van het gebouw als geheel en op de verschillende gebouwdelen. In zo'n analyse wordt gekeken naar negentien milieu-indicatoren.[69] De uiteindelijke MPG-score is onder meer afhankelijk van de toepassing van de gebruikte bouwmaterialen, het gebouwontwerp en het benodigde onderhoud aan het gebouw (zie kader).

Berekeningswijze MPG-score van gebouwen

Bij de berekening van de MPG-score van een gebouw wordt de totale som van de milieueffecten van de constructie en de gebouwdelen gedeeld door (a) de levensduur van het gebouw en (b) de bruto vloeroppervlakte van het gebouw. Voor de levensduur van woningen wordt uitgegaan van 75 jaar. Gebouwdelen die de grootste milieu-impact

68 Het Besluit bouwwerken leefomgeving is een uitgebreid pakket van voorschriften en eisen waaraan woningen, gebouwen en bouwwerken moeten voldoen. Alleen al het praktijkboek dat bedoeld is om wegwijs te worden in de voorschriften en eisen bevat 450 pagina's. Zie: https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/inhoud/besluit-bouwwerken-leefomgeving/

69 Zie voor meer informatie over de milieu-impactcategorieën: https://milieudatabase.nl/nl/milieudata-lca/milieu-impact-categorieen/rekenen-met-set-a1-en-set-a2/

hebben zijn de fundering, de gevels, de vloeren en de installaties. In totaal bepalen deze gebouwdelen vaak 60% tot 80% van de MPG-score van een gebouw.

De MPG-norm is de afgelopen jaren gaandeweg strenger geworden. In 2018 lag deze op 1 en sinds 2021 op 0,8. De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft laten weten dat in de loop van 2025 wordt besloten of de MPG-norm verder zal worden aangescherpt (VRO, 2025).

3.2 Energieprestatie van bijna-energieneutrale gebouwen: BENG-normen

Aandacht voor milieu-impact tijdens gebruiksfase

Aanvullend op de MPG-normen heeft de rijksoverheid in 2020 normen ontwikkeld voor de energieprestatie van bijna-energieneutrale gebouwen. Deze BENG-normen zijn op 1 januari 2021 in werking getreden, als uitvloeisel van uit het Nederlandse Energieakkoord[70] en de Europese EPBD-richtlijn.[71] Sindsdien moeten nieuwe woningen en andere gebouwen zijn voorzien van onder meer goede isolatie van de gebouwschil en energiezuinige installaties voor verwarming, koeling en ventilatie. Zo stuurt de overheid op het energiegebruik van een gebouw in de gebruiksfase. Net als de MPG-normen vallen de BENG-normen onder het Besluit bouwwerken leefomgeving.

BENG-normen als indicator voor energiezuinigheid en gebruik van duurzame energie

De rijksoverheid gebruikt de BENG-normen als maatstaf om te bepalen of een woning (1) voldoende energiezuinig is, (2) zo min mogelijk gebruikmaakt van eindige energiebronnen en (3) zo veel mogelijk gebruikmaakt van energie uit hernieuwbare bronnen. Voor het bepalen van de BENG-score van een gebouw zijn dus drie indicatoren van belang: de totale energievraag van het gebouw, het aandeel fossiel energieverbruik en het aandeel hernieuwbare energieverbruik.

De zogenoemde energieprestatiecoëfficiënt geeft aan hoe een gebouw scoort op de energieprestatienormering. Hoe lager de score, hoe beter de prestatie. Sinds 1995 zijn de prestatie-eisen steeds strenger geworden. Voorheen kon een matige score op het ene aspect worden gecompenseerd door een extra hoge score op een ander aspect. Dat is tegenwoordig niet meer mogelijk. Een gebouw moet gelijktijdig aan alle drie BENG-indicatoren voldoen.

70 Het Energieakkoord werd in 2013 afgesloten tussen ruim 40 organisaties, waaronder de overheid, werkgevers, vakbeweging en natuur- en milieuorganisaties, zich verbinden. In het akkoord staan afspraken over energiebesparing, schone technologie en klimaatbeleid.

71 EPBD staat voor Energy Performance of Buildings Directive. Zie voor meer informatie over deze Europese richtlijn hoofdstuk 4 van dit deel 2.

4 EUROPESE WETTEN EN REGELS OP HET GEBIED VAN DUURZAAM BOUWEN

In dit hoofdstuk bespreken we Europese richtlijnen en verordeningen die belangrijke voorschriften bevatten voor de verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw. We maken onderscheid tussen bouwregelgeving (§ 4.1), regelgeving voor het terugdringen van CO_2-emissies (§ 4.2) en regelgeving voor duurzame investeringen en maatschappelijk verantwoord ondernemen (§ 4.3).

4.1 Bouwregelgeving

4.1.1 Energy Performance of Buildings Directive IV

De Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)[72] is een EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen. De energieprestatie heeft betrekking op het energiegebruik van een gebouw in de gebruiksfase. Het doel van de richtlijn is om de energieprestatie van gebouwen te verbeteren en de CO_2-uitstoot ervan te verminderen. De Nederlandse BENG-normen vloeien voort uit de EPBD.

Inmiddels is een vierde versie van de Europese richtlijn van kracht: de EPBD IV. Deze heeft zowel betrekking op de gebruiksgebonden CO_2-uitstoot (de energieprestatie) van gebouwen als op hun materiaalgebonden CO_2-uitstoot. De Whole Life Carbon Roadmap, die zowel de gebruiksgebonden als de materiaalgebonden CO_2-uitstoot betreft, vloeit daaruit voort (zie hieronder).

De komende jaren moet de Europese richtlijn in Nederlandse wetgeving worden vertaald. Nederland moet vóór de zomer van 2026 veel onderdelen van de richtlijn hebben gerealiseerd.[73] Dit betekent dat er op tal van punten nieuwe regels gaan gelden. Belangrijke veranderingen die betrekking hebben op de energieprestatie van gebouwen, zijn:

- Vanaf 2030 moeten alle nieuwe gebouwen ‘zero emission buildings’ zijn. Dit houdt in dat een gebouw een zeer hoge energieprestatie moet hebben en geen CO_2-uitstoot meer mag veroorzaken. De huidige BENG-normen (zie hoofdstuk 3 van dit deel 2, § 3.2) worden dus aangescherpt. In 2050 moeten ook alle bestaande gebouwen emissie-vrij zijn.
- Voor bestaande gebouwen gaan minimumeisen gelden. De slechtst presterende gebouwen worden uitgefaseerd.

72 Zie https://www.dgbc.nl/wat-is/epbd-iv-energy-performance-of-buildings-directive-iv, https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/richtlijnen-energie#block-89578877 en https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iv

73 Zie https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/epbd-iv

- Er komt een openbaar toegankelijke, nationale database met gegevens van alle gebouwen, met onder andere een energieprestatiecertificaat, inspectiegegevens, een renovatiepaspoort en het berekende of gemeten energiegebruik van het gebouw.

4.1.2 Whole Life Carbon Roadmap for Buildings

De Europese Commissie is bezig een Europese Whole Life Carbon Roadmap[74] te ontwikkelen voor de gebouwde omgeving. Hiermee wil zij de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen verminderen over de gehele levensduur van een gebouw, van grondstoffenwinning en bouw tot gebruik, sloop en verwerking. De regelgeving zal betrekking hebben op zowel de gebruiksgebonden als de materiaalgebonden CO_2-uitstoot van gebouwen. Dit betekent dat de CO_2-scores uit de MPG-normen worden gecombineerd met die van de BENG-normen. De Whole Life Carbon Roadmap vloeit voort uit de EPBD IV.

De Whole Life Carbon-regels worden in 2030 van kracht. Het is nog niet bekend aan welke doelstellingen (nieuwe) woningen zullen moeten voldoen. In 2027 moeten de EU-lidstaten daarvoor een routekaart opstellen met in de tijd steeds verder aangescherpte grens- en streefwaarden voor de CO_2-uitstoot, met als einddoel een klimaatneutrale bouwketen in 2050. Dit wordt ook wel de *Life-Cycle Global Warming Potential* genoemd.

74 Zie https://www.dgbc.nl/whitepapers/whole-life-carbon-op-weg-naar-een-co2-neutrale-bouwkolom/

In Nederland experimenteren enkele marktpartijen inmiddels met methodieken om de koppeling te maken tussen gebruiksgebonden en materiaalgebonden CO_2-uitstoot.[75]

4.1.3 Construction Products Regulation

De Europese Construction Products Regulation (CPR),[76] oftewel de Verordening bouwproducten, maakt deel uit van het EU-plan om te komen tot een circulaire economie. In deze verordening wordt de CE-markering van bouwmaterialen geregeld. Dat wil zeggen: deze verordening bepaalt aan welke Europese eisen een bouwproduct moet voldoen op het gebied van veiligheid, gezondheid en milieubescherming.[77] Het hoofddoel van de CPR is het creëren van een gelijk speelveld voor marktpartijen die bouwproducten op de Europese markt brengen.

Oorspronkelijk dateert de CPR van 2013. In 2024 is de nieuwe CPR in werking getreden, waarin ook milieucriteria zijn opgenomen. Het betreft hier de negentien milieu-indicatoren die ook van toepassing zijn op de Nederlandse MPG-normen. Fabrikanten van bouwproducten die onder de CPR vallen moeten aantonen dat hun product voldoet aan vastgestelde technische specificaties. Voor de milieuprestaties van een product, waaronder de CO_2-uitstoot, moet bijvoorbeeld een levenscyclusanalyse zijn verricht.

75 Zie https://www.dgbc.nl/wat-is/view?title=qci-quick-carbon-indicator
76 Zie https://www.dgbc.nl/wat-is/view?title=cpr-construction-products-regulation en https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/circular-economy-action-plan?overlay=CPR%20
77 Zie https://www.rvo.nl/onderwerpen/eu-wetgeving/ce-markering

De CPR wordt stapsgewijs ingevoerd en gaat uiteindelijk gelden voor 34 productgroepen. Vanaf 2028 wordt een digitaal productpaspoort verplicht voor bouwproducten. Vanaf 2029 moeten fabrikanten van bouwproducten openheid geven over de score van hun producten op de belangrijkste indicatoren uit de levenscyclusanalyse. In 2031 zal dit voor álle indicatoren gelden. Het is de bedoeling dat in 2035 de CPR op alle productgroepen van bouwmaterialen van toepassing is.

4.2 Regelgeving voor terugdringen van CO_2-uitstoot

4.2.1 CO_2-emissiehandelssysteem

Met het Emissions Trading System (ETS) oftewel het emissiehandels-systeem[78] dat in 2005 is ingevoerd, reguleert de EU het recht van Europese bedrijven om broeikasgassen zoals CO_2 uit te stoten. Via dit systeem kan de EU voor een bepaald marktsegment een plafond stellen aan de uitstoot.

Bedrijven die onder het ETS vallen moeten hun CO_2-uitstoot monitoren en erover rapporteren. Ze moeten emissierechten hebben voor elke ton CO_2 (of andere broeikasgassen) die ze uitstoten. Deze emissierechten kunnen ze desgewenst verhandelen. Bedrijven in de staal- en betonindustrie – sectoren met een hoge CO_2-uitstoot – zullen moeten gaan investeren in duurzamere productiemethoden.

78 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/richtlijnen-emissiehandel en https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en?prefLang=nl

Emissierechten worden gratis aan bedrijven verstrekt tot een bepaald maximum;[79] daarboven moeten de rechten worden aangekocht. Op die manier worden bedrijven gestimuleerd om zo min mogelijk CO_2 uit te stoten. De totale hoeveelheid emissierechten wordt in de loop der jaren stap voor stap verminderd, waardoor het uitstootplafond gestaag omlaag gaat.

In 2023 is aanvullend op het bestaande ETS een tweede emissiehandels-systeem opgezet onder de naam ETS2. Dit nieuwe systeem is specifiek gericht op het terugdringen van de CO_2-emissies die vrijkomen in de gebouwde omgeving, het wegvervoer en kleine industrie (die niet onder het bestaande ETS valt). Het ETS2 zal in 2027 volledig operationeel zijn. Tegen 2030 zal de CO_2-uitstoot van de sectoren die eronder vallen met 42% moeten zijn verminderd ten opzichte van het niveau van 2005. Naleving van het emissiehandelssysteem gaat jaarlijks worden gemonitord.

