# Bundel - Commissie Ruimte van 12 januari 2026

Agenda bijlagen

- Agenda commissie Ruimte 12 januari 2026
- Spreektijd Statencommissies 4 uur
- concept verslag commissie Ruimte 12 januari 2026 ter voorvisie

0 Technische Briefing (TB) over de actualisering van het iMPI 18:00 - 18:25

1 Opening en mededelingen

2 18:30 - Inspreekhalfuur

- Inspraakreactie Presentatie Fietsveiligheid Vogelenzangseweg (te betrekken bij agendapunt 11h)
- Inspraakreactie FNV Lokaal over versnellen woningbouw

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

- Lijst met moties commissie Ruimte 12 januari
- Lijst met toezeggingen commissie Ruimte 12 januari
- Concept verslag commissie Ruimte 17 november 2025
- Concept verslag uitloopvergadering commissie Ruimte 20 november 2025
- concept agenda Ruimte 12 januari 2026

3.a planningsoverzicht

- Planningsoverzicht Ruimte 12 januari 2026

4 Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden
*De agendacommissie heeft dit punt aan alle commissieagenda's toegevoegd. Zowel externe vertegenwoordigers vanuit PS als GS leden kunnen een korte terugkoppeling geven over de activiteiten in bijvoorbeeld Schipholregio, SolaRoad B.V., Zeestad Beheer B.V. en andere samenwerkingsverbanden.*

5 19:00 - B-agenda Ruimte

5.a Vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II
*Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten.*
*Wijzigingen die binnen de categorieën 'klein maar ingrijpend' of 'groots en meeslepend' vallen, of die voortkomen uit moties en toezeggingen, worden ter consultatie aan de commissie voorgelegd. Omdat de wijzigingen betrekking hebben op het onderwerp Stiltegebieden worden de leden van de commissie Leefomgeving voor de bespreking uitgenodigd.*
*Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde de vaststelling van het eindconcept wijziging werkingsgebieden bespreken.*

- Brief aan PS over vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II
- Gelakt Nota van beantwoording ronde 2025-II
- Brief GS Bevoegdheidsverdeling, procesbeschrijving Wijziging Werkingsgebieden Omgevingsverordening NH2022

6 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

7 20:10 - B-agenda Mobiliteit

7.a Discussienota GL, PvdA VVD vervoer over water
*Toelichting: De indieners willen met deze discussienota aandacht vragen voor het verbeteren van de mogelijkheden van vervoer over water in Noord-Holland Noord.*
*Behandelvoorstel:*
*De indieners willen in gesprek met de commissieleden en GS over onder andere de mogelijkheden om ten noorden van Alkmaar de vervoersmogelijkheden over water te verbeteren en welke kansen er zijn om vervoer van agrarische producten en/of afval over water te verbeteren.*

- Discussienota GL, PvdA VVD vervoer over water

7.b Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030

*Toelichting: De provincie wil dat mensen en goederen veilig, efficiënt en op duurzame wijze op hun bestemming kunnen komen. Met het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 onderzoekt en test de provincie slimme toepassingen, technologieën en data. Innovaties die bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, goede bereikbaarheid en gezonde leefomgeving. Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het innovatieprogramma verkeer en vervoer bespreken.*

Brief aan PS over Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030
Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030

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

Rondvraag FvD over Sluizenroute IJmuiden aan gedeputeerde Olthof
Rondvraag D66 over participatie variantenstudie N203 aan gedeputeerde Olthof
Rondvraag CDA over gladheidsbestrijding aan gedeputeerde Olthof

9 21:50 - B-Agenda Wonen

9.a D66 Agenderingsverzoek C- naar B agenda Provinciale rol bij parkeernormen
*De fractie van D66 heeft een agendaverzoek ingediend om de brief over de Provinciale rol bij parkeernormen inhoudelijk te bespreken.*
*De fractie vraagt aan de andere partijen of men het eens is met de gekozen strategie van Gedeputeerde Staten om alleen een adviserende rol in te nemen ten opzichte van parkeernormen rond OV knooppunten, in tegenstelling tot wat er in het rapport wordt geadviseerd? - Is de gehanteerde norm van maximaal 0,7 en de mogelijkheid voor gemeenten om daarvan af te wijken de juiste volgens de commissie?*

Agenderingsverzoek C naar B verzoek - Onderzoek provinciale rol bij parkeernormen_
Handreiking parkeernormen Noord-Holland
Eindrapport Provinciale rol bij parkeernormen
Brief aan PS over versteviging provinciale rol bij parkeernormen
Dossier 19557 voorblad

9.b Monitor Woningbouw 2025
*Toelichting: De monitor woningbouw wordt jaarlijks uitgevoerd om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie, de ontwikkeling van de plancapaciteit en de ontwikkelingen in de woningbehoefte (prognose). Op basis hiervan kan zo nodig worden bijgestuurd. Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Monitor Woningbouw bespreken.*

Brief aan PS over Monitor Woningbouw 2025
Monitor Woningbouw 2025_01

10 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

11 C-agenda mobiliteit

11.a Mobiliteit: Addendum bij intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De provincie Noord-Holland wil samen met de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) realiseren rondom woningbouwlocaties bij Nieuw-Vennep West en Hoofddorp-Zuid. Hiervoor voeren zij een planstudie uit. Daarin worden de mogelijkheden voor het HOV onderzocht. In dit addendum worden aanvullende afspraken over de organisatie, planning en kosten van de planstudie.*

Brief aan PS over addendum bij Intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest
Addendum bij Intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest

11.b Mobiliteit: Bereikbaarheid Kust (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De provincie en de regiogemeenten hebben afspraken gemaakt over het nemen van maatregelen om de kustregio van Zuid-Kennemerland (Zandvoort en Bloemendaal) bereikbaar te houden. Besloten is om een proef uit te voeren met (pendel)bussen tussen P+R terreinen en de kust in de zomer 2026. De provincie voert deze proef uit namens het samenwerkingsverband. Verder worden de volgende maatregelen verder uitgewerkt:*
*- Realiseren van doorfietsroute over de Oude Trambaan*
*- Verbeteren fietsenstalling aan de kust*

Brief aan PS over bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

11.c Mobiliteit: Stand van zaken mobiliteitshubs (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*In de Hubstrategie provincie Noord-Holland is in oktober 2023 vastgelegd hoe het mobiliteitsnetwerk in Noord-Holland wordt voorzien van mobiliteitshubs. Hubs zijn op-, in- en overstappunten waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen, zoals fiets, auto, openbaar vervoer en deelmobiliteit, en hebben afhankelijk van het type hub diverse voorzieningen. De provincie stimuleert de ontwikkeling van hubs met onder andere pilots, het delen van kennis en financiële bijdragen. In een stand van zaken is nu verslag gedaan van de aanpak en vorderingen bij het realiseren en ontwikkelen van hubs.*

Brief aan PS over stand van zaken mobiliteitshubs
Handreiking business case mobliteitshubs

11.d Mobiliteit: Variantenstudie N203 Krommenie (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De provincie start met de Variantenstudie N203 Krommenie. Het doel van de studie is het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203. Bij de variantenstudie wordt de omgeving betrokken. Zij kunnen de varianten beoordelen en aangeven welke variant de voorkeur geniet. Rond de zomer van 2026 wordt een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant en voorgelegd ter besluitvorming.*

Brief aan PS over aanpak variantenstudie N203 Krommenie
Plan van Aanpak variantenstudie N203
Participatieplan variantenstudie N203
Schriftelijke inspraakreactie: Brief Lokaal Zaans aan Tweede Kamer betreft A8-A9

11.e Mobiliteit: Vaststellen Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (NHN) inclusief bereikbaarheidsagenda is een overzicht van de opgaven voor mobiliteit waar de regio Noord-Holland Noord samen met de Provincie en het Rijk, voor staat. De visie dient als leidraad voor gesprekken die regio Noord-Holland Noord, samen met de provincie en met het Rijk voert om te komen tot een mobiliteitssysteem dat klaar is voor de groei van woningbouw, economische ontwikkelingen en de noodzakelijke ontwikkelingen bij defensie.*