Partijen die onder het ETS2 vallen moeten uiterlijk op 1 januari 2025 in het bezit zijn van (a) een vergunning voor de uitstoot van broeikasgassen en (b) een goedgekeurd plan voor de monitoring en rapportage van hun jaarlijkse uitstoot. Vanaf 2026 moeten de gegevens worden geverifieerd door een geaccrediteerd verificateur.

4.2.2 Carbon Border Adjustment Mechanism

Om oneerlijke concurrentie tussen Europese bedrijven en bedrijven van buiten de EU tegen te gaan is in 2023 het Carbon Border Adjustment

79 Gratis verstrekking van de rechten wordt wel toegepast bij bedrijven die last hebben van concurrentie van bedrijven uit andere landen, waar een minder restrictief (of geen) klimaatbeleid wordt gevoerd.

Mechanism (CBAM)[80] ingevoerd. Het mechanisme houdt in dat importeurs van goederen van buiten de EU waarvan de productie gepaard is gegaan met uitstoot van CO_2, een heffing moeten betalen. Op die manier ondersteunt het CBAM de werking van het emissiehandelssysteem.

Sinds 1 oktober 2023 geldt alleen een rapportageverplichting voor importeurs van bepaalde categorieën van goederen van buiten de EU: ijzer en staal, cement, meststoffen, aluminium, elektriciteit en waterstof. Met ingang van 1 januari 2026 gaat het CBAM volledig in werking. Vanaf dan moeten importeurs van goederen uit de zojuist genoemde categorieën CO_2-certificaten aankopen om de CO_2-uitstoot te corrigeren die bij de productie van de ingevoerde goederen is vrijgekomen.

4.3 Regelgeving voor duurzame financiering en maatschappelijk verantwoord ondernemen

4.3.1 Taxonomieverordening

De Europese Taxonomieverordening[81] vormt een wettelijk kader voor duurzame financiering (DGBC, 2024). De verordening bevat een classificatiesysteem aan de hand waarvan financiële marktpartijen zoals banken en beleggers en grote bedrijven kunnen bepalen of hun investeringen als duurzaam mogen worden aangemerkt en zo ja, aan welke milieudoelen ze bijdragen.

De partijen zijn verplicht te rapporteren welk deel van hun investeringen voldoet aan de duurzaamheidscriteria van de taxonomie. Hiermee moet de transparantie over duurzaamheidsprestaties van marktpartijen toenemen. Daarnaast moet de taxonomie investeerders en bedrijven helpen om bewustere keuzes te maken, zonder onbedoeld bij te dragen aan 'greenwashing' (het verschijnsel dat bedrijven hun investeringen duurzamer voorstellen dan ze zijn).[82]

De Taxonomieverordening is erop gericht dat bedrijven hun investeringen zo kiezen, dat ze bijdragen aan zes klimaat- en milieudoelstellingen:

- beperking van klimaatverandering;
- aanpassing aan klimaatverandering;
- duurzaam gebruik en bescherming van water en mariene hulpbronnen;
- transitie naar een circulaire economie;
- preventie en bestrijding van verontreiniging;
- bescherming en herstel van biodiversiteit en ecosystemen.

Economische activiteiten van bedrijven moeten volgens de Taxonomieverordening voldoen aan de volgende eisen:

- Ze moeten moet een significante bijdrage leveren aan ten minste één van de hierboven vermelde zes klimaat- en milieudoelstellingen.

80 Zie https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/douane_voor_bedrijven/content/carbon-border-adjustment-mechanism-cbam

81 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/regelgeving-esg-rapportages#block-89578877, https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities_en?prefLang=nl

82 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/regelgeving-esg-rapportages#block-89578877

- Ze mogen geen ernstige schade veroorzaken aan de vijf overige hierboven vermelde doelen.
- Ze moeten voldoen aan minimumeisen die betrekking hebben op de bescherming van mensen- en arbeidsrechten.

De Taxonomieverordening is van kracht geworden op 1 januari 2022. Per 1 januari 2024 is een bijgewerkte versie in werking getreden. Grotere bedrijven en financiële instellingen zijn verplicht om te rapporteren welke activiteiten van hun bedrijfsvoering wel en niet duurzaam zijn. Partijen zijn daarbij niet verplicht om volledig te voldoen aan de gestelde eisen. Het is ook een optie om er niet aan te voldoen, maar dan zal voor de buitenwereld zichtbaar worden dat de activiteiten van het bedrijf niet als duurzaam kunnen worden aangemerkt.

Het mkb en niet-financiële instellingen vallen nog niet onder de rapportageverplichting, maar ze mogen daar wel zelf voor kiezen. Wanneer grotere bouw- en vastgoedpartijen samenwerken met kleinere partijen (wat in de praktijk veelvuldig gebeurt), zullen ook deze ketenpartijen moeten rapporteren over de klimaat- en milieu-impact van hun activiteiten.

De Europese Commissie heeft in 2025 een 'omnibuspakket' voorgesteld waarmee ze de regelgeving wil vereenvoudigen en de duurzaamheidsrapportageverplichtingen wil toespitsen op de grootste ondernemingen.

4.3.2 Sustainable Finance Disclosure Regulation

De Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR)[83] is een Europese verordening die sinds 2021 van kracht is. De verordening verplicht financiële marktpartijen en adviseurs (zoals verzekeraars, pensioenfondsen en fondsmanagers) om in hun financiële jaarverslagen te rapporteren over de effecten van hun beleggingsbeleid aan de hand van milieu-, sociale en governancecriteria. Dit moet financiële marktpartijen stimuleren om de duurzaamheidsprestaties van hun beleggingen en fondsen te verbeteren.

In hun rapportages kunnen de financiële marktpartijen en adviseurs een financieel product classificeren als grijs (niet voldoende duurzaam), lichtgroen (met duurzaamheidskenmerken) of donkergroen (duurzaam). De rapportageplichtige partij bepaalt zelf, aan de hand van de in § 4.3.1 besproken taxonomie, in welke categorie een financieel product valt. Ze moeten dit wel aantonen. De negatieve effecten van een product op mens en milieu moeten worden bepaald aan de hand van *principle adverse impact*-indicatoren.[84] Ook als producten volgens de rapportageplichtige partij géén schade toebrengen aan mens en milieu, moet dit worden aangetoond aan de hand van hiervoor geldende criteria, die zijn opgenomen in de Taxonomieverordening.

Er moet worden gerapporteerd over de direct door de organisatie uitgestoten CO_2 en andere broeikasgassen (scope 1), over de indirecte uitstoot

83 Zie https://dgbc.foleon.com/eu-taxonomie/handreiking-eu-taxonomie/inleiding-en-leeswijzer
84 Er is zowel een aantal verplichte als een aantal optionele indicatoren voor het bepalen van negatieve effecten op mens en milieu.

door opwekking van gekochte en verbruikte elektriciteit en warmte (scope 2) en over de indirecte uitstoot door samenwerkingspartners, de toeleveringsketen en opdrachtgevers (scope 3).

4.3.3 Corporate Sustainability Reporting Directive

De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)[85] is een nieuwe EU-richtlijn die organisaties van openbaar belang – zoals banken, verzekeraars en beursgenoteerde bedrijven – verplicht om vanaf 2025 jaarlijks volgens vastgestelde normen te rapporteren over hun prestaties ten aanzien van milieu, sociale omstandigheden en bestuur (governance).[86] De richtlijn heeft tot doel om de transparantie en vergelijkbaarheid van deze rapportages te vergroten.

De richtlijn is met ingang van 2025 van toepassing op elke organisatie van openbaar belang die meer dan 500 werknemers heeft en jaarlijks over minimaal € 40 miljoen aan netto inkomsten beschikt. Hieronder vallen circa 11.700 bedrijven in de EU, waarvan honderd Nederlandse bedrijven. Ze moeten rapporteren in overeenstemming met de voorschriften uit de in § 4.3.1 besproken Taxonomieverordening.

Ook de CSRD schrijft voor dat de rapportageplichtige partijen zowel rapporteren over de directe effecten van hun beleid (scope 1), de indirecte effecten daarvan (scope 2) en de effecten bij samenwerkingspartners, de toeleveringsketen en opdrachtgevers (scope 3). Omdat het verkrijgen van informatie uit de toeleveringsketen lastig en tijdrovend is, hoeven de rapportageplichtige partijen pas vanaf het vierde jaar hierover te rapporteren.

In de komende jaren wordt het aantal partijen dat onder de rapportageverplichting valt, stap voor stap uitgebreid.[87] Het tempo van deze stappen hangt mede af van goedkeuring door Europees Parlement en raad van het hiervoor genoemde omnibuspakket van de Europese Commissie.

4.3.4 Corporate Sustainability Due Diligence Directive

De Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) is een in 2024 in werking getreden EU-richtlijn.[88] De richtlijn verplicht grote bedrijven om hun toeleveringsketens te onderzoeken op mensenrechtenschendingen en milieuvervuiling. Daarnaast moeten ze een klimaatplan opstellen met maatregelen, waarbij het verdienmodel en de bedrijfsstrategie worden ingericht op de transitie naar een duurzame economie. De richtlijn moet bedrijven ertoe aanzetten verantwoordelijkheid te nemen voor activiteiten in hun toeleveringsketen die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor mens en milieu.

85 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/regelgeving-esg-rapportages?overlay=CSRD, https://www.cobouw.nl/322025/je-kunt-het-wegzetten-als-duurzaamheidsdingetje-maar-csrd-kan-een-visitekaartje-zijn en https://www.cobouw.nl/312968/esg-vroeg-of-laat-ga-je-er-vragen-over-krijgen

86 De CSRD vervangt de Non-Financial Reporting Directive uit 2018.

87 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/regelgeving-esg-rapportages?overlay=CSRD

88 Zie https://dgbc.foleon.com/publicatie/overzicht-eu-beleid-nederlandse-bouw-en-vastgoedsector/regelgeving-esg-rapportages?overlay=CSDDD en https://www.stibbe.com/nl/publications-and-insights/de-corporate-sustainability-due-diligence-directive-csddd-is-definitief

De CSDDD is op 25 juli 2024 in werking getreden. Europese lidstaten hebben twee jaar de tijd om de richtlijn te implementeren in nationale wet- en regelgeving. Vanaf 2027 is de eerste groep bedrijven verplicht om op basis van een risicobenadering gepaste zorgvuldigheid (*due diligence*) te betrachten ten aanzien van hun eigen bedrijfsvoering, de bedrijfsvoering van dochterondernemingen en de activiteiten die worden uitgevoerd door partners in de keten. Net als bij de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD; zie § 4.3.3) wordt deze groep stap voor stap uitgebreid:

- vanaf 2027: bedrijven met meer dan 5.000 werknemers en een netto jaaromzet van € 1.500 miljoen of meer;
- vanaf 2028: bedrijven met meer dan 3.000 werknemers en een netto jaaromzet van € 900 miljoen of meer;
- vanaf 2029: bedrijven met meer dan 1.000 werknemers en een netto jaaromzet van € 300 miljoen of meer.

Mkb-bedrijven kunnen indirect met de voorschriften uit de CSDDD te maken krijgen als zij een commercieel samenwerkingsverband hebben met een partij die onder de richtlijn valt. In dat geval dient die partij haar ketenpartner adequaat te ondersteunen door bijvoorbeeld trainingen of financiële bijstand aan te bieden.

In de CSDDD is een uitzondering opgenomen voor ondernemingen in de financiële sector. Zij hoeven vooralsnog alleen voor de eigen activiteiten en de activiteiten van hun toeleveranciers het proces van gepaste zorgvuldigheid uit te voeren. De activiteiten van afnemers en eindgebruikers worden mogelijk later hieraan toegevoegd.

5 VOORBEELDEN VAN FABRIEKSMATIGE (INDUSTRIËLE) WONINGBOUW

In dit hoofdstuk bespreken we enkele voorbeelden van fabrieksmatig geproduceerde (oftewel industriële) woningbouw. De meest uiteenlopende typen woningen en wooncomplexen kunnen tegenwoordig fabrieksmatig worden vervaardigd, variërend van grondgebonden eengezinswoningen tot meergezinswoningen in middenhoogbouw en hoogbouw. Bij fabrieksmatige productie kan gebruik worden gemaakt van verschillende bouwmethoden en van verschillende materiaalstrategieën. Er is sprake van hout- en hybride bouw, woningen met lichtere installaties en hergebruikte materialen, modulaire bouw en toepassing van duurzaam beton en alternatieven voor staal.

5.1 Project Horizonwoningen in Zeewolde / Eindhoven

In het Havenkwartier in Zeewolde is in augustus 2024 begonnen met de bouw van 47 sociale huurwoningen, in opdracht van Stichting Woonpalet. Ruim de helft van de woningen die worden gerealiseerd, 27 stuks, zijn zogenoemde Horizonwoningen. Deze hebben een draagconstructie die

bestaat uit hout. Doordat de hoofdaannemer (Heijmans) de delen van deze houtskeletbouw-woningen prefab in een eigen woningfabriek produceert, kunnen de woningen op locatie worden geassembleerd.

De woningen zijn luchtdicht gebouwd met een vaste kern, waardoor ze met lichtere installaties kunnen worden geventileerd, verwarmd en gekoeld. Indien de bewoner daarmee instemt kunnen de binnenmilieuprestaties door de fabrikant worden gemonitord. Dit biedt het voordeel dat eventuele fouten vroegtijdig worden gesignaleerd en dat verbeteringen kunnen worden doorgevoerd in het ontwerp van toekomstige fabrieksmatig geproduceerde woningen.

Aan de buitenkant van de woningen zijn steenstrips aangebracht. Zo passen de woningen binnen de bestaande beeldkwaliteitsplannen. Maar er zijn technisch gezien ook andere geveloplossingen mogelijk.

Horizonwoningen, Zeewolde



Foto: Heijmans Horizon woningen in Zeewolde.

Ook in Eindhoven zijn recent Horizonwoningen gebouwd. Hier waren de 88 te realiseren woningen onderdeel van een sloop-nieuwbouwplan voor Woonstichting ‘thuis. De hoeveelheid bestaande woningen wordt in dit project verdubbeld, waarbij door circulaire sloop delen van de oude woningen worden hergebruikt. De Horizonwoningen zijn eind 2024 opgeleverd.

Horizonwoningen, Eindhoven



Foto: Thomas Dillon Peynado

5.2 Project Timber House in Amsterdam

Woontoren Timber House in Amsterdam-Noord, opgeleverd in 2022, telt 22 startersappartementen en een ‘commerciële plint’ op de begane grond. Het gebouw bestaat uit dertig gekoppelde en gestapelde modules die zijn vervaardigd uit kruislings verlijmd hout. In het midden van de woontoren bevindt zich een betonnen liftschacht.

De houten modules zijn in de fabriek al voorzien van installaties en sanitair. In die vorm zijn ze getransporteerd naar de bouwlocatie. Op die manier was er minder bouwtijd nodig én minder opslagruimte op de bouwlocatie. De totale bouwtijd van het project bedroeg slechts zes maanden.
In het project is er ruim 666 m^3 hout toegepast. In dit hout is ongeveer 414 ton CO_2 opgeslagen. Bovendien is 562 ton aan CO_2-uitstoot vermeden door de keuze om het casco niet van beton en staal te maken.

Woongebouw Timber House, Amsterdam



Foto: Finch Buildings | Timber House Amsterdam

5.3 Project SAWA in Rotterdam

Op de Lloydpier aan de Nieuwe Maas in Rotterdam wordt sinds 2022 aan SAWA gebouwd: een houten woongebouw van 50 meter hoog met daarin 109 woningen (waarvan 39 koopwoningen, 50 middenhuurwoningen, 20 vrijesectorwoningen), een horecagelegenheid en een maatschappelijke voorziening. Dit is een voorbeeld van circulaire en losmaakbare biobased bouw waarbij gebruik is gemaakt van kruislings verlijmd hout (*cross laminated timber*) voor de constructie. Dat leidt tot een gunstig CO_2-profiel. Voor de stabiliteit is het gebouw voorzien van een betonnen liftschacht voor de stabiliteit. Het SAWA-complex wordt naar verwachting in het voorjaar van 2025 opgeleverd.

SAWA, Rotterdam



Foto: Ossip van Duivenbode | SAWA van Mei architects and planners

5.4 Project KJ Den Haag

Voor het centraal station van Den Haag verrijst KJ Den Haag: de nieuwe stadsentree. Het gebouw zal bestaan uit twee torens van rond de 90 meter hoog en met daarin zowel ruimte voor winkels en bedrijven als ruimte voor (bijna 400) woningen. De naam KJ verwijst naar het Koningin Juliana Plein, dat door de inpassing van het gebouw in de ruimte zal ontstaan.
Het gebouw wordt op een grote ondergrondse fietsenstalling gebouwd, waar op termijn ook de Randstadrail onderdoor moet kunnen gaan. De constructie-eisen die hieruit voortvloeien, vragen om de inzet van veel staal en beton.

Het gebouw-in-aanbouw ziet eruit als een conventioneel gebouw, maar binnen het project KJ Den Haag wordt CO_2-arm beton toegepast op plekken waar het kan. Van de in totaal 17.000 kuub beton die nodig is, bestaat 13.000 kuub uit verduurzaamd beton. In dit beton worden staalslakken[89] gebruikt in plaats van het gebruikelijke Portlandcement. Op die manier is een CO_2-reductie van ruim 40%, oftewel 450 ton CO_2 haalbaar.

De beslissing om verduurzaamd beton in te zetten is overigens niet genomen bij aanvang van de ontwerpfase, in 2018, maar pas later in het bouwtraject – nadat het project enkele jaren had stilgelegen als gevolg van achtereenvolgens de coronacrisis, stijgende materiaalprijzen en de inval van Rusland in Oekraïne. Toen in 2022 J.P. van Eesteren bereid was gevonden het project te bouwen, is met de constructeur gekeken waar verduurzaamd beton kon worden gebruikt (Cobouw, 2025b).

Behalve de toepassing van verduurzaamd beton op basis van staalslakken worden in het project KJ Den Haag nog twee andere innovaties doorgevoerd. Zo krijgen de bovenste verdiepingen beton waaraan *biochar* is toegevoegd; een vorm van pure koolstof. De bedoeling is om daarmee het beton CO_2-neutraal te maken. Daarnaast wordt staal vervangen door een basaltvezelwapening, dat niet alleen lichter is dan staal maar dat ook een CO_2-reductie oplevert van 50%.[90]

KJ Den Haag



Foto: Laurens van Putten | ANP / Hollandse Hoogte

89 Recent onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wijst uit dat de effecten van het gebruik van staalslakken op milieu en gezondheid nog onvoldoende duidelijk zijn. Het onderzoek richtte zich op de toepassing van staalslakken in infrastructurele werken en wegbeddingen, zoals wettelijk is toegestaan (ILT, 2025). Over eventuele effecten van toepassing van staalslakken in beton is weinig bekend.

90 Zie https://www.jpvaneesteren.nl/nieuws/nog-twee-betoninnovaties-bij-kj-den-haag-biochar-en-basaltvezelwapening

5.5 Project HAUT in Amsterdam

Woontoren HAUT, gelegen aan de Amstel in Amsterdam, is met een hoogte van 73 meter en 21 verdiepingen het hoogste woongebouw van Nederland waarbij sprake is van hybride bouw: hout waar mogelijk, beton waar nodig. De woontoren is opgeleverd in 2022 en herbergt 52 luxe appartementen.

Het initiatief voor het bouwproject kwam voort uit een door de gemeente Amsterdam in 2016 uitgeschreven tender. Initiatiefnemers Lingotto, Team V architectuur en Arup Nederland haalden gezamenlijk de opdracht binnen.

Het gebouw HAUT beschikt over een materialenpaspoort waarin staat beschreven welke bouwmaterialen (hout, staal, beton, gips, glas enzovoort) op welke plekken en in welke hoeveelheden zijn gebruikt en hoe een en ander in de toekomst weer kan worden gedemonteerd. Het paspoort vermeldt ook de CO_2-uitstoot per toegepaste materiaalsoort. ‘Hout met beton’ bleek bij het vergelijken van de ontwerpvarianten beter te scoren dan ‘hout met staal’. De directeur van ingenieursbureau Arup Nederland stelt dat als HAUT in beton was gebouwd, de CO_2-uitstoot 45% hoger was geweest. Voor de houtconstructie schakelde hoofdaannemer J.P. van Eesteren de Duitse expert Brüninghoff in, die het benodigde hout inkocht in Oostenrijk, het in Duitsland verwerkte en vervolgens op de bouwplaats monteerde (HAUT CV, 2022).

Al met al HAUT is het eerste woongebouw dat de hoogste BREEAM-score voor duurzaamheid behaalde: *outstanding*.[91]

Woontoren HAUT, Amsterdam



Foto: Jannes Linders voor J.P. van Eesteren

91 BREEAM staat voor Building Research Establishment’s Environmental Assessment Method. Deze methode wordt wereldwijd toegepast voor het beoordelen van de duurzaamheid van projecten in de gebouwde omgeving.

LITERATUUR

ABDTOPConsult (2023). *Normeren en beprijzen van stikstofemissies. Sturen op stikstof.* Den Haag: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

ABN AMRO (2023). *Stand van de bouw: de bouwsector in economisch perspectief.* Geraadpleegd op 6 april 2025, via https://www.abnamro.nl/nl/media/stand-van-de-bouw-augustus-2023_tcm16-205904.pdf

Adviesgroep STOER (2025). *Sneller, meer, goedkoper*. Conceptrapport fase 1. Geraadpleegd op 6 april 2025, via https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/bouwberaad/documenten/rapporten/2025/04/01/conceptrapport-stoer-fase-1

Alba Concepts, BOUWscoop & C-creators (2024). *Inzicht in de bouw- en investeringskosten van houtbouw*. 's-Hertogenbosch: Alba Concepts.

ARUP (2025). *Brandveiligheid massieve houtbouw*. Achtergrondrapport bij NTA 6125 (concept). Reference: 298477-00. Concept Nederlandse vertaling. Geraadpleegd op 15 april, via https://www.nen.nl/media/wysiwyg/NTA_6125_Achtergrond_rapport_-_Nederlandse_concept_vertaling.pdf

AT Osborne (2021). *Circulaire materialen in de bouw: juridische feiten en fabels over hoogwaardig hergebruik.* Baarn.

Autoriteit woningcorporaties (2025). *Staat van de corporatiesector 2025*. Den Haag: Inspectie Leefomgeving en Transport.

Betonakkoord (2024). Geraadpleegd op 13 september 2024 via https://www.betonakkoord.nl/

Betonakkoord, Bouwakkoord Staal, Betonhuis, VERAS en Cirkelstad (2025). *Verplichting tot circulair slopen voor beton, staal en hout: Verzoek vanuit de markt.* Geraadpleegd op 7 mei 2025 via https://www.duurzaam-ondernemen.nl/wordpress/wp-content/uploads/2025/02/20250122-Notitie-Circulair-slopen-bijlage-bij-reactie-Ketenplan-Beton.pdf

Bodemrichtlijn.nl (2024). *Bouwstoffase betongranulaat, metselwerkgranulaat en menggranulaat als funderingslaag in de wegenbouw.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.bodemrichtlijn.nl/bouwstoffen-afvalstoffen/ba007-02-01?q=bouwstoffase+betongranulaat

Bouwakkoord Staal (2023). *Bouwakkoord Staal: samen voor duurzamer staal in de bouw.* Geraadpleegd op 13 september 2024, via https://bouwakkoordstaal.nl/

BZK (2022). *Nationale Woon- en Bouwagenda.* Den Haag.

BZK, IenW, LNV & EZK (2023). *Nationale aanpak biobased bouwen: van boerenland tot bouwmateriaal.* Den Haag.