Brief aan PS over vaststellen Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord
Actualisatie Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

11.f Mobiliteit: Verlenging pilot nachtbus N50 2026 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Sinds augustus 2024 rijdt de nachtbus N50 tussen Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Deze nachtbus is voortgekomen uit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' en rijdt nu nog als pilot. Het voorstel is om de pilot met nog een jaar te verlengen.*

Brief aan PS over verlenging nachtbus N50 2026

11.g Mobiliteit: Aanvullende varianten wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen) (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De Zeeweg (N510) tussen Bergen en Bergen aan Zee heeft in de periode van februari – juni 2024 te maken gehad met wateroverlast. De provincie werkt verschillende varianten uit om dit in de toekomst te voorkomen. Naast het eerder gecommuniceerde ophogen van de weg, worden nu ook andere maatregelen onderzocht.*

Brief aan PS over aanvullende varianten wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen)

11.h Mobiliteit: Brief van inwoner over veiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg N206 (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026)

Brief Staten Vogelenzangse weg_Geredigeerd

11.i Mobiliteit: Plan van Aanpak en Voornemen Projectbesluit N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De provincie Noord-Holland gaat aan de slag met een variantenstudie voor een veiligere inrichting van de N203 tussen Uitgeest en Limmen. De variantenstudie volgt op de trajectstudie die in 2024 en 2025 samen met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en de gemeenten Uitgeest en Castricum is uitgevoerd. In de variantenstudie onderzoekt de provincie hoe deze maatregelen er per deelgebied in de praktijk uit kunnen zien. Met de kennisgeving Voornemen Projectbesluit en Participatie in het Provinciaal Blad wordt kenbaar gemaakt dat het proces voor een projectbesluit zal worden opgestart en hoe belanghebbenden worden betrokken.*

Brief aan PS over uitwerking N203 Uitgeest-Limmen

11.j Mobiliteit: Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026)
*De provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen willen de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid verbeteren tussen Haarlemmermeer en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Uit onderzoek blijkt dat de onderzochte varianten de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid lokaal verbeteren, maar niet voor de hele regio. De betrokken partij aanpak uit om wel positieve effecten voor de bereikbaarheid van de hele regio te kunnen bereiken.*

Brief aan PS over mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer
Nieuwsbrief 5

11.k Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net Haltes Haarlemmermeer (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026)

*De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer gaan samen meer fietsparkeerplekken realiseren bij 14 R-netbushaltes in de gemeente Haarlemmermeer. Hiermee verbetert de bereikbaarheid van de haltes en wordt het voor reizigers makkelijker om de fiets te combineren met de bus. Om dit samen op te pakken, hebben beide partijen een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hierin staan afspraken over de voorbereiding, uitvoering en financiering van het project. Na ondertekening start de studiefase.*

Brief aan PS over Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net haltes Haarlemmermeer

Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeervoorzieningen R-Net Haltes Haarlemmermeer

12 C-agenda Ruimte

12.a Ruimte: Nota van Antwoord Notitie Reikwijdte Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie NH2050 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*De 18 zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 zijn beantwoord in de Nota van Antwoord. Ook is daarin het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de reactie daarop aangegeven. Tenslotte is vermeld op welke punten de zienswijzen en het advies van de commissie leiden tot wijziging van de onderzoeksopzet voor de omgevingseffectrapportage.*

Brief aan PS over Nota van Antwoord NRD omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie NH2050

Nota van Antwoord NRD

Rapport NRD planOER actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland def

Wijzigingen in het rood aangegeven - Rapport NRD planOER actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland

12.b Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft de ontwerp Nota Ruimte gepubliceerd. In deze nota staan de keuzes van het Rijk voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2050, met een doorkijk naar 2100. Met de zienswijze geven de gemeenten in Noord-Holland Noord, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een gezamenlijke reactie op de ontwerp Nota Ruimte.*

Brief aan PS over gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte

Zienswijze Ontwerp-Nota Ruimte Noord-Holland Noord

12.c Ruimte: Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Gedeputeerde Staten besluiten hun zienswijze op de Ontwerp-Nota Ruimte te verzenden aan het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.*

Brief aan PS over zienswijze Ontwerp-Nota Ruimte

Brief aan minister van VRO zienswijze ontwerp-nota Ruimte

Bijlage 1 bij zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte

12.d Ruimte: Stand van zaken Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Het College van GS informeert Provinciale Staten over de stand van zaken van de locatiekeuze van het Hoogspanningsstation A9 Zuid in de Houtrakpolder. Het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder heeft een voorkeur voor een locatie uitgesproken en dit kenbaar gemaakt aan TenneT met het verzoek dit te betrekken bij het locatie-onderzoek dat zij op dit moment uitvoeren.*

Brief aan PS over voorkeur locatie 380-150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid

12.e Ruimte: Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG, versie 1.0 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG. Deze agenda vormt het slotstuk van de NOVEX-systematiek en volgt op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG. De Regionale Investeringsagenda brengt de investeringsbehoeften in kaart die voortvloeien uit afspraken en projecten uit de Uitvoeringsagenda. De nadruk ligt op projecten met fysieke ingrepen in de leefomgeving, waarbij samenwerking binnen het NOVEX-NZKG kader essentieel is.*

Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG 1.0

Brief aan PS over Regionale Investeringsagenda NOVEX NZKG

12.f Ruimte: Maatwerk woningbouw in beschermd landschap (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026)
*Op 11 maart 2025 is de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten' vastgesteld door GS. Deze richtlijn biedt in bijzondere situaties mogelijkheden voor gemeenten om meer dan 25 woningen te bouwen in Beschermd Landschap. Per brief worden PS geïnformeerd over de wijziging van de richtlijn, de voortgang van lopende maatwerktrajecten en de voortgang van Schagen Oost.*

Brief aan PS over maatwerk woningbouw in beschermd landschap

(Gewijzigde) Richtlijn voor gesprekken met gemeenten

Proces Maatwerk 2.0

13 C-agenda Luchtvaart

13.a Luchtvaart: Intentieovereenkomst toekomstige ontwikkeling Maritiem Vliegkamp De Kooy en Luchthaven Den Helder (C-agenda Ruimte 12-01-2026)

Brief aan PS over intentieovereenkomst voor de toekomstige Ontwikkeling van het Maritiem Vliegkamp De Kooy en de Luchthaven Den Helder

14 C-agenda Wonen

14.a Wonen: Verlenging woonakkoorden (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022) geldt dat een omgevingsplan alleen Woningbouwontwikkelingen in Landelijk gebied en ontwikkelingen van meer dan 25 woningen in stedelijk gebied kan voorzien als ze in overeenstemming zijn met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken. Deze afspraken staan in de woonakkoorden, die in de meeste regio's binnenkort aflopen. Verlenging van de woonakkoorden geldt uiterlijk tot en met 31 december 2027 of zoveel eerder als de regionale volkshuisvestingsprogramma's (zoals bedoeld in de Wet versterking regie volkshuisvesting) in werking treden.*

Brief aan PS over verlenging woonakkoorden

14.b Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil versnelling woningbouw 2025 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)
*Op 4 februari 2025 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 18 februari 2025 tot 1 oktober 2026. Omdat er in het eerste jaar van de looptijd van de regeling veel aanvragen zijn geweest wordt het subsidieplafond met € 2,0 miljoen opgehoogd naar € 10.694.972,-. Deze uitvoeringsregeling 2025 blijft verder ongewijzigd.*

Brief aan PS over Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil versnelling woningbouw 2025