CBS (2018). *Woonoppervlakte in Nederland.* Geraadpleegd op 19 maart 2025, via https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/22/woonoppervlakte-in-nederland

CBS (2021). *Huishoudensprognose 2021-2070: Groei aantal huishoudens houdt aan.* Geraadpleegd op 19 maart 2025, via https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2021/huishoudensprognose-2021-2070-groei-aantal-huishoudens-houdt-aan/2-belangrijkste-ontwikkelingen

CBS (2025). *Nieuwbouwwoningen; inputprijsindex bouwkosten 2000=100, vanaf 1990*. Geraadpleegd op 30 maart 2025, via https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80444ned/table?ts=1747731891461

City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen (2022). *City Deal Circulair en Conceptueel Bouwen.* Geraadpleegd op 26 september 2025, via https://citydealccb.nl/

Cirkelstad, Alba Concepts, Netwerk Conceptueel Bouwen, Building Balance, Platform Prefab & City Deal (2024). *Woningconcepten en hun prestaties.* Geraadpleegd op 23 januari 2025, via https://www.cirkelstad.nl/wp-content/uploads/2024/11/Woningconcepten2024_laatste-versie-WEB.pdf

Climate Cleanup Foundation (2024). *Biobased Construction: Certification Protocol for the measurement of net carbon removal benefit*. Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://climatecleanup.org/wp-content/uploads/2024/05/EN_Climate_Cleanup_Certification_Protocol_Biobased_Construction_v1.0-4.pdf

Cobouw (2023). *Doorzagen 94 | Betaalbaar bouwen doe je zo.* [Audio podcast december 2023]. Geraadpleegd op 13 september 2024, via https://open.spotify.com/episode/3wEOBkRzxhBFbfx2Tnluvm?si=BU3dS74wSzilKD-t2ETZfw&nd=1&dlsi=781ef298b1ef42c8

Cobouw (2024a). *Bouwers van morgen #2 | Joziene van de Linde & Roelof Faber*. [Audio podcast juni 2024]. Geraadpleegd op 25 september 2024, via https://open.spotify.com/episode/2vSN4TdYMwZ2E49K1tlbnK

Cobouw (2024b). *Bouwers van morgen #3 | Harry van Zandwijk & Maarten Strijdonk.* [Audio podcast juni 2024]. Geraadpleegd op 25 september 2024, via https://open.spotify.com/episode/3Z9Ed3FPsCbatVLZwrxQvh

Cobouw (2025a). *Brandveiligheidsbureaus keren zich ineens tegen NEN-vuurregels massieve houtbouw*. Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://www.cobouw.nl/327232/brandveiligheidsbureaus-keren-zich-ook-tegen-nen-vuurregels-massieve-houtbouw

Cobouw (2025b). *Op Haagse woontorens doet J.P. van Eesteren portlandcement bijna volledig in de ban.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.cobouw.nl/327075/op-haagse-woontorens-doet-j-p-van-eesteren-portlandcement-bijna-volledig-in-de-ban

Copper8, Arcadis, EX'TAKS, Superuse, Het Groene Brein, ABN-AMRO, Gemeente Rotterdam, ROM & Gemeente Amsterdam (2022). *Circulair bouwen: hoe reken je het rond? Kan een lastenverschuiving van arbeid naar grondstoffen helpen in de transitie naar een circulaire bouweconomie?* Amsterdam: Copper8.

Copper8 & Metabolic (2023). *Circulaire bouw 2035: aanzet tot een toekomstperspectief.* Amsterdam: Copper8.

Copper8, Metabolic, NIBE & Alba Concepts (2023). *Woningbouw binnen planetaire grenzen: materiaalvraag, CO_2-uitstoot & milieu-impact van de Nederlandse woningbouw.* Amsterdam: Copper8.

Copper8 (2024). *Milieuwinst industrieel bouwen: analyse CO_2-uitstoot transport & materieel, bouwafval en fabrieksbouw voor traditionele en industriële bouw.* Amsterdam.

Copper8 & Climate Cleanup (2025). *CO_2-vastlegging in biobased bouwmaterialen: overzicht van CO_2-certificaten en emissierapportages op project-, organisatie- en landelijk niveau*. Amsterdam: Copper8.

CRa (2022). *Bouw in de buurt: leidraad voor Nederland.* Den Haag: College van Rijksadviseurs.

CRa (2025a). *Een nieuwe bouwcultuur: op weg naar biobased & natuurinclusief bouwen*. Den Haag: College van Rijksadviseurs.

CRa (2025b). *10 inzichten uit het programma 'Een nieuwe bouwcultuur, biobased & natuurinclusief bouwen'* [nog te verschijnen].

DGBC (2021). *#BuildingLife Case: Biopartner 5*. Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.dgbc.nl/nieuws/buildinglife-case-biopartner-5/

DGBC (2024). *EU Taxonomie: betekenis voor de bouw- en vastgoedsector. Whitpaper*. Den Haag: Dutch Green Building Council.

DGBC, Stichting W/E Adviseurs, OMRT & Brink (2024). *Methode adaptief vermogen gebouwen.* Versie 2.0 (2024). Den Haag: Dutch Green Building Council.

Duurzaam Gebouwd (2023). *Steeds meer corporaties bouwen in hout*. Geraadpleegd op 18 januari 2025, via https://www.duurzaamgebouwd.nl/artikel/20241117-40-corporaties-actief-met-houtbouw-een-overzicht

EIB & Metabolic (2022). *Materiaalstromen in de bouw en infra: materiaalstromen, milieu-impact en CO_2-emissies in 2019, 2030 en 2050.* Amsterdam: Economisch Instituut voor de Bouw.

EIB (2024). *Meer woningen door verbouw: potentie en belemmeringen bij optoppen, splitsen en transformeren.* Amsterdam: Stichting Economisch Instituut voor de Bouw.

EIB (2023a). *Industrieel bouwen en de bouwarbeidsmarkt. Het potentieel en de gevolgen van industriële woningbouw*. Amsterdam: Stichting Economisch Instituut voor de Bouw.

EIB (2023b). *Analyse aanscherping MPG-norm: verkenning van de gevolgen van het aanscherpen van de MPG-norm*. Amsterdam: Stichting Economisch Instituut voor de Bouw.

Europese Unie (2003). Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (Voor de EER relevante tekst). Publicatieblad van de Europese Unie, L 275/32, 25-10-2003.

Follow the money (2025). *Hoe het afval van Tata Steel al jaren als bouwstof in de bodem verdwijnt.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.ftm.nl/artikelen/hoe-het-afval-van-tata-steel-al-jaren-als-bouwstof-in-de-bodem-verdwijnt?utm_medium=social&utm_campaign=sharebuttonleden&utm_source=mail

FRK & CRa (2023). *Ruimtelijke kwaliteit bij industriële woningbouw: een architectonisch kader.* Den Haag: Federatie Ruimtelijke Kwaliteit en College van Rijksadviseurs.

Gideon (2024). *Aanscherping van de MPG terugdraaien: een gemiste kans voor de woonopgave.* Open brief aan minister Mona Keijzer. Doetinchem.

HAUT CV (2022). *HAUT: het verhaal van HAUT.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://houtdenatuurlijkekeuze.be/wp-content/uploads/2022/07/220316-HAUT-het-verhaal-van-HAUT-def95.pdf

Het Nieuwe Normaal (2024). *Circulaire ambities binnen handbereik: een eenduidige taal met haalbare én ambitieuze circulaire prestaties voor de bouwsector.* Geraadpleegd op 26 september 2024, via https://www.hetnieuwenormaal.nl/

Horsting, A. & Woltjer, J. (2024). *Houtbouw pakt woning- én klimaatcrisis aan.* Geraadpleegd op 13 september 2024, via https://esb.nu/houtbouw-pakt-woning-en-klimaatcrisis-aan/

IBO (2024). *Op grond kun je bouwen: IBO woningbouw en grond.* Eindrapport. Den Haag: Interdepartementaal Beleidsonderzoek Woningbouw en Grond.

IIGCC (2025). *Investors warn Omnibus package could weaken EU sustainability disclosures, harming investment and economic competitiveness.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.iigcc.org/media-centre/investors-warn-omnibus-package-could-weaken-eu-sustainability-disclosures-harming-investment-and-economic-competitiveness

IGG Bouweconomie (2023). *Stijgende bouwkosten en een onderzoek naar de compensatiemogelijkheden.* Whitepaper. Den Haag.

ILT (2025). *Toepassing LD-staalslakken op land te risicovol voor milieu.* Geraadpleegd op 25 april 2025, via https://www.ilent.nl/documenten/leefomgeving-en-wonen/bodem/bodemtoezicht/signaalrapportages/toepassing-ld-staalslakken-op-land-te-risicovol-voor-milieu

Kabinet-Schoof (2024). *Regeerprogramma: uitwerking van het hoofdlijnenakkoord door het kabinet.* Bijlage 1157122 bij brief van de minister-president aan de Tweede Kamer d.d. 13 september 2024. Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 36 471, nr. 96.

Kennisinstituut KERN (2025). *Passief bouwen: een klein maar fijn verschil.* Geraadpleegd op 19 maart 2025, via https://kennisinstituutkern.nl/passief-bouwen/

KGG (2025). *Routekaart Koolstofverwijdering.* Den Haag: Ministerie van Klimaat en Groene Groei.

Lente-akkoord 2.0 (2023). *De houten woning: de consument over wonen in houtbouw*. Geraadpleegd op 8 april 2025, via https://www.houtwereld.nl/wp-content/uploads/2023/05/Lente-Akkoord-White-Paper-Consumentenperceptie-Houtbouw-11MEI2023-1.pdf

Lente-akkoord 2.0 (2024a). *Publicatie Installatie-armer bouwen: een inventarisatie van kansen, struikelblokken en ideeën.* Geraadpleegd op 19 maart 2025, via https://www.lente-akkoord.nl/nieuws/publicatie-installatie-armer-bouwen-een-inventarisatie-van-kansen-struikelblokken-en-idee%C3%ABn

Lente-akkoord 2.0 (2024b). *Lente-akkoord 2.0: circulair industrieel bouwen: het verschil maken we samen.* Geraadpleegd op 26 september 2024, via https://www.lente-akkoord.nl/

Luijkx, T. (2024). *Concurrerend bouwen met hout: wat kost de bouw van een huurwoning?* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://www.watkostdebouwvaneenhuurwoning.nl/publicaties/

Madaster (2025). *Samen de toekomst van bouwen transformeren.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://madaster.nl/

Metabolic & DGBC (2023). *Routekaarten voor een duurzame bouw: haalbaarheid CO_2-reductie strategie bouwmaterialen industrieën.* Amsterdam: Metabolic.

MRA (2021). *Green Deal Houtbouw: duurzaam uit de crisis: gericht op de uitvoering van de schaalsprong houtbouw in de Metropoolregio Amsterdam 2021-2025.* Convenant. Amsterdam: Metropoolregio Amsterdam.

Natuur en Milieu (2025). *Natuurlijk, koel en comfortabel: een onderzoek naar de potentie van biobased isolatie.* Utrecht.

Palmboom, F. (2023). *Ruimtelijke kwaliteit bij fabrieksmatige bouw: een stedenbouwkundig kader.* Amersfoort: Federatie Ruimtelijke Kwaliteit & College van Rijksadviseurs.

PBL (2023). *Kenmerken, voorraad en materiaalketens van de bouw. Naar een circulaire bouw: beschrijving huidige woning- en utiliteitsbouw.* Achtergrondrapport. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

PBL (2024). *Klimaat- en Energieverkenning 2024.* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Rabobank (2025). *Kwartaalbericht Woningmarkt: nóg hogere huizenprijzen en meer woningverkopen in het verschiet*. RaboResearch, 12 maart 2025. Geraadpleegd op 15 april 2025, via https://www.rabobank.nl/kennis/d011469462-kwartaalbericht-woningmarkt-nog-hogere-huizenprijzen-en-meer-woningverkopen-in-het-verschiet

Rooij, L. de (2023). *Toxische substanties in de bouw: toxische substanties staan circulair bouwen in de weg.* Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://www.dgbc.nl/nieuws/toxische-substanties-staan-circulair-bouwen-in-de-weg/

Rutten, M. (2024). *Industriële bouw is een flinke puber.* Geraadpleegd op 29 oktober 2024, via https://www.bouwtotaal.nl/2024/03/industriele-bouw-is-een-flinke-puber/

RVO (2024). *Verwachte gevolgen verlaging vrijstelling groen beleggen.* Den Haag: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland.

Staatscommissie demografische ontwikkelingen 2050 (2024). *Gematigde groei: rapport van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050.* Den Haag.