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 12-01-2026 |
| **Tijd** | 18:30 - 23:00 |
| **Locatie** | Statenzaal |
| **Voorzitter** | Marianne Poot |

| | |
|---|---|
| 0 | Technische Briefing (TB) over de actualisering van het iMPI 18:00 - 18:25 |
| 1 | Opening en mededelingen |
| 2<br>18:30 | Inspreekhalfuur |
| 3 | Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen |
| 3.a | planningsoverzicht |
| 4 | Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden |
| 5<br>19:00 | B-agenda Ruimte |
| 5.a | Vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II |
| 6 | Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling) |
| 7<br>20:10 | B-agenda Mobiliteit |
| 7.a | Discussienota GL, PvdA VVD vervoer over water |
| 7.b | Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 |
| 8 | Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten) |
| 9<br>21:50 | B-Agenda Wonen |

Provincie Noord-Holland

| | |
|---|---|
| 9.a | D66 Agenderingsverzoek C- naar B agenda Provinciale rol bij parkeernormen |
| 9.b | Monitor Woningbouw 2025 |
| 10 | Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen) |
| 11 | C-agenda mobiliteit |
| 11.a | Mobiliteit: Addendum bij intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.b | Mobiliteit: Bereikbaarheid Kust (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.c | Mobiliteit: Stand van zaken mobiliteitshubs (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.d | Mobiliteit: Variantenstudie N203 Krommenie (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.e | Mobiliteit: Vaststellen Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.f | Mobiliteit: Verlenging pilot nachtbus N50 2026 (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.g | Mobiliteit: Aanvullende varianten wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen) (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.h | Mobiliteit: Brief van inwoner over veiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg N206 (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026) |
| 11.i | Mobiliteit: Plan van Aanpak en Voornemen Projectbesluit N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 11.j | Mobiliteit: Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026) |
| 11.k | Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net Haltes Haarlemmermeer (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026) |
| 12 | C-agenda Ruimte |

Provincie Noord-Holland

| | |
|---|---|
| 12.a | Ruimte: Nota van Antwoord Notitie Reikwijdte Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie NH2050 (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 12.b | Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 12.c | Ruimte: Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 12.d | Ruimte: Stand van zaken Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 12.e | Ruimte: Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG, versie 1.0 (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 12.f | Ruimte: Maatwerk woningbouw in beschermd landschap (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026) |
| 13 | C-agenda Luchtvaart |
| 13.a | Luchtvaart: Intentieovereenkomst toekomstige ontwikkeling Maritiem Vliegkamp De Kooy en Luchthaven Den Helder (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |
| 14 | C-agenda Wonen |
| 14.a | Wonen: Verlenging woonakkoorden (C-agenda Ruimte 12-01-2026) |

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

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

**Verslag concept**

**Commissie Ruimte**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 12 januari 2026 |
| 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, mw. I. de Sain |
| | Groen Links | : statenlid P. Korzelius, statenlid T. van Wijnen, commissielid P. de Graaf |
| | VVD | : dhr. J. van Gilse, dhr. H. Stulemeijer |
| | D66 | : mw. N. Vroom, mw. L. Berkvens |
| | PvdA | : dhr. A. Karar, mw. G. de Boer |
| | PVV | : dhr. D. de Moel |
| | SP | : mw. H. Bouhlel, dhr. J. Kes |
| | CDA | : dhr. S. Dijk, mw. W. Koning |
| | JA21 | : dhr. G. Hartog, dhr. R. Broertjes |
| | PvdD | : mw. A. Egbers |
| | Christen Unie | : mw Y. Buit, dhr. M. Klein |
| | Volt | : mw. B. van den Bogaerde |
| | 50PLUS | : dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm |
| | FvD | : dhr. T. Bilgin |
| Gedeputeerden: | mw. E. Rommel, dhr. J. Olthof, dhr. J. Beemsterboer | |
| 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 een afmelding ontvangen van de heer Boer (VVD) en de heer Kes (SP) zal later aansluiten.

Er zijn drie rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. Een rondvraag van de FvD over de Sluizenroute IJmuiden. Een rondvraag van D66 over participatie variantenstudie N203 en een rondvraag van het CDA over gladheidsbestrijding.

Er zijn twee insprekers voor het inspreekhalfuur. De heer Veldhuis spreekt in over de verkeersveiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg (N206). De heer Hesse spreekt in over Versnellen Woningbouw, gerelateerd aan de Monitor Woningbouw.

Er is een mededeling van de gedeputeerde over het werkbezoek dat op verzoek van de commissie Bestuur op 19 januari aan ROM InWest plaatsvindt van 10.00 -12.00 uur. Voor dit werkbezoek kunnen de commissieleden zich nog aanmelden.

## 2 Inspreekhalfuur

De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste inspreker de heer Veldhuis. Hij spreekt in over de verkeersveiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg (N206).

De heer **Veldhuis** spreekt in op persoonlijke titel over de veiligheid op de Boekenroodeweg en de Vogelenzangseweg. Hij geeft aan dat deze wegen onnodig gevaarlijk zijn voor fietsers, mede doordat er geen ruimte is voor een vrijliggend en breed fietspad. Volgens hem zou de gehele weg daarom moeten worden voorzien van rode fietsstroken. Daarnaast stelt hij voor om het niet-verplichte fietspad aan de linkerzijde, gezien vanaf het noorden, om te vormen tot een voetpad en ook het verplichte fietspad als voetpad in te richten. Verder pleit hij voor het beperken van de maximumsnelheid voor het autoverkeer tot maximaal 50km per uur. Tot slot geeft hij aan dat op korte termijn al witte belijning zou kunnen worden aangebracht; hij benadrukt dat niet moet worden gewacht tot het groot onderhoud in 2028 of later.

De heer **Dijk** (CDA) wijst erop dat hij vorig jaar al een rondvraag over dit onderwerp heeft gesteld en vraagt of de heer **Veldhuis** bekend is met een eerder onderzoek, waarin werd geconcludeerd dat er weinig mogelijkheden zijn om maatregelen te treffen. De heer **Veldhuis** geeft aan dit onderzoek niet te kennen, maar begrijpt de conclusie vanwege het gebrek aan ruimte voor een apart fietspad. Volgens hem is dat ook niet nodig als de snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd. Hij pleit voor een pragmatische aanpak en stelt voor om niet te wachten op groot onderhoud, maar op korte termijn al witte belijning aan te brengen.

De heer **Hesse** spreekt in namens de FNV werkgroep Woningbouw over het Versnellen van de Woningbouw, deze inspraak hoort bij agendapunt 8. Monitor Woningbouw. De heer **Hesse**, lid van de FNV-werkgroep Provincie Noord-Holland, licht toe dat de werkgroep sinds 2022 de provincie volgt op onder meer het thema Wonen. In januari 2025 vond een kennismakingsgesprek plaats met gedeputeerde Beemsterboer, waarin de gedeputeerde aangaf dat de provincie meer lef richting gemeenten moet tonen. De FNV plaatst kritische kanttekeningen bij de woningbouwambities. Het doel van 192.000 woningen tot en met 2030 wordt als onhaalbaar beschouwd, gezien de huidige bouwproductie. Volgens de werkgroep zou het provinciebestuur dit moeten erkennen. Daarnaast is de betaalbaarheid een groot probleem: er is een ernstig tekort aan sociale huurwoningen. Het Platform Corporaties Metropoolregio Amsterdam wijst erop dat in de helft van de gemeenten geen corporatiewoningen zijn gebouwd, wat pleit voor strengere sturing en een harde norm van 30% sociale woningbouw per gemeente. Ook vraagt hij wie politiek verantwoordelijkheid draagt voor de woningnood en wat eerdere beloften waard zijn. Daarbij verwijst de heer **Hesse** naar een toezegging van Cees Loggen (VVD), die stelde dat het provinciebestuur zou worden afgerekend op het realiseren van woningbouwdoelen. Wat dat 'afrekenen' inhoudt, blijft volgens de heer Hesse onduidelijk. Verder wijst hij op de sterke bevolkingsgroei in Noord-Holland en vraagt hij of hiervoor een langetermijnstrategie of deltaplan bestaat. Tot slot concludeert hij dat het aangekondigde 'lef' van de provincie tot nu toe onvoldoende zichtbaar is, onder meer doordat kansen om gemeenten proactief te ondersteunen onbenut blijven. De eindconclusie luidt dat zowel het aantal nieuwbouwwoningen als het aandeel betaalbare woningen in 2030 bij lange na niet zal worden gehaald. Zonder ingrijpende koerswijziging vreest de FNV dat vooral de 'gewone man' hiervan de dupe wordt en herhaalt de heer Hesse zijn vraag of er een deltaplan klaar ligt.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) reageert op de vraag van de heer **Hesse** wie van de Statenleden wordt geraakt door het woningtekort en geeft aan dit ook persoonlijk te ervaren, aangezien zij twee volwassen zoons heeft die nog thuis wonen en dringend op zoek zijn naar woonruimte. Statenlid **Korzelius** vraagt of de heer **Hesse** van de commissie verwacht om de vinger aan de pols te houden als het gaat om het blijven volgen van de woningbouwproductie, met name voor betaalbare woningen. De heer **Hesse** bevestigt dit en stelt dat er, met het oog op versnelling, een extra impuls nodig is. Daarbij wijst hij op ontwikkelingen zoals aan de Zuidas, waar vooral kantoren worden gerealiseerd en vraagt hij met klem waar de woningen en woningplannen blijven.

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

De commissie gaat akkoord met het verslag, de stukken en de agenda, die hierna worden vastgesteld.

Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat de toezegging die de heer **Beemsterboer**, namens gedeputeerde **Olthof**, op 17 november jl. heeft gedaan over het geven van nadere uitleg aan de commissie over de onderbesteding bij infrastructurele projecten, nog niet is ontvangen. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat hier deze week via de griffie een reactie op zal volgen. Hij geeft daarbij aan dat hij op 25 november reeds antwoord heeft gegeven via de mail waarop mevrouw **Vroom** (D66) erop wijst dat dit nog niet is bijgewerkt in de lijst van toezeggingen.

### 3.a Planningsoverzicht

Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat in het planningsoverzicht staat dat de rapportage van de bouwambassadeur in deze vergadering zou worden besproken en vraagt of dit onderwerp bij een volgende vergadering op de agenda komt. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat het rapport zo spoedig mogelijk aan de commissie zal worden toegezonden. De voorzitter bevestigt dat zodra het rapport door de commissie is ontvangen zal dit op de agenda komen.

De commissie gaat vervolgens akkoord met het planningsoverzicht.

### 4. Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden

Dit is een nieuw terugkerend agendapunt. De agendacommissie heeft dit punt aan alle commissieagenda's toegevoegd. Zowel externe vertegenwoordigers vanuit PS als GS leden kunnen een korte terugkoppeling geven over de activiteiten in bijvoorbeeld Schiphol area development, het IPO, het bestuurlijk overleg MIRT.

De **voorzitter** geeft de heer Karar (PvdA) het woord voor een terugkoppeling van de Randstedelijke rekenkamer, gericht op de commissie Ruimte. De heer **Karar** geeft een korte terugkoppeling over lopende en geplande onderzoeken. In het eerste kwartaal van het komende jaar verschijnt een rapport over *Water Gewogen*, waarin de waterdoelstellingen worden behandeld en een vergelijking wordt gemaakt tussen provincies over de wijze waarop water wordt meegenomen in ruimtelijke afwegingen. In het tweede kwartaal volgt een onderzoek naar het stimuleren van de woningbouw. In de tweede helft van 2026 wordt een onderzoek gepubliceerd over natuur in de gebouwde omgeving. Deze onderzoeken zijn reeds gestart en

zullen op de genoemde momenten worden opgeleverd. Daarnaast worden in 2026 nieuwe onderzoeken gestart naar cultuurbeleid en de gezonde leefomgeving. Voor een laatste in 2026 te starten onderzoek wordt nog gekeken naar mogelijke thema's, waaronder concessies, openbaar vervoer, de energietransitie en het landelijk gebied. De commissie kan hiervoor input leveren. Nadere informatie over de exacte inhoud kan worden verkregen bij de heer **Karar**, mevrouw **Schneemann** (Volt) of mevrouw **Bakker** (VVD).

## 5. B-agenda Ruimte

## 5.a Vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II

Toelichting:
GS stelt de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast.

Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde de vaststelling van het eindconcept wijziging werkingsgebieden bespreken.

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

De heer **Van Gilse** (VVD) meldt dat de actualisatie van de stiltegebieden al is besproken in de Commissie Leefomgeving van maart 2025. GS heeft besloten de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met natuurgebieden en Natura 2000-gebieden, waarbij wordt benadrukt dat stiltegebieden gericht zijn op rust voor de mens en geen natuurbeschermend doel hebben. De VVD vindt deze keuze logisch en constateert dat er weinig zienswijzen zijn ingediend en dat gemeenten daarin zijn gevolgd. Tot slot spreekt de VVD haar tevredenheid uit over het beschikbaar komen van een perceel aan de Duinweg en Kennemerhoogte voor woningbouw, een lang gekoesterde wens van zowel de lokale als de provinciale VVD.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan dat de BBB akkoord is met de voorgestelde wijzigingen en is tevreden dat de stiltegebieden zoveel mogelijk binnen de NNN-gebieden worden gesitueerd. Dit wordt gezien als een goede ontwikkeling voor de natuur en biedt tegelijkertijd ruimte voor ondernemen op andere locaties.

Mevrouw **Berkvens** (D66) is van mening dat dat stilte van groot belang is voor zowel mens als natuur en dat daarom in Noord-Holland stiltegebieden zijn aangewezen. Zij merkt op dat GS voornemens is deze grotendeels te beperken tot Natura 2000- en NNN-gebieden, vanwege een gebrek aan handhavingscapaciteit en de handhaving vervolgens over te dragen aan gemeenten. Haar fractie is niet overtuigd van deze aanpak en vraagt in hoeverre serieus is gekeken naar het versterken van de handhaving. Daarnaast wijst zij erop dat door deze beperking ook stiltegebieden in bufferzones verdwijnen, wat kan leiden tot een versnipperd geheel waarin het onderscheid tussen stiltegebied en niet-stiltegebied onduidelijk wordt en de handhaving juist wordt bemoeilijkt. De fractie overweegt hierover een voorstel in te dienen en hecht eraan dat PS zich hier nog over kan uitspreken via moties en amendementen. Aangezien het een beleidsmatige wijziging betreft en de verordening per 1 februari in werking treedt, terwijl de Statenvergadering op 2 februari plaatsvindt, verzoekt zij de gedeputeerde om de inwerkingtreding uit te stellen tot 1 maart en vraagt zij een reactie van hem.

De heer **Faassen** (50PLUS) merkt op dat in het voorstel een groot aantal wijzigingen van werkingsgebieden is opgenomen, waaronder meer dan tien technische correcties en ruim twintig aanpassingen van stiltegebieden. Hij vraagt of deze voortkomen uit onzorgvuldige metingen of uit politieke afwegingen op gemeentelijk niveau na het ontwerpbesluit. Daarbij constateert hij dat alle voorstellen zijn overgenomen en geen enkele wijziging is afgewezen, en vraagt op basis waarvan PS deze voorstellen heeft gehonoreerd.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) sluit zich aan bij de inbreng van mevrouw **Berkvens** (D66). Zij geeft aan dat ook de SP constateert dat steeds meer stiltegebieden verdwijnen doordat zij worden omgezet naar Natura 2000- of NNN-gebieden en vervolgens verder worden ingeperkt. Als voorbeeld noemt zij de ijsbaan bij Wormer, waar volgens haar opnieuw een deel van de natuur is "weggesnoept". De SP is niet blij met deze ontwikkeling.