Stadkwadraat, Fakton, Van der Krabben, E. (2023). *Tegenwind in gebiedsontwikkeling: een onderzoek ter onderbouwing van de start-bouwimpuls (SBI)*. Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/11/10/rapport-tegenwind-in-gebiedsontwikkeling

Stauttener, T. (2024). Gebiedsontwikkeling moet door! Nieuw beleid en maatregelen in tijden van financiële tegenwind. *Grondzaken en gebiedsontwikkeling, 1,* p. 6-11.

Stec Groep (2020). *Wat is grond waard? Onderzoek naar gemeentelijk grondprijsbeleid.* Arnhem.

Stichting W/E adviseurs (2023a). *Zo bouwen we binnen ons CO_2-budget.* Geraadpleegd op 29 oktober 2024, via https://www.w-e.nl/kennisbank/zo-bouwen-we-binnen-ons-co2-budget/

Stichting W/E adviseurs (2023b). *Verkenning MPG-score ≤ 0,5: inventarisatie van praktische mogelijkheden en belemmeringen voor verschillende woningtypen.* W/E rapport 30750. Utrecht.

Tiekstra J. (2024). Onrust over de milieuscore van biobased materialen: biobased bouwmaterialen hebben méér milieu-impact dan gehoopt. Dat doorkruist politieke belangen. Maar scoren ze wel zo slecht? *Binnenlands Bestuur,* 10-2024. Geraadpleegd op 7 april 2025, via https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/onrust-over-milieuscore-biobased-materialen

Toekomstbestendig bouwen.nl (2024). *Convenant Toekomstbestendig bouwen.* Geraadpleegd op 20 maart 2025, via https://toekomstbestendigbouwen.nl/app/uploads/2024/10/Convenant-Toekomstbestendig-Bouwen-2.0-4-oktober-2024.pdf

Transitieteam Circulaire Bouweconomie (2023). *Advies maatregelen CO_2-reductie voor korte-termijn en sturing vanuit CO_2-budget*. Geraadpleegd op 15 april 2025, via https://circulairebouweconomie.nl/wp-content/uploads/2024/03/Advies-maatregelen-CO_2-reductie-voor-korte-termijn-en-sturing-CO_2-budget.pdf

Transitieteam Circulaire Bouweconomie (2025). *Van koplopers naar peloton: samen naar 100% circulair. Uitvoeringsprogramma Circulaire Bouweconomie 2025-2026 van het Transitieteam CBE.* Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://circulairebouweconomie.nl/wp-content/uploads/2025/03/2025.02.27-.-DIGITAL-CirculaireBouweconomie_Brochure2025.pdf

Tweede Kamer (2024). *Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2025); Amendement van de leden Van Eijk en Vermeer over het uitbreiden van de vrije ruimte in de werkkostenregeling.* Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, 36 602, nr. 93.

Vereniging Circulair Friesland (2024). *Beleidsaanbevelingen Bouw, 26 september 2024*. Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://circulairfriesland.frl/kennisbank/beleidsaanbevelingen-bouw/

VRO (2024). *Innovatie en opschaling woningbouw.* Bijlage 1174858 bij brief van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de Tweede Kamer van 11 december 2024, vergaderjaar 2024–2025, 32 847, nr. 1237.

VRO (2025). *Aangepaste wijzigingsbesluit en wijzigingsregeling milieuprestatie gebouwen (MPG).* Brief van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de Tweede Kamer van 2 april 2025. Tweede Kamer, vergaderjaar 2024-2025, 28 325, nr. 279.

Wilbrink, B. & Butler B. (2024). Ambitieuzer klimaatbeleid met normeren en beprijzen is op termijn goedkoper. *ESB*, 109(4835), p. 294-297.

WKR (2024). *De lucht klaren? Advies over uitgangspunten en beleid voor sturing op CO_2-verwijdering uit de atmosfeer*. Den Haag: Wetenschappelijke Klimaatraad.

WUR (2024). *Bio-based building products in the Dutch Environmental Database (NMD). Part 3: Example calculations on the environmental impact of A) building products and B) reference buildings to show the effects of: 1) bio-based vs. conventional building products, 2) crediting biogenic carbon storage.* Report 2631, December 2024. Wageningen Food & Biobased Research. Geraadpleegd op 16 april 2025, via https://doi.org/10.18174/683389

BIJLAGEN

BEGRIPPENLIJST

In deze bijlage geven we een beknopte toelichting bij enkele bouw-gerelateerde begrippen die in de tekst van dit advies voorkomen. De toelichtingen zijn deels gebaseerd op het *Duurzaam bouwen-woordenboek* van DGBC.[92]

Aanpasbaar bouwen

Aanpasbaar bouwen – ook wel 'adaptief bouwen' genoemd – is een manier van bouwen waarbij zowel in het gebouwontwerp als tijdens de bouwfase rekening wordt gehouden met de behoefte die in de toekomst kan ontstaan om het gebouw op een ándere manier te gebruiken. Er worden bijvoorbeeld maatregelen getroffen waardoor een woning relatief gemakkelijk kan worden gesplitst of uitgebreid.

BENG

BENG staat voor bijna-energieneutrale gebouwen. De BENG-normen die de Nederlandse overheid hanteert zijn de Nederlandse vertaling van de EU-richtlijn voor de energieprestatie van gebouwen, oftewel de Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De normen hebben betrekking op het energieverbruik *in de gebruiksfase* van gebouwen.

92 Zie https://www.dgbc.nl/woordenboek/

Besluit bouwwerken leefomgeving

Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) bevat regels die de veiligheid en duurzaamheid van bouwwerken moeten waarborgen en ook de gezondheid van de mensen die erin werken en wonen. Het Bbl bevat ook regels voor het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden.

Biobased bouwmaterialen

Biobased bouwmaterialen zijn gemaakt van natuurlijke, hernieuwbare grondstoffen. Meestal gaat het om materialen vervaardigd uit hout of vezelgewassen. Vlas, hennep, stro en olifantsgras zijn vezelgewassen die veel worden gebruikt in biobased bouwmaterialen.

Bouwketen

De bouwketen bestaat uit alle partijen die betrokken zijn bij het bouwproces. Denk aan investeerders, ontwikkelaars, corporaties, gemeenten, ontwerpers, constructeurs, installateurs, bouwmateriaalproducenten en bouwers.

Broeikasgassen

De uitstoot van broeikasgassen is een belangrijke oorzaak van klimaatverandering. Voorbeelden van broeikasgassen die in onze atmosfeer voorkomen zijn kooldioxide (CO_2), methaan (CH4), lachgas (N2O) en ozon (O3).

Bruto vloeroppervlak

Het bruto vloeroppervlak (BVO) van een gebouw geeft het aantal vierkante meters van een gebouw weer, waarbij ook de oppervlakte van muren, pilaren en trapgaten wordt meegerekend. Zie ook *gebruiksvloeroppervlak*.

Carbon credits

Carbon credits – ook wel CO_2-certificaten genoemd – zijn verhandelbare certificaten die de reductie, vermijding of verwijdering van één ton CO_2-equivalent representeren. Carbon credits vertegenwoordigen een geldwaarde.

CO_2-emissiehandelssysteem / ETS

Het Europese CO_2-emissiehandelssysteem, vaak aangeduid met de afkorting ETS van 'Emissions Trading System', is een systeem waarmee de Europese Unie sinds 2005 het recht van Europese bedrijven reguleert om broeikasgassen zoals CO_2 uit te stoten. Met één emissierecht mag een bedrijf 1 ton aan broeikasgassen uitstoten. Uitstootrechten kunnen worden gekocht en verkocht. Het aantal beschikbare rechten is gelimiteerd en loopt terug, waardoor de emissieruimte voor bedrijven langzaam maar zeker afneemt.

CO_2-reductie

CO_2-reductie is het terugdringen van CO_2-uitstoot.

Corporate Sustainability Reporting Directive

De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) is een Europese richtlijn die grote bedrijven verplicht om aan de hand van vooraf vastgestelde criteria te rapporteren over hun duurzaamheid, hun sociale beleid en hun bestuur (*governance*).

Energy Performance of Buildings Directive

De Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de energieprestatie van gebouwen.

Fabrieksmatig bouwen

Bij fabrieksmatige woningbouw – ook wel *industriële woningbouw* genoemd – worden woningonderdelen of complete woningen seriematig geproduceerd in een productiehal. Na transport kunnen de woningonderdelen c.q. woningen in korte tijd op de bouwplaats in elkaar worden gezet.

Gebruiksgebonden emissies

Gebruiksgebonden emissies zijn de hoeveelheden CO_2 die vrijkomen in de *gebruiksfase* van woningen, bijvoorbeeld bij het verwarmen, koelen en ventileren.

Gebruiksvloeroppervlak

Het gebruiksvloeroppervlak (GO) van een gebouw geeft het aantal vierkante meters van een gebouw weer, waarbij – anders dan bij de berekening van het bruto vloeroppervlak (BVO) – muren, pilaren en trapgaten níet worden meegerekend.

Installatiearm bouwen

Installatiearm bouwen houdt in dat er bij de bouw van een woning minder en/of lichtere technische installaties voor de verwarming, koeling en ventilatie van een woning worden gebruikt.

Levenscyclusanalyse

In een levenscyclusanalyse worden de milieueffecten van een bouwproduct of gebouwinstallatie in kaart gebracht. Daarbij wordt onder meer gekeken naar materiaal- en energieverbruik, grondstofwinning en recyclemogelijkheden.

Losmaakbaarheid

De losmaakbaarheid van een gebouw is de mate waarin gebouwonderdelen en materialen uit elkaar zijn te halen, zodat ze in aanmerking komen voor hergebruik.

Materiaalgebonden emissies

Materiaalgebonden emissies zijn de hoeveelheden CO_2 die vrijkomen in de *bouwfase* van woningen, dat wil zeggen bij de productie en het vervoer van bouwmaterialen en bij de toepassing van deze materialen op de bouwplaats of in de woningfabriek.

Milieuprestatie gebouwen

De milieuprestatie van gebouwen (afgekort MPG) geeft aan wat de milieueffecten zijn van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Bij de berekening van de milieuprestatie wordt onder meer gekeken naar CO_2-uitstoot, naar vermesting van de bodem en naar het vrijkomen van stoffen die negatieve effecten kunnen hebben op de menselijke gezondheid.

Nationale Milieudatabase

De Nationale Milieudatabase is een databank waarin sinds 2013 gegevens worden bijgehouden over de milieuprestaties van gebouwen en bouwproducten.

Residuele grondwaardebepaling

De residuele grondwaardebepaling is een methode om de grondwaarde van een woning te berekenen. De methode houdt in dat verwachte marktwaarde van een woning wordt verminderd met de verwachte kosten die nodig zijn om die woning te realiseren.

Stichtingskosten

De stichtingskosten zijn de optelsom van alle kosten die gemaakt moet worden voor het realiseren van een bouwproject. Het gaat daarbij zowel om de bouwkosten als om de grondkosten.

Sustainable Finance Disclosure Regulation

De Sustainable Finance Disclosure Regulation (SFDR) is een Europese verordening die financiële marktpartijen verplicht om informatie te verschaffen over hun duurzaamheidsbeleid en om transparant te zijn over de manier waarop ze daaraan uitvoering geven.

Taxonomieverordening

De Europese Taxonomieverordening bevat een classificatiesysteem aan de hand waarvan bedrijfsactiviteiten als ‘duurzaam’ kunnen worden aangemerkt.

Total cost of ownership

Total cost of ownership is het totaal van de kosten die op korte en langere termijn gemoeid zijn met de aanschaf en het bezit van een woning. Het gaat daarbij ook om kosten voor energiegebruik, woningonderhoud, vervanging van installaties of bouwkundige aanpassingen.

Whole Life Carbon-aanpak

De Whole Life Carbon-aanpak voor de gebouwde omgeving is een beleidsproject van de Europese Commissie waarmee zij de uitstoot van CO_2 en andere broeikasgassen wil verminderen in alle bestaansfasen van een gebouw: (a) de grondstoffenwinning, (b) de bouw, (c) het gebruik, (d) de sloop en (e) de verwerking van het sloopmateriaal. De regels zullen zich richten op het terugbrengen van uitstoot tijdens het gebruik én tijdens de constructie van gebouwen. De Whole Life Carbon-aanpak vloeit voort uit de vernieuwde Energy Performance of Buildings Directive (EPBD IV).

TOTSTANDKOMING

Samenstelling raadscommissie

Ir. C.M. (Karin) Sluis, raadslid Rli en commissievoorzitter

Drs. J.A. (Jeanet) van Antwerpen, raadslid Rli

Drs. A. (Annemarie) van Doorn, extern commissielid (oprichter Social Value Foundation en voormalig directeur en oprichter Dutch Green Building Council)

G. (Gerard) Roemers MSc, extern commissielid (Programme Developer AMS Institute en voormalig directeur Cities & Built Environment, Metabolic)

Samenstelling projectteam

Dr. B. (Bas) Waterhout, projectleider

Ir. T.A. (Thomas) Dillon Peynado, projectmedewerker, vanaf 15 april 2024

S.A.H. (Sonja) Middendorp, projectondersteuner

Dr. ir. G.M. (Geert) Munnichs, projectmedewerker

Geraadpleegde personen en instanties

David Anink, W/E adviseurs duurzaam bouwen

Jelmer Alberts, Bouwend Nederland

Christopher Baan, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Jeroen Bart, Techniek Nederland

Thomas van Belzen, Cobouw

Rikkert Besselse, Rabobank

Jan van Beuningen, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Lian Blok, College van Rijksadviseurs

Harry Boeschoten, Staatsbosbeheer

Michiel Boesveld, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Sybren Bosch, Copper8

Claudia Bouwens, NEPROM

Daphne Braal, Dutch Green Building Council

Dirk Breedveld, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Jacqueline Cramer, Betonakkoord en Bouwakkoord Staal

Jeroen Derkx, InvestNL

Pauline van Dijk, Provincie Zuid-Holland

Robert Dijksterhuis, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Andy van den Dobbelsteen, TU Delft

Onno Dwars, Ballast Nedam

Steve Goossens, APG

Roy Gosenshuis, Triodos

Jan Willem van de Groep, Building Balance

Jan-Willem Groot, Nationale Milieudatabase

Rienke Groot, College van Rijksadviseurs

Vincent Gruis, TU Delft

Tom van Haaren, Gemeente Rotterdam

Atto Harsta, De Bouwcampus

Emma Hartholt, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Ruben Heezen, Bouwend Nederland

Kitty de Heiden, Triodos

Michel Heijdra, Ministerie van Klimaat en Groene Groei

Bart van den Heuvel, Building Balance
Annius Hoornstra, The Positive Lab
Simone Huijbregts, College van Rijksadviseurs
Jan Kadijk, Dutch Green Building Council
Lena Knappers, College van Rijksadviseurs
Nicoline Kok, College van Rijksadviseurs
Marjolein Koningen, Gemeente Almere
Rianne Koster, Triodos
Erwin van der Krabben, Radboud Universiteit
Chris Kuijpers, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Guido La Rose, Gemeente Tilburg
Mantijn van Leeuwen, NIBE
Thijs Luijkx, IJKX b.v./Watkostdebouwvaneenhuurwoning
Bouwe Meijer, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Jeroen Mens, Platform31
Sander Mirck, Mirck Architecture
Martin Mooij, Dutch Green Building Council
Robert Mullink, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
William van Niekerk, TKI Bouw en Techniek
Laetitia Nossek, Dutch Green Building Council
Hanna Lára Pálsdóttir, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Steven van Polen, Planbureau voor de Leefomgeving
Raimondo Otten, Inexeon
Steven Rietberg, Triodos
Mattijs Rommelse, Gemeente Rotterdam
Carla Rongen, Hogeschool Arnhem-Nijmegen
Trudy Rood, Planbureau voor de Leefomgeving
Niels Ruijter, NVTB
Paul de Ruiter, Paul de Ruiter Architects
Marjet Rutten, Gideon Building Transition
Marrit van der Schaar, Provincie Utrecht
Thijn Schouten, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Gerda van der Singel, Miedema Bouwmaterialen
Liesbeth Spies, Aedes
Abdessamad Srour, Bouwend Nederland
Theo Stauttener, Stadkwadraat
Wouter Streefkerk, Gemeente Rotterdam
Anne van Stijn, Aedes
Harriet Tiemens, Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen
Daan Vanhouten, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
Arno Visser, Bouwend Nederland
Francesco Veenstra, College van Rijksadviseurs
Laurens de Vrijer, Techniek Nederland
Henk Wanningen, Staatsbosbeheer
Derk Welling, APG
Sander Woertman, NEPROM
Lucas Wouters, APG
Ruben Zonnevijlle, Dutch Green Building Council

Expertmeetings 21 mei 2024

Opdrachtgevers

Erik Bouwens, De Alliantie

Rik Hartog, Bolton Bouw

Jagoda Krzystanek, Gemeente Amersfoort

Maaike Perenboom, Synchroon

Timothy Prescott, Bouwinvest

Materialenproducenten en -leveranciers

Ronald Balvers, GP Groot

Anja Buchwald, ASCEM

Emmanuel Laugs, Ekoplus Ecologische bouwstoffen

Rogier van Mensvoort, Isovlas

Sander Rutten, Building Balance

Thies van der Wal, VBI

Bouwers en ontwerpers

Gerard Bac, Heembouw

Arend van de Beek, Lagemaat

Rob Doomen, Pieters Bouwtechniek

Dick van Ginkel, TBI Woonlab

Réno Mol, Finch Buildings

Menno Rubbens, CEPEZED

Wietse de Vries, Bouwgroep Dijkstra Draisma

Werkbezoek 10 juni 2024, woningfabriek Heijmans, Heerenveen

Joost van Asch, Heijmans Woningbouw B.V.

Harwil de Jonge, Heijmans Woningbouw B.V.

Pim Ketelaars, Heijmans Woningbouw B.V.

Werkbezoek 10 juni 2024, Miedema Bouwgroep, Leeuwarden

Paul Hoekstra, Miedema Bouwmaterialen

Marthijs Roorda, Green Inclusive

Sietse Ros, Miedema Bouwmaterialen

Gerda van der Singel, Miedema Bouwmaterialen

Werner Valk, DW Bouw

Loraine Westerneng, Green Inclusive

Expertgesprekken 10 juli 2024

Woningcorporaties

Robbert Groeneveld, Woonstad Rotterdam

Gerrolt Ooijman, Wonion

Woningbeleggers

Irmine van der Geest, Amvest

Ingrid Hulshoff, Achmea

Banken/financiers

Leontien de Waal, ABN-AMRO

Expertmeeting 9 oktober 2024

Erik Bouwens, De Alliantie

Dick van Ginkel, TBI Woonlab

Atto Harsta, De Bouwcampus

Tom Jongen, Royal BAM Group nv

Sebastiaan Knepper, Gemeente Delft

Maarten Markus, AM

Tim Vermeend, Urban Climate Architects

Jelle Weever, Weever Bouw

Sander Woertman, NEPROM

Ambtelijke contactgroep

Niek Hazendonk, Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Allard Lambers, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bouwe Meijer, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Peter Oei, Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

Hanna Lára Pálsdóttir, Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Jaap Stokking, Ministerie van Economische Zaken

Externe referenten

Cecile van Oppen, Copper8 (adviesversie oktober 2024)

Francesco Veenstra, College van Rijksadviseurs (adviesversie oktober 2024 en januari 2025)

OVERZICHT PUBLICATIES

2025

Falen en opstaan: naar een doeltreffende aanpak van problemen in de leefomgeving. Mei 2025 (Rli 2025/01)

2024

Waardevol regeren: sturen op brede welvaart. Juli 2024 (Rli 2024/04)

Met recht balanceren: juridisering in de leefomgeving. Juni 2024 (Rli 2024/03)

Ruimtelijke ordening in een veranderend klimaat. Juni 2024 (Rli 2024/02)

Goed gefundeerd: advies om te komen tot een nationale aanpak van funderingsproblematiek. Februari 2024 (Rli 2024/01)

2023

Systeemfalen in het leefomgevingsbeleid: een probleemverkenning. December 2023 (Rli 2023/08)

De uitvoering aan zet: omgaan met belemmeringen bij de uitvoering van beleid voor de fysieke leefomgeving. December 2023 (Rli 2023/07)

Weg van de wegwerpmaatschappij. November 2023 (Rli 2023/05)

Samen werken: kiezen voor toekomstbestendige bedrijventerreinen. Oktober 2023 (Rli 2023/04)

Goed water goed geregeld. Mei 2023 (Rli 2023/02)

Elke regio telt! Een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's. Maart 2023 (Rli 2023/01)

2022

Financiering in transitie: naar een actieve rol van de financiële sector in een duurzame economie. December 2022 (Rli 2022/05)

Towards a sustainable food system: a position paper on the framework law. December 2022 (Rli/EEAC)

Splijtstof?: Besluiten over kernenergie vanuit waarden. September 2022 (Rli 2022/04)

Onderdak bieden: sturen op prestaties van woningcorporaties. Mei 2022 (Rli 2022/03)

Natuurinclusief Nederland: natuur overal en voor iedereen. Maart 2022 (Rli 2022/01)

2021

Boeren met toekomst. December 2021 (Rli 2021/06)

Geef richting, maak ruimte! November 2021 (Rli 2021/05)

Investeren in duurzame groei. Oktober 2021 (Rli 2021/04)

Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid. Februari 2021 (Rli 2021/03)

Digitaal duurzaam. Februari 2021 (Rli 2021/02)

Waterstof: de ontbrekende schakel. Januari 2021 (Rli 2021/01)

2020

Toegang tot de Stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen. September 2020 (Rli 2020/06)

Stop bodemdaling in veenweidegebieden: het Groene Hart als voorbeeld. September 2020 (Rli 2020/05)

Groen uit de crisis. Juli 2020 (Rli 2020/04)

Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein. Juli 2020 (Rli 2020/03)

De bodem bereikt?! Juni 2020 (Rli 2020/02)

Greep op gevaarlijke stoffen. Februari 2020 (Rli 2020/01)

Colofon

Tekstredactie
Saskia van As, Tekstkantoor Van As, Amsterdam

Infographics
Frédérik Ruys, Vizualism, Utrecht (pagina 12, 27, 43, 60, 62)

Fotoverantwoording
Cover: Thomas Dillon Peynado
Pagina 6: Branko de Lang / ANP
Pagina 18: René van den Berg / ANP
Pagina 28: Jeroen Jumelet / ANP
Pagina 39: Kim van Dam / ANP / Hollandse Hoogte
Pagina 46: Marcel Krijgsman / ANP / Hollandse Hoogte
Pagina 57: Finch Buildings / M'DAM Monnickendam

Grafisch ontwerp
Jenneke Drupsteen Grafische vormgeving, Den Haag

Publicatie Rli 2025/03
Juni 2025

Vertaling
Deel 1 van dit advies is vertaald in het Engels en te downloaden via
http://en.rli.nl

Bronvermelding
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2025). Bouwen met toekomst: werken aan woningen van duurzame materialen. Den Haag.

ISBN 978-90-83469-75-1
NUR740

Raad
voor de leefomgeving
en infrastructuur

Bezuidenhoutseweg 30
2594 AV Den Haag

Postbus 20906
2500 EX Den Haag

info@rli.nl
www.rli.nl

T (+31)6 2180 0302

Aan de minister van Volkshuisvesting
en Ruimtelijke Ordening
Mevrouw mr. drs. M.C.G. Keijzer
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Datum:	19 juni 2025	**Contactpersoon:**	[redacted]
Kenmerk:	Rli-2025/373	**Telefoon:**	[redacted]
Cc:		**E-mail:**	[redacted]
Bijlage(n):	1		

Betreft: Rli-advies 'Bouwen met toekomst'

Geachte mevrouw Keijzer,

Met genoegen bieden wij u hierbij ons advies 'Bouwen met toekomst: werken aan woningen van duurzame materialen' aan. Het advies is vandaag namens u in ontvangst genomen door Chris Kuijpers, secretaris-generaal en directeur-generaal Volkshuisvesting en Bouwen. Het advies wordt ook aangeboden aan de ministers van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur en van Klimaat en Groene Groei, en aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Het wordt tevens aangeboden aan de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer.