Mevrouw **Egberts** (PvdD) heeft zowel procedurele als inhoudelijke opmerkingen. Wat het proces betreft sluit zij zich aan bij D66 en stelt zij voor de wijziging pas per 1 maart in werking te laten treden, zodat PS nog de gelegenheid heeft om via een twee-minutendebat input te leveren en eventueel moties in te dienen. Inhoudelijk wijst zij ten eerste op het verlies van de status van stiltegebied voor weidevogelgebieden. Volgens haar moet verstoring van weidevogels zoveel mogelijk worden voorkomen en is het, gezien de duidelijke afbakening van de weidevogelgebieden, goed mogelijk om hiervoor een uitzondering te maken. Ten tweede uit zij haar zorgen over verdere versnippering van stiltegebieden, onder meer in Waterland, waar de versnipperde NNN-structuur leidt tot een onsamenhangend geheel. Zij pleit daarom voor uitzonderingen die zorgen voor een logische en aaneengesloten structuur, mede gezien de

nabijheid van drukke gebieden zoals Amsterdam en in het gebied tussen natuurgebieden en de Eilandspolder. Tot slot vraagt zij GS om de voorgestelde wijzigingen voor zowel de weidevogelgebieden als de versnippering opnieuw te bekijken en kondigt zij een twee-minutendebat aan om haar zorgen nader te onderbouwen met moties.

Statenlid **Korzelius** (Groen Links) wijst erop dat op 25 maart in een andere commissie uitvoerig is gesproken over de stiltegebieden en het voornemen om deze, voor zover zij niet binnen NNN- of Natura 2000-gebieden vallen, niet langer als provinciale taak te beschouwen maar over te dragen aan gemeenten. Hij betreurt dit besluit en geeft aan dat zijn fractie de voorkeur had gegeven aan het behouden van stiltegebieden als provinciale verantwoordelijkheid, ook buiten de natuurgebieden. Daarnaast spreekt hij zijn steun uit voor de zienswijze van de Natuur en Milieufederatie, met name de oproep om stiltegebieden te behouden en te versterken, maar geeft hij aan te vrezen dat dit inmiddels een gepasseerd station is. Tot slot sluit hij zich, wat betreft de procedure, aan bij de opmerkingen van mevrouw Berkvens (D66).

De heer **Karar** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor de wijze waarop is omgegaan met de zienswijzen van de gemeenten Hollands Kroon en Bergen en geeft aan dat de PvdA zich ook kan vinden in de reactie op de zienswijze van de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland. Verder verwijst hij naar het voornemen om een handreiking voor gemeenten op te stellen in relatie tot de omgevingsvisie en vraagt hij wanneer deze handreiking beschikbaar komt en aan de commissie wordt toegezonden. Tot slot stelt hij voor om in de detailhandelsvisie een analyse van leegstand op te nemen, inclusief de ontwikkeling daarvan en het benoemen van locaties met structurele leegstand. Hij vraagt welke rol GS voor zichzelf ziet bij deze wijziging, aangezien het aanpakken van leegstand primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Hij vraagt welk effect GS met het opnemen van de detailhandelsvisie als bijlage bij de omgevingsverordening beoogt. Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt of de PvdA tevreden is met de aanpassing van de stiltegebieden, met name waar het gaat om bufferzones en weidevogelgebieden. De heer **Karar** (PvdA) geeft aan dat zijn fractie niet blij is met deze wijziging en benadrukt dat deze vooral voortkomt uit een gebrek aan middelen en niet uit een inhoudelijke wens om stiltegebieden te verminderen. De PvdA steunt daarom de oproep van D66 en de PvdD om kritisch te blijven kijken naar specifieke gebieden waar daar aanleiding toe is. Hij vindt het positief dat zienswijzen van gemeenten serieus worden genomen en dat, wanneer onderbouwde argumenten worden aangedragen, hiernaar wordt geluisterd in samenspraak met elkaar.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) vraagt of, gelet op het verkleinen, wijzigen en vergroten van verschillende gebieden, er per saldo sprake is van een afname van het totale areaal aan stiltegebieden en of een eventuele vermindering nog ergens wordt gecompenseerd.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) verwijst naar de eerdere bespreking van de stiltegebieden in de Commissie Leefomgeving, waarin haar fractie heeft gepleit voor het toevoegen van enkele BL-gebieden. Zij herinnert eraan dat GS toen aangaf dat gesprekken met gemeenten nog liepen en dat het aan gemeenten was om aan te geven welke gebieden stiltegebied zouden moeten worden of blijven. Nu enkele gemeenten hebben aangegeven bepaalde gebieden te willen behouden als stiltegebied, vraagt zij of GS voldoende zicht heeft op de gevolgen van de wijzigingen voor alle gemeenten. Daarnaast vraagt zij of GS het met de ChristenUnie eens is dat het zinvol kan zijn om proactief contact op te nemen met gemeenten, om de veranderingen toe te lichten, zeker gezien de toekomstige verantwoordelijkheid van gemeenten.

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

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat over de stiltegebieden eerder uitvoerig is gesproken en dat daarbij gezamenlijk deze koers is vastgesteld. PS gaat over de regels; GS over de uitvoering. Hij benadrukt dat de herziening niet alleen voortkomt uit handhaving of middelen, maar ook uit de constatering dat stiltegebieden in de loop der tijd zijn vervuild en kwalitatief niet meer voldoen aan het beoogde doel. Het uitgangspunt is om stiltegebieden logisch en samenhangend te maken, soms door uitbreiding, soms door verkleining en deze zoveel mogelijk te laten aansluiten bij Natura 2000- en NNN-gebieden. Stiltegebieden zijn volgens hem primair bedoeld voor rust voor mensen en niet als aanvullende bescherming voor weidevogels, die al een eigen beschermingsregime hebben. Het toevoegen van extra regimes zou het gebied juist te complex en te star maken. In lijn met de Omgevingswet is ervoor gekozen verantwoordelijkheden dichter bij inwoners te leggen, waardoor gemeenten aan zet zijn om stiltegebieden al dan niet op te nemen in hun omgevingsplan en ook de handhaving te organiseren. Gemeenten zijn hierover geïnformeerd; twee hebben zienswijzen ingediend en met een derde, die te laat was, wordt nog gesproken over correctie via het omgevingsplan of een latere wijziging. Aan het einde van het jaar volgt nog een handreiking met regels. Ten aanzien van de zorg over de versnippering stelt hij dat juist het tegenovergestelde wordt beoogd: bestaande versnippering wordt verminderd door gebieden te koppelen en beter af te bakenen. Over een mogelijk uitstel van de inwerkingtreding merkt hij op dat dit een bevoegdheid is van PS en niet van GS.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt zich af of het niet aan GS is om te besluiten over de inwerkingtreding per 1 februari, aangezien dit het voorstel van GS betreft. Volgens haar zou het daarom mogelijk moeten zijn om de inwerkingtreding te verschuiven naar maart. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat, zodra een voorstel aan PS is aangeboden, het stuk in handen van PS is en GS dit niet tussentijds kan wijzigen. Het is volgens hem aan PS om daar eventueel iets mee te doen.

De **voorzitter** merkt daarop op dat de gedeputeerde formeel gelijk heeft, maar dat het hier om een B-stuk gaat waar PS niet over besluit, aangezien het stuk ter kennisneming is geagendeerd. GS heeft besloten tot inwerkingtreding per 1 februari, terwijl PS op 2 februari nog zou kunnen reageren. De **voorzitter** vraagt de gedeputeerde of hij kan kijken of hiervoor een oplossing mogelijk is.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan altijd bereid te zijn mee te denken, maar benadrukt dat **GS** uitvoering geeft aan de regels zoals die zijn vastgesteld en vertaald in de verordening. Een motie kan worden ingediend, maar de verordening treedt zoals vastgesteld in werking.

Mevrouw **Berkvens** (D66) wijst erop dat het voorliggende stuk per 1 februari in werking treedt, terwijl op 2 februari nog een Statenvergadering plaatsvindt. Zij vraagt wat het gevolg is als PS dan een motie aanneemt die oproept tot aanpassing van de verordening. Volgens gedeputeerde **Olthof** heeft een motie geen directe wijziging van regelgeving tot gevolg. Eventuele aanpassingen kunnen alleen via een volgende wijziging van de omgevingsverordening met een nieuw voorstel worden doorgevoerd. Op basis van een motie kan hij de verordening niet aanpassen. Wel kan een motie worden opgevat als een oproep aan **GS**, waarna wordt bekeken op welke wijze daaraan gehoor kan worden gegeven.

De heer **Kes** (SP) stelt dat het onwenselijk is dat een regeling in werking treedt voordat PS zich daar inhoudelijk over heeft kunnen uitspreken. Volgens hem kan PS daardoor pas achteraf reageren en moet vervolgens worden gewacht op een volgende wijziging van de verordening.

Gedeputeerde **Olthof** wijst deze kritiek van de hand en benadrukt dat het onderwerp al in maart vorig jaar inhoudelijk is besproken en vervolgens is verwerkt in de omgevingsverordening. Het voorliggende stuk gaat niet over nieuwe besluitvorming. Een motie of twee-minutendebat kan alsnog worden gevoerd, maar leidt niet tot een directe wijziging van de regeling.

Mevrouw **Berkvens** (D66) stelt dat in maart is aangegeven dat aanpassingen later, bij de omgevingsverordening, aan de orde zouden komen en dat PS dan moties zou kunnen indienen. Zij constateert dat dit moment er nu niet blijkt te zijn: toen was het te vroeg en nu te laat. Zij vraagt wanneer PS dan wèl moties had kunnen indienen.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan een goed debat te willen voeren en PS niet te willen beperken in haar mogelijkheden. Hij zegt toe te bekijken wat er nog mogelijk is en PS daarover tussentijds te informeren, en adviseert het aankondigen van een twee-minutendebat.
De **voorzitter** wijst erop dat een twee-minutendebat en moties altijd mogelijk zijn, maar dat een B-stuk daarmee niet kan worden gewijzigd.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat alle wijzigingen zijn doorgevoerd om tegemoet te komen aan de wensen van gemeenten, waaronder Hollands Kroon en Bergen. Met andere gemeenten wordt nog overlegd. Wijzigingen kunnen volgens hem plaatsvinden via een volgende wijziging van de omgevingsverordening of via het gemeentelijk omgevingsplan. Uiteindelijk zijn gemeenten zelf verantwoordelijk voor aanpassingen, evenals voor uitvoering en handhaving.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of alle gemeentelijke verzoeken door **GS** zijn gehonoreerd en of deze per geval zijn beoordeeld, zonder afwijzingen. Volgens gedeputeerde **Olthof** is, conform eerdere afspraken, in overleg met gemeenten is gekeken naar hun wensen. Wanneer een gemeente van mening is dat een stiltegebied groter of kleiner moet worden, is daar constructief naar gekeken. Dit past bij het uitgangspunt dat gemeenten straks verantwoordelijk zijn voor handhaving en bij de intentie van de Omgevingswet om bevoegdheden zo laag mogelijk te beleggen. De gedeputeerde weerspreekt dat stiltegebieden, Natura 2000-gebieden en NNN-gebieden worden “weggesnoept”. Hij geeft aan dat juist wordt gewerkt aan uitbreiding van het NNN en dat daar nog een grote opgave ligt. Volgens hem is daarom geen sprake van afbouw, maar van een correctie waarbij stiltegebieden zoveel mogelijk zijn aangesloten op NNN- en Natura 2000-gebieden. Interruptie van mevrouw **Bouhlel** (SP), zij stelt dat zij met “wegsnoepen” bedoelt dat bestaande NNN-gebieden worden verkleind of geschrapt voordat er nieuwe natuur voor in de plaats is gekomen. Volgens haar is daar in dat geval wel degelijk sprake van wegsnoepen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er geen NNN-gebieden zijn geschrapt. Er is uitsluitend een correctie aangebracht waarbij stiltegebieden zijn afgestemd op NNN- en Natura 2000-gebieden; compensatie elders is niet aan de orde geweest. Het doel was niet om stiltegebieden te verplaatsen, maar om aan te sluiten bij de feitelijke situatie. Buiten deze natuurgebieden was op sommige plekken door andere activiteiten feitelijk geen sprake meer van stilte in de oorspronkelijke betekenis. Ten aanzien van de vraag of alle gemeenten dit volledig in beeld hebben, geeft hij aan dat dit lastig is te beoordelen. Enkele gemeenten, waaronder Bergen en Hollands Kroon, hebben gereageerd en er is gezamenlijk overleg geweest. Niet alle gemeenten zijn actief nagebeld; daar ligt ook een eigen verantwoordelijkheid. Gemeenten kunnen eventuele correcties alsnog zelf verwerken in hun omgevingsplan.

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

Gedeputeerde **Rommel** reageert op de vraag van 50PLUS over de technische correcties en geeft aan dat deze van puur technische aard zijn en zijn doorgevoerd omdat werd geconstateerd dat bepaalde onderdelen niet correct liepen. Daarnaast zijn gemeentelijke verzoeken uit zienswijzen gehonoreerd, omdat deze terecht werden geacht en aansloten bij gemeentelijke omgevingsplannen. Ten aanzien van de vraag van de PvdA over de detailhandelsvisie licht zij toe dat het niet gaat om een actieve rol van GS bij het invullen van leegstand. Het doel van de aanpassing is dat gemeenten het college actief informeren over hun detailhandelsbeleid en hun plannen beter te motiveren. Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij geeft aan graag van de gedeputeerde te horen hoe met het proces kan worden omgegaan en kondigt een motie aan. Zij stelt dat de discussie sterk wordt gevoerd vanuit handhavingsproblemen, terwijl onvoldoende duidelijk is wat met de wijzigingen wordt opgegeven. Volgens haar is stilte van belang voor mens en natuur en ontbreekt onderzoek naar de gevolgen van de aanpassingen.
Interruptie van de heer **Van Gilse** (VVD), hij vraagt of D66 geen vertrouwen heeft in de lokale democratie, aangezien de verantwoordelijkheid bewust wordt gedecentraliseerd en gemeenten hierin zelf keuzes kunnen maken. Mevrouw **Berkvens** reageert dat zij wel degelijk vertrouwen heeft in de lokale democratie, maar wijst erop dat de provincie op een aantal thema's, waaronder het ruimtelijk domein, een eigen verantwoordelijkheid heeft vanwege het overstijgende karakter.
De **voorzitter** concludeert dat D66 een twee-minutendebat heeft aankondigt voor de commissievergadering van 2 februari en een motie zal indienen, naar verwachting gericht op het toevoegen van enkele gebieden aan de stiltegebieden.

## 6. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen aanmeldingen.

## 7. B -agenda Mobiliteit

### 7.a Discussienota GL, PvdA en VVD: Vervoer over water

Toelichting:
De indieners willen met deze discussienota aandacht vragen voor het verbeteren van de mogelijkheden van vervoer over water in Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:
De indieners willen in gesprek met de commissieleden en GS over onder andere de mogelijkheden om ten noorden van Alkmaar de vervoersmogelijkheden over water te verbeteren en welke kansen er zijn om vervoer van agrarische producten en/of afval over water te verbeteren.

De **voorzitter** geeft het woord aan de indieners van de motie; statenlid Van Wijnen (GroenLinks), de heer Van Gilse (VVD) en de heer Karar (PvdA).

Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) geeft aan dat er kansen liggen voor vervoer over water in Noord-Holland Noord, een gebied dat volgens haar meer aandacht verdient. Zij wijst erop dat initiatieven ten noorden van Alkmaar minder aandacht krijgen, terwijl er juist mogelijkheden zijn op het gebied van circulaire economie, duurzaamheid en de modal shift. Vervoer over water kan bijdragen aan duurzaamheid, verkeersveiligheid en werkgelegenheid. Zij vraagt GS te onderzoeken hoe deze kansen een impuls kunnen krijgen, niet zozeer via grote investeringen, maar door te kijken naar praktische en organisatorische mogelijkheden. Als voorbeeld noemt zij de bietencampagne bij Oude Zeug, waar lokaal bereidheid is om mee te werken mits het vervoer veilig wordt georganiseerd. Zij ziet meer van dit soort aanknopingspunten en roept GS op hier aandacht aan te besteden.
De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat zijn fractie betrokken was bij het opstellen van de discussienota en dankt Groen Links en de PvdA voor de samenwerking. Hij wijst erop dat de VVD in haar verkiezingsprogramma kansen ziet voor meer goederenvervoer over water en dit verder wil onderzoeken, in samenwerking met het bedrijfsleven. Volgens de VVD kan intensiever gebruik van het Noord-Hollandse vaarwegennet bijdragen aan minder files. De fractie pleit daarnaast voor meer laad- en losplekken langs het water, met oog voor verkeersveiligheid. De VVD ziet uit naar de reactie van de gedeputeerde op de vragen in de discussienota.
De heer **Karar** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor het initiatief en benadrukt dat vervoer over water kan bijdragen aan $CO_2$-reductie en het ontlasten van het wegennet, met name in Noord-Holland Noord. Hij verwijst naar een recent werkbezoek aan een woningfabriek aan het water als inspirerend voorbeeld. Hij ziet uit naar de reactie van GS en de verdere bespreking in PS.
Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat vervoer over water kan bijdragen aan bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, mits de veiligheid is geborgd. Zij vindt de nota echter te smal, omdat deze zich vooral richt op agrarische producten en pleit voor een bredere benadering.

Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) reageert dat de focus op agrarische producten in de Kop van Noord-Holland bewust is gekozen vanwege de kansen daar, maar dat dit niet exclusief is en ook andere ketens, zoals de afvalketen, mogelijk is. Mevrouw **Vroom** benadrukt dat D66 GS oproept breder te kijken, onder meer naar bouwmaterialen, andere bulkstromen en personenvervoer over water. Zij ziet de nota als een goede eerste stap en kijkt uit naar de reactie van GS.

De heer **Hartog** (JA21) vindt dat de discussienota te weinig ingaat op wat de markt nodig heeft van de overheid om vervoer over water beter te benutten. Hij ziet liever concrete signalen vanuit ondernemers dan dat GS zelf mogelijkheden gaat verkennen. Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) geeft aan dat er meerdere voorbeelden zijn en dat zij desgewenst een overzicht kan aanleveren. Tegelijkertijd benadrukt zij dat PS vooral kaderstellend moet blijven en niet op detailniveau de wensen van individuele bedrijven moet uitwerken. Zij staat open voor een vervolggesprek hierover met JA21. Interruptie door de heer **Van Gilse** (VVD), hij vraagt of de heer Hartog bedoelt dat de politiek moet wachten op signalen uit de markt en stelt dat het juist passend is dat de politiek proactief kansen verkent en samen met partijen onderzoekt hoe deze kunnen worden benut. De heer **Hartog** (JA21) reageert dat hij in de nota te weinig concrete voorbeelden ziet en hij betwijfelt bovendien dat meer vervoer over water een wezenlijke oplossing is voor de verkeersdrukte en wijst op lokale knelpunten, zoals bij de Leeghwaterbrug, waar scheepvaart juist files kan veroorzaken. Interruptie van de heer **Karar** (PvdA), hij wijst erop dat vervoer over water niet de 'heilige graal' is, maar dat de verkeersdruk in de provincie zo groot wordt dat meerdere oplossingen nodig zijn. Volgens hem is vervoer over water één van de serieuze opties die daarbij moet worden meegenomen.

De heer **Dijk** (CDA) staat positief tegenover vervoer over water in Noord-Holland Noord, maar wijst op de beperkte haalbaarheid. Eerdere initiatieven, zoals het masterplan modal shift, laten zien dat knelpunten bestaan, onder meer bij laad- en lospunten en bruggen. Het CDA ziet kansen voor meer goederenstromen dan alleen landbouw en afval, maar benadrukt dat dit vraagt om stevige inzet van de provincie en om langetermijnafspraken met binnenvaartschippers. Tot slot vraagt hij welk budget de indieners hiervoor voor ogen hebben.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) ziet in de discussienota een verkenning van draagvlak voor vervoer over water in Noord-Holland Noord en staat hier positief tegenover, mits dit bijdraagt aan bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en werkgelegenheid. Innovatieve concepten zoals elektrisch varen bieden kansen, maar vragen om duidelijke keuzes en transparantie. Zij vraagt hoe PS en GS borgen dat vervoer over water niet ten koste gaat van veiligheid en leefbaarheid, of nieuwe concepten bijdragen aan lokale werkgelegenheid en regionale stabiliteit, en hoe dit wordt gefinancierd.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) spreekt haar waardering uit voor de opgestelde discussienota en geeft aan positief te staan tegenover vervoer over water, vanwege de bijdrage aan duurzaamheid en het verminderen van verkeersdrukte. Zij steunt het verzoek aan **GS** om de kansen verder te verkennen en is benieuwd naar het standpunt van de BBB, die hier nog niet op heeft gereageerd.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan dat de BBB een groot voorstander is van vervoer over water voor alle productstromen, niet alleen voor afval en agrarische producten. Zij verwacht dat een toename van vervoer over water zich vanzelf ook naar andere materialen zal uitbreiden. Zij adviseert om gemeenten te betrekken bij het herstel en de inrichting van kades, met aandacht voor voldoende en veilige aanmeerplekken, om ongewenste situaties zoals in Amsterdam te voorkomen. Daarbij benadrukt zij het belang van veilige overslaglocaties, goede aansluiting tussen weg- en watervervoer en zorgvuldig onderhoud van waterwegen en kunstwerken. De BBB staat open voor overleg over verbetering van vervoer over water, met de nadruk op het benutten van kansen en het voorkomen van langdurige trajecten. Interruptie van mevrouw **Van der Helm** (50PLUS), zij vraagt of bij het verbeteren van vervoer over water ook het personen- en recreatievervoer wordt meegenomen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat zij zich in deze discussie vooral richt op goederenvervoer, omdat dit volgens haar de grootste bijdrage kan leveren aan het verminderen van vervoer over de weg. Recreatief vervoer over water vindt zij in dat verband minder effectief. Mevrouw **Van der Helm** reageert daarop dat vervoer over de weg ook personenvervoer betreft en vraagt of het niet wenselijk is om bestaand personenvervoer over water eveneens in de afwegingen mee te nemen. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt dat functioneel personenvervoer kan worden meegenomen; recreatief varen ziet zij minder als onderdeel van de kern van deze discussie. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) stelt dat vervoer over water, net als vervoer over de weg, zowel goederen- als personenverkeer omvat, ongeacht het doel van de reis. Zij waarschuwt ervoor recreanten niet weg te drukken, juist omdat Noord-Holland bij uitstek een provincie is waar recreatie op het water plaatsvindt. Mevrouw **Den Boer** (BBB) ziet geen tegenstelling tussen goederenvervoer over water en recreatief gebruik. Verbeteringen in infrastructuur komen volgens haar ook recreanten ten goede.

Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) is verbaasd over de discussie over recreatievaart. Zij stelt dat niemand spreekt over het wegdrukken van recreanten en wijst erop dat er duidelijke verkeersregels zijn voor zowel beroeps- als recreatievaart, die goed naast elkaar kunnen bestaan. De binnenwateren in Noord-Holland zijn volgens haar oorspronkelijk voor beroepsvaart aangelegd en worden momenteel onderbenut, waardoor groei mogelijk is zonder extra onderhoud.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) spreekt waardering uit voor de inzet om autoverkeer te verminderen en ziet kansen in het verbeteren van vervoer over water, maar vraagt zich af waar het benodigde budget vandaan moet komen.

De **voorzitter** geeft gedeputeerde **Olthof** het woord om te reageren op de vragen uit de discussienota.