De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) brengt in dit advies twee grote opgaven bij elkaar, namelijk woningbouw en klimaat. We constateren in dit advies dat voor het halen van de nationale klimaatdoelen en het voldoen aan Europese regelgeving een omslag nodig is naar het bouwen van woningen met duurzame materialen. De huidige manier van woningbouw, met conventionele materialen als beton en staal, leidt namelijk tot een te grote uitstoot van CO_2. Een belangrijke bevinding is dat het bouwen met duurzame materialen niet ten koste hoeft te gaan van de betaalbaarheid en de beschikbaarheid van nieuwe woningen. Over het geheel genomen zijn we daarom hoopvol over de mogelijkheden om de twee opgaven bij elkaar te brengen, maar we hebben ook een waarschuwing voor het kabinet en parlement.

Bouwen met duurzame materialen kan al
We zijn hoopvol, want een deel van de partijen in de bouwketen laat zien dat het bouwen van nieuwe woningen met duurzame materialen nu al kan. Ze bouwen met biobased materialen (hout en isolatiemateriaal van vezelgewassen), duurzame varianten van staal of beton, hergebruikte of hoogwaardig gerecyclede onderdelen, of met minder installaties. De meest effectieve manier om de CO_2-uitstoot van woningbouw naar beneden te brengen is kleiner bouwen, wat ook aansluit bij de groeiende vraag naar woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens.

En kan bovendien betaalbaar en sneller
Onze hoop komt er ook uit voort dat woningen van duurzame materialen, zeker in combinatie met fabrieksmatig bouwen, vaak een sneller bouwproces kennen en dat de kosten ervan niet of maar beperkt hoger uitvallen. Van fabrieksmatige houtbouw van eengezinswoningen en middenhoogbouw zijn meerdere voorbeelden bekend dat de kosten ervan zelfs lager uitpakken. Dit in tegenstelling tot de overheersende mantra dat woningbouw met duurzame materialen meer kost en langer duurt.

Veel partijen wachten echter nog af
Een groot deel van de partijen in de bouwketen weet – om diverse redenen – de omslag naar bouwen met duurzame materialen echter nog niet te maken. Zij wachten op sturing en meer duidelijkheid van de overheid.

De vraag naar woningen van duurzame materialen moet omhoog
Deze duidelijkheid is tevens nodig om de vraag naar woningen van duurzame bouwmaterialen toe te laten nemen. Het is van belang dat opdrachtgevers gaan kiezen voor woningbouw met duurzame materialen. Hierdoor kan ook de productie van duurzame bouwmaterialen profiteren van schaalvoordelen, die nu nog zijn voorbehouden aan conventionele bouwmaterialen, waardoor ze concurrentienadeel ondervinden. Ook ondervinden duurzame materialen en strategieën als hergebruik en installatiearm bouwen, nog veel nadelen van bestaande regels en procedures, die de overheid moet actualiseren.

Dit kan door middel van: normeren en beprijzen
Het Rijk moet met een combinatie van normeren en beprijzen de vraag gaan stimuleren naar woningen van duurzame materialen. Hiermee wordt duidelijkheid gecreëerd en zal de hele bouwketen in beweging komen. De raad is groot voorstander van het instrument beprijzen, dat veel voordelen kent, maar in Nederland weinig wordt ingezet. De woningbouw is als nationale markt echter bij uitstek geschikt om beprijzen als instrument in te zetten, in combinatie met normeren.

Normeren: *Whole Life Carbon* vraagt ambitieus Nederlands CO_2-reductiepad
Met de *Whole Life Carbon*-aanpak stuurt de Europese Unie vanaf 2030 op reductie van de CO_2-uitstoot als gevolg van het materiaalgebruik in de woningbouw. De Nederlandse overheid moet hiervoor in 2027 een routekaart opstellen met in de tijd aangescherpte grens- en streefwaarden voor de CO_2-uitstoot, met als einddoel een volledig klimaatneutrale bouwketen in 2050. De routekaart moet voldoende ambitieus worden ingestoken. Voor 2030 denken wij aan een grenswaarde die equivalent is aan een MPG-norm van 0,5. Als streefwaarde stellen we een norm voor die 20% van de bouwketen op dit moment al haalt. Wordt er niet gekozen voor een ambitieuze invulling van de routekaart, dan volgt hier de aangekondigde waarschuwing. Dan is namelijk verderop in het traject naar 2050 een steil afbouwtraject nodig, waaraan veel bouwende partijen tegen die tijd naar onze inschatting niet kunnen voldoen. Dat kan een nieuwe bouwcrisis tot gevolg hebben.

Beprijzen: heffing als extra stimulans en level playing field
In combinatie met de genoemde routekaart stellen wij voor een heffing in te voeren als een extra stimulans voor de omslag naar duurzaam materiaalgebruik in de woningbouw. De heffing dient gekoppeld te worden aan het verschil tussen de (verplichte) grenswaarde en de (ambitieuzere) streefwaarde uit de nationale routekaart. De heffing komt ten laste van de partij die een omgevingsvergunning indient voor een bouwproject, oftewel de opdrachtgever. Ze draagt bij aan een gelijk speelveld voor verduurzaming – in tegenstelling tot het huidige *ongelijke* speelveld – en aan het ontstaan van voldoende vraag naar duurzame bouwmaterialen. De heffing zal vooral ten

koste gaan van de winst van grondeigenaren en ontwikkelaars. Gezien de huidige mogelijkheden en het innovatiepotentieel van de woningbouw verwachten we dat de heffing in praktijk nauwelijks hoeft te worden toegepast, en dus vooral een stimulerende werking zal hebben.

Samenwerking, innovatie en opschaling essentieel voor succes
Innovatie zal in hoge mate kunnen bijdragen aan de benodigde opschaling van het bouwen met duurzame materialen. De capaciteit voor fabrieksmatige woningbouw, die hand in hand gaat met duurzaam bouwen, is groot en moet beter worden benut. Ook het lerend vermogen in de bouwsector is belangrijk voor het slagen van de omslag en vraagt om meer samenwerking door de keten heen en gericht onderwijs op mbo en hbo. Innovatieprogramma's en -convenanten tussen opdrachtgevers en partijen in de bouwketen kunnen de benodigde experimenteerruimte bieden om stappen te zetten. Voor de eveneens benodigde opschaling van duurzame bouwmaterialen is gericht innovatie- en industriebeleid nodig, met aandacht voor het terugwinnen van gebouwonderdelen en grondstoffen door middel van circulaire sloop en hoogwaardige recycling. Ook de verdere ontwikkeling en opschaling van biobased productieketens is van belang. Dit draagt bij aan leveringszekerheid van bouwmaterialen.

Belangrijke bijvangst
De omslag naar bouwen met duurzame materialen, die hand in hand gaat met mogelijkheden voor fabrieksmatige woningbouw, leidt daarnaast tot allerlei positieve 'bijvangst', zoals vermindering van geopolitieke afhankelijkheden, perspectief voor de landbouw, hogere arbeidsproductiviteit en betere arbeidsomstandigheden op de bouwplaats. Daarnaast kan het leiden tot comfortabeler woningen met een gezonder leefklimaat.

Aanbevelingen
Wij doen de rijksoverheid, decentrale overheden en partijen in de bouwketen vier aanbevelingen om te komen tot een verduurzaming van het materialengebruik in de woningbouw.

1. **Breng Nederlandse regelgeving in overeenstemming met Europees beleid**
   De overheid moet in het kader van de Europese *Whole Life Carbon*-aanpak een nationale routekaart opstellen met grens- en streefwaarden voor de materiaalgebonden CO_2-uitstoot in de woningbouw. Wij adviseren om de grenswaarde in 2030 ambitieuzer te laten zijn dan de huidige norm, die gemakkelijk haalbaar is. Maak daarbij onderscheid tussen enerzijds laag- en middenhoogbouw en anderzijds hoogbouw, waarvan de CO_2-voetafdruk groter is. Een ambitieuze insteek zorgt er bovendien voor dat de urgentie bij gemeenten zal afnemen om bij gebrek aan sturende nationale normen zelf eisen te gaan stellen. Hierdoor verdwijnt de huidige lappendeken aan lokale vereisten, waar bouwers nu last van hebben.

2. **Voer een heffing in als stimulans voor het gebruik van duurzame materialen in de woningbouw**
   Om te komen tot een gestage omslag naar bouwen met duurzame materialen is het van belang dat er bij opdrachtgevers een grotere vraag ontstaat naar duurzaam gebouwde woningen.
   De rijksoverheid kan hierbij helpen. Wij bevelen aan om in 2030 een in de tijd oplopende heffing in te voeren op minder duurzaam gebouwde woningen. Deze heffing zal ten laste moeten komen van de aanvrager van de omgevingsvergunning en moeten gelden voor woningen die niet voldoen aan de in de nationale routekaart opgenomen streefwaarden.

3. **Actualiseer procedures en regelgeving**
   Voor de omslag naar het gebruik van duurzame materialen zijn aanpassingen nodig in de bouwregels van de overheid. Wij adviseren het Rijk om ervoor te zorgen dat de normerings- en

certificeringscommissies van nieuwe bouwmaterialen transparanter gaan functioneren, met meer inbreng van duurzame materialenproducenten en onafhankelijke deskundigen. Daarnaast moet de bouwregelgeving bevorderend werken voor (onder meer) kleiner bouwen, installatiearm bouwen, hergebruik van materialen en toepassing van biobased bouwmaterialen.
Gemeenten adviseren wij om woningbouw met duurzame materialen te faciliteren en te stimuleren door (onder meer) actualisering van het gemeentelijk omgevingsbeleid en de stedenbouwkundige en beeldkwaliteitsplannen.

4. **Bereid de bouwketen voor op het bouwen met duurzame materialen**
Het Rijk zal de bouwketen moeten voorbereiden op de normen die deel gaan uitmaken van de nationale routekaart voor reductie van de CO_2-uitstoot van de bouw van nieuwe woningen.
De bouwketen zal er op haar beurt voor moeten zorgen dat alle betrokken partijen zich de nieuwe (deels digitale) vaardigheden en routines eigen maken die horen bij het werken met duurzame bouwmaterialen. Dat betekent vooral meer samenwerking. Het Rijk, projectontwikkelaars, woningcorporaties, fabrieksmatige bouwers en gemeenten moeten daarnaast afspraken maken over de bouw van fabrieksmatige geproduceerde duurzame laag- en middenhoogbouwwoningen.

Hoogachtend,
Raad voor de leefomgeving en infrastructuur,



dr. J.J. van Dijk
Voorzitter

dr. mr. S.M. Berndsen
Algemeen secretaris

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

D.P. Valk

BEL/WSO

Telefoonnummer 023-5143804

valkd@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 JUNI 2025

Kenmerk

2410334/2410338

Uw kenmerk

Betreft: aanpak biobased bouwen 2025

Geachte leden,

Graag informeren wij u op hoofdlijnen over onze aanpak biobased bouwen. In het Coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we circulair en biobased bouwen actief stimuleren. Deze aanpak biobased bouwen Noord-Holland 2025 is een uitwerking van een actie uit de Actieagenda Wonen 2024-2027 en uit de Uitvoeringsagenda Duurzame en Circulaire Economie 2025-2028. We sluiten hiermee aan op de Nationale Aanpak Biobased Bouwen (NABB), waarvoor het Rijk Building Balance als uitvoeringsorganisatie heeft aangewezen. De NABB heeft als doel om de CO_2-uitstoot in de bouwsector te verlagen, de biodiversiteit te ondersteunen en bij te dragen aan de circulaire economie door de toepassing van duurzame bouwmaterialen te bevorderen.

Het plan voor de provinciale aanpak is door Building Balance opgesteld in samenwerking met de provincie. In de aanpak staan de uitgangspunten en de acties voor het stimuleren van biobased bouwen voor het jaar 2025.

Analyse en totstandkoming

De aanpak biobased bouwen is tot stand gekomen in overleg met bestaande initiatieven. Dit omdat er in Noord-Holland al veel mooie voorbeelden zijn. Zo zijn er onder andere initiatieven op biobased isoleren door woningcorporaties en is het netwerk rondom het Convenant Houtbouw MRA al een paar jaar actief met het bouwen met hout en ander biobased materiaal. Zowel vanuit de vraag- als vanuit de teeltkant zijn er bouwstenen voor de aanpak opgehaald bij onder andere marktpartijen, banken, kennisinstellingen en opdrachtgevers.

Daarnaast hebben we in 2023 een onderzoek uitgevoerd naar de kansen en mogelijkheden van biogrondstoffen en deze inzichten

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

betrokken bij het formuleren van de aanpak. De kansen, knelpunten en randvoorwaarden voor de productie, verwerking en toepassing van biogrondstoffen zijn daarin op een rij gezet. Het toont het beeld van een grote potentiële markt voor toepassing van biogrondstoffen in Noord-Holland, met name in de bouwsector. De kansen voor regionale productie en verwerking lijken beperkter. Dit is onder andere te verklaren vanuit de ruimtelijke druk, de aanwezigheid van klei- en veengronden, hoge grondwaterstanden en de relatief hoge grondprijs. Het ontbreekt in Noord-Holland aan ruimte om op grote oppervlakte biobased gewassen te telen, waardoor het verdienmodel lastig is in Noord-Holland. Toch vinden wel op kleine(re) schaal specifieke teelten en experimenten plaats. Uit het onderzoek blijkt dat gewassen als stro en bermvegetatie op korte termijn kansrijk zijn. Teelt van miscanthus en hennep hebben een hoge potentie, maar voor teelt en toepassing spelen nog verschillende knelpunten. Zie: https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Kansen%20voor%20productie,%20verwerking%20en%20toepassing%20van%20bio-grondstoffen%20in%20provincie%20Noord-Holland.pdf

Uit analyse is ook gebleken dat biobased vezelgewassen nog maar beperkt wordt toegepast in de bouw. Er liggen kansen om bij verduurzaming van bestaande woningen en bij nieuwbouw veel meer biobased materiaal te gebruiken. Die grondstof is hernieuwbaar, gezonder en schoner dan traditionele (isolatie-) materialen. Zonder een paar jaar actief aanjagen van de vraag en opzetten van degelijke kennisontwikkeling zal biobased bouw geen volwassen markt worden en de economische meerwaarde komt dan nauwelijks van de grond. De inzet van de provincie om dit te bevorderen, is daarom van grote waarde. We streven ernaar dat de biobased bouwen markt zonder overheidsinterventie kan functioneren.

Kern van de aanpak

Op basis van de gesprekken met partners en inzichten uit het onderzoek is de aanpak biobased bouwen gericht op het stimuleren van de toepassing van biobased bouwmaterialen. De aanpak heeft als doel om een bijdrage te leveren aan een klimaatpositieve bouwsector en het verminderen van het primaire grondstofgebruik door de bouwsector. Biobased materialen spelen hierin een belangrijke rol, naast de inzet van secundaire materialen zoals gerecycled bouwmateriaal. We willen inzetten op het vergroten van de kennis en kunde bij onze partners om daarmee stappen te zetten naar een betaalbare, circulaire, innovatieve en snelle renovatie van woningen, bouw van nieuwe woningen en bij utiliteitbouw in Noord-Holland.

De aanpak biobased bouwen voor Noord-Holland is gebaseerd op de volgende uitgangspunten, die het kader zijn voor samenwerking met partners binnen en buiten de provincie:

- We leggen de focus op het aanjagen van de vraag naar biobased bouwmaterialen (nieuwbouw, renovatie, utiliteitsbouw), waarbij dit moet bijdragen aan de snelheid en betaalbaarheid van de woningbouw.
- We stimuleren biobased bouwen vanwege het economisch belang voor de regio, onder andere door samenwerking met innovatieve bedrijven.
- We werken daarbij vanuit triple-helix samenwerking: publieke én private partijen plus kennisinstellingen.
- We blijven de ontwikkeling en kansen voor verwerking van biobased teelt volgen.
- We volgen de ontwikkeling van innovaties van nieuwe biobased materialen.
- We ondersteunen bestaande regionale ketens in Noord-Holland, wanneer deze niet ten koste gaan van voedselproductie.

We stimuleren niet actief de productie van biobased teelt in Noord-Holland. Dat betekent dat we inzetten op het koppelen van de vraag naar biobased bouwmaterialen in Noord-Holland aan het aanbod van teelt van buiten de provincie.

Er zijn drie actielijnen uitgewerkt met diverse activiteiten. Deze zijn gericht op het verbinden van opdrachtgevers en marktpartijen om kennis te delen over de verschillende voordelen van toepassing van biobased bouwmateriaal. De acties worden door Building Balance in samenwerking met de provincie uitgevoerd.

Actielijn samenwerking

Deze actielijn richt zich op het opbouwen en verdiepen van samenwerkingen om het gebruik van biobased materiaal te stimuleren bij onze partners. We geven vorm aan de triple-helix samenwerking in Noord-Holland. Hiervoor gaan we in gesprek met overheden en de markt over de kansen, mogelijkheden en meerwaarde van biobased bouwen, ten opzichte van traditioneel materiaal. We gaan werkbezoeken organiseren gericht op ontwikkeling van biobased materiaal en ketensamenwerking. We gaan ook samenwerken met andere provincies, zoals de provincie Zuid-Holland, door samen te werken kunnen we efficiënt werken en de kennis delen.

Actielijn aanjagen vraag biobased materialen

Deze actielijn heeft als focus het activeren en aanjagen van opdrachtgevers, zoals woningcorporaties, projectontwikkelaars en aannemers om toepassing van biobased materiaal te gebruiken voor zowel de nieuwbouw als de renovatie. Er wordt o.a. een Randstedelijke marktdag georganiseerd, we zetten in op matchmaking tussen partners en openen een loket waar partijen terecht kunnen voor vragen en ondersteuning. De kennis die landelijk wordt opgedaan wordt actief in Noord-Holland gedeeld.

Actielijn ondersteuning ketens

Deze actielijn focust op het versterken van bestaande ketens, het ondersteunen van concrete projecten en het stimuleren van innovatie en ondernemerschap rondom biobased materialen. We verbinden het netwerk van de Circulaire Deal Secundaire Bouwmaterialen en het netwerk van biobased bouwen. Samen gaan we in gesprek over het optimum van het toepassen van beide materialen. De netwerken zijn nu nog nauwelijks verbonden. We organiseren excursies naar fabrieken waar biobased woonconcepten worden gemaakt. Ook gaan we in gesprek met de industriële bouwers over de mogelijkheden van toepassing van beide materialen.

Financiering, beoogde resultaten en vervolg

Voor de uitvoering van de aanpak biobased bouwen is een budget van €100.000 gereserveerd per jaar (voor 2025 en 2026).

De aanpak moet leiden tot een grotere toepassing van biobased materialen. Daarnaast is de aanpak gericht op het verder versterken en ontwikkelen van bestaande ketenprojecten.

Eind 2025 gaan we de aanpak en uitvoering door Building Balance evalueren en samen met Building Balance een plan van aanpak voor 2026 bepalen. Wij informeren u hierover begin 2026.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 95 - 17 juni 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

- MRA en demissionaire kabinet maken afspraken over woningbouw en mobiliteit
- Presentatie Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2025 op dinsdag 24 juni 2025
- MRA steunt oproep voor sterkere rol steden en regio's in Europese besluitvorming
- Overheden MRA slaan handen ineen voor versterken innovatie- en concurrentiekracht
- Terugblik succesvol MRA-evenement in Nieuwspoort: bouwen, bewegen, verdienen!
- Bright Fiber Inside versnelt circulaire textieltransitie in MRA
- Circulaire Deal Bouwmaterialen MRA stap dichterbij
- Bestuurders MRA spreken Europarlementariërs over Europese sociale fondsen

Informatie voor alle verkiezingsprogrammacommissies

Net als bij voorgaande gemeenteraadsverkiezingen bieden we de gemeenten een handreiking rond de trajecten van de lokale verkiezingsprogramma's, de collegeprogramma's en de introductieprogramma's voor nieuwe gemeenteraden en colleges. Op de MRA-website is hiervoor een speciale pagina gemaakt. Voor nu zijn speciaal voor de schrijvers van lokale verkiezingsprogramma's door de programmamanagers uit de metropoolregio de belangrijkste documenten geplaatst. Dit zijn documenten, die zijn gebaseerd op de gezamenlijke MRA Agenda. Eerder is een e-mailbericht met begeleidende brief aan alle verkiezingsprogramma-commissies naar alle griffiers en burgemeesters gezonden met het verzoek deze door te zetten.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

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), Jaarplanning 2026 (versie 22 mei 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 (AV):

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
6 juni 2025 (*Raadtafel*)	wo 18 juni 2025 19.30 uur	27 juni 2025 10.00 uur
19 sep 2025 (*Raadtafel*)	di 30 sep 2025 19.30 uur	10 okt 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt halverwege 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,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) 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, Wijdemeren, 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.

metropool
regioamsterdam

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 96 - 8 juli 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

- Economische Verkenningen 2025: MRA sterk in Europa, maar transformaties gaan te traag: 'Rapport-Draghi is wake-up-call'
- Meer circulair inkopen, maar hoe?
- Meerderheid Tweede Kamer tegen bezuinigingen op regionaal openbaar vervoer
- Smart Mobility: digitale samenwerking wordt motor voor innovatieve oplossingen
- Leerzame inspiratiebijeenkomst over gezonde fysieke leefomgeving
- MRA bij Europees werkbezoek over overtoerisme in Transsylvanië
- Eerste editie Open Metropool Amsterdam geslaagde netwerkbijeenkomst
- Partnerschap voor toekomstbestendig maken van bedrijventerreinen bekrachtigd op Provada
- Koning en koningin in september op werkbezoek in Almere en Lelystad

Advies Raadtafel overgenomen door MRA bestuur en AV

Het advies over de Voortgangsnota van de MRA Raadtafel van 18 juni jl. is door het MRA bestuur en de Algemene Vergadering van 27 juni jl. overgenomen. Dat betekent dat het traject van de wensen en opvattingen blijft, en dat er een nieuwe opzet komt van de jaarlijkse Voortgangsnota, inclusief een samenvoeging met het MRA Jaarverslag.

De Raadtfael heeft hierover aangegeven dat zij de nieuwe versie afwacht. In de wetenschap dat in de nieuwe opzet (vanwege de nieuwe MRA Agenda) op basis van al eerder gemaakte afspraken de inhoud van de Voortgangsnota blijft behouden, zoals een overzicht van de realisatie van de begroting, een aantal concrete bespreekpunten naar aanleiding van de behaalde resultaten en het inzichtelijk maken van wat niet is gelukt. Tevens dat de nieuwe opzet voor raden en Staten

inzicht biedt in de voortgang van de verschillende acties uit het Meerjaren Uitvoeringsprogramma.

Economische Verkenningen 2025: MRA sterk in Europa, maar transformaties gaan te traag: 'Rapport-Draghi is wake-up-call'
De wereldwijde onzekerheden en de landelijke problemen rond stikstof, energie en klimaat lijken vooralsnog weinig weerslag te hebben op de economie van de Metropoolregio Amsterdam. De economie groeit in de regio harder dan in Nederland als geheel, de Europese Unie en de meeste andere Europese hoofdsteden en metropolen. De MRA scoort relatief goed op gebieden als opleidingsniveau, werkgelegenheid en bereikbaarheid van voorzieningen. Toch is de economie van de regio kwetsbaar als gevolg van structurele ontwikkelingen, zoals vergrijzing en een dalende groei van de arbeidsproductiviteit. De voortgang van grote transities op het gebied van energie, digitalisering, woningmarkt en verduurzaming dreigt te vertragen. Voor de toekomstige welvaart van de MRA is dit een bron van zorg. Dat blijkt uit de Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2025, die op 24 juni 2025 zijn gepresenteerd.

Datums van MRA Raadtafel en MRA Algemene Vergadering in 2026 zijn bekend
Op de website is eerste versie van de Jaarplanning 2026 geplaatst. Op dit moment staan daar de datums op van de MRA Raadtafel en de MRA Algemene Vergadering. Andere gremia volgen in de komende periode.

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), Jaarplanning 2026 (versie 22 mei 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 (AV):

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
19 sep 2025 (*Raadtafel*)	di 30 sep 2025 19.30 uur	10 okt 2025 10.00 uur

Het eerstvolgende Bericht aan Raden en Staten wordt halverwege september 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,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) 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, Wijdemeren, 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.