De gedeputeerde spreekt zijn waardering uit voor het stuk. Hij benadrukt dat het onderwerp niet alleen over vervoer over water gaat, maar breder is en ook gaat over de noodzakelijke modal shift om Noord-Holland bereikbaar te houden. Hij onderstreept dat veiligheid daarbij altijd vooropstaat, ongeacht de vervoersvorm (weg, spoor of water) en dat bestaande regels gelden en worden gehandhaafd. Het stimuleren van andere vervoersvormen mag volgens hem nooit ten koste gaan van verkeersveiligheid of het in gevaar brengen van anderen.
Interruptie van mevrouw **Van der Helm** (50PLUS), zij vraagt hoe kan worden voorkomen dat investeringen in vervoer over water in Noord-Holland Noord vooral lasten voor de regio opleveren, terwijl de baten elders terechtkomen. Gedeputeerde **Olthof** stelt dat bij publieke investeringen doorgaans niet wordt gedifferentieerd naar herkomst van gebruikers of economische opbrengsten. Volgens hem bieden investeringen in vervoer over water juist kansen voor Noord-Holland Noord, onder meer via economische spin-off en een gezondere leefomgeving en ziet hij dit primair als een positief effect voor de regio. De gedeputeerde benadrukt dat de discussie breder is dan vervoer over water alleen en ook raakt aan de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van Noord-Holland. In reactie op vragen van JA21 over nut en noodzaak van een modal shift naar water en spoor, stelt hij dat deze verschuiving de afgelopen drie jaar aantoonbaar effect heeft gehad: door meer vervoer via water en spoor zijn circa 460.000 volle vrachtwagens van de weg gehaald. Daarmee is het effect van de modal shift volgens hem duidelijk meetbaar.
De heer **Hartog** (JA21) wijst erop dat het openen van bruggen ook leidt tot verkeershinder, doordat dagelijks veel auto's moeten stoppen en weer optrekken. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de discussienota waardevol is, omdat de impact en voordelen van vervoer over water groot zijn, terwijl er ook uitdagingen zijn. Hij noemt het aandachtspunt van agrarisch vervoer over water een eyeopener en wijst erop dat veel watergebonden bedrijvigheid in Nederland is verdwenen ten gunste van woningbouw. Juist daarom vindt hij het de moeite waard om te verkennen of agrariërs, bijvoorbeeld langs het Noord-Hollands Kanaal, meer gebruik kunnen maken van vervoer over water. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of de gedeputeerde, bij

het verkennen van kansen voor agrarisch vervoer over water, ook in gesprek gaat met agrariërs en belangenorganisaties zoals LTO. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het verkennen van kansen vanzelfsprekend betekent dat hierover met de betreffende doelgroep wordt gesproken. Hij ziet agrarisch vervoer over water als een mogelijke nieuwe richting die nader verkend moet worden. Daarbij noemt hij de suikerbietencampagne als voorbeeld, waarbij wordt gekeken naar vervoer over water via Oude Zeug. Het traject over de weg is complex en kent knelpunten, met name rond verkeersveiligheid, maar hierover wordt gesproken en hij erkent dat het proces moeizaam verloopt, maar dat er wel degelijk kansen zijn. Mevrouw **Den Boer** (BBB) herhaalt haar vraag of de gedeputeerde daadwerkelijk in gesprek gaat met agrariërs en de LTO en vraagt dit expliciet mee te nemen bij de uitwerking van de discussienota. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat hij hierover in gesprek zal gaan met agrariërs om de mogelijkheden te verkennen. Daarnaast geeft hij aan dat er al gesprekken lopen met HVC over vervoer van afvalstromen over water, al is dit complex vanwege de rol van gemeenten als eigenaar en aanbieder. Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) vult aan dat het ook gaat om de stromen die de HVC verlaten, zoals bodemassen, die voor sommige sectoren een waardevolle grondstof vormen en dus ook vervoerd moeten worden. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat hierover gesprekken lopen met Dordrecht om deze bodemassen in plaats van over de weg, over het water te vervoeren. De gedeputeerde benadrukt dat naast afvalstromen ook de bouwsector grote kansen biedt voor vervoer over water, mede gezien de grote woningbouwopgave. Hij wijst op lopende gesprekken met projecten in Noord- en Zuid-Holland en Utrecht, waarbij bouwstoffen en zelfs complete woningen via het water naar logistieke knooppunten dicht bij bouwlocaties worden vervoerd, met slechts het laatste deel over de weg. Daarnaast noemt hij investeringen van de provincie in logistieke locaties, zoals Boekelermeer en havens in Noord-Holland, om goederen via water te bundelen en het wegvervoer te beperken. Hij geeft aan dat verdere ontwikkeling vraagt om innovatie, samenwerking en mogelijk subsidies, evenals ruimtelijke keuzes om laad- en loslocaties te behouden. Ook pleit hij voor nieuwe logistieke concepten, zoals elektrisch duwvaartvervoer met minder brugopeningen. Tot slot ziet hij kansen in de agrarische sector en kondigt hij aan hier verder over in gesprek te gaan, onder meer over de suikerbietencampagne. Hij beschouwt de discussienota als steun om vervoer over water verder te stimuleren en verwacht dat dit onderwerp vaker terugkomt.

Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) spreekt waardering uit voor de reactie van de gedeputeerde en geeft aan dat deze aansluit bij de bedoeling van de discussienota: het gesprek aangaan en verkennen wat mogelijk is. Zij vraagt wanneer de gedeputeerde hierover terugkomt bij de Staten, zodat breder kan worden teruggekoppeld wat is opgehaald. Zij erkent de zorgen over

brugopeningen en vertragingen, maar benadrukt dat vervoer over water ook voordelen oplevert en dat lasten en baten gezamenlijk moeten worden gedragen.
De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat statenlid Van Wijnen dit volgens hem treffend heeft verwoord.
De heer **Karar** (PvdA) onderschrijft de oproep om Noord-Holland Noord extra aandacht te geven en ziet daar grote kansen voor economie en gezonde leefomgeving. Hij steunt gerichte provinciale ondersteuning en wijst erop dat wordt gewerkt aan systemen om de doorvaart efficiënter te organiseren, met oog voor zowel scheepvaart als verkeersdrukte op de weg.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) wijst erop dat vervoer over water expliciet is opgenomen in het coalitieakkoord en vraagt zich af wat de meerwaarde is van de discussienota en wat de gedeputeerde extra gaat doen ten opzichte van het bestaande beleid. Gedeputeerde **Olthof** legt uit eerst te moeten kijken naar planning en capaciteit en zal later terugkomen op het moment en de vorm van terugkoppeling. Hij staat open voor bijvoorbeeld een BOT-overleg om dilemma's rond ruimte, financiën en rolverdeling tussen provincie en gemeenten te bespreken.
Hij benadrukt dat vervoer over water al actief wordt opgepakt binnen het coalitieakkoord en in landelijke overleggen, maar ziet als meerwaarde dat nu ook brede steun vanuit PS bestaat, waardoor er gezamenlijk meer stappen gezet kunnen worden dan alleen vanuit de coalitie.
Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt waarom deze discussienota nodig is, nu drie coalitiepartijen de nota hebben ingediend, de BBB enthousiast is, de oppositie positief reageert en vervoer over water al in het coalitieakkoord staat, terwijl de bestuursperiode al vergevorderd is.
Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de discussienota niet door hem is ingebracht, maar door GroenLinks, VVD en PvdA. Hij omarmt de nota omdat deze nieuwe accenten bevat, met name kansen voor de agrarische sector en Noord-Holland Noord en omdat de nota het onderwerp waar hij al aan werkt breder in de Staten agendeert.
Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) is van mening dat de vraag over de noodzaak van de nota eigenlijk aan de indieners had moeten worden gesteld. Zij voelt zich daardoor onnodig in een extra debatpositie geplaatst en kondigt aan een twee-minutendebat te overwegen om die mogelijkheid open te houden.
Gedeputeerde **Olthof** spreekt waardering uit voor de discussienota en wil het onderwerp breed oppakken. Hij zegt toe de agrarische sector te betrekken en ziet een BOT-overleg als mogelijke vorm om vraagstukken over kades en bereikbaarheid te bespreken. Tegelijkertijd zet hij lopende gesprekken met sector en gemeenten voort en zal hij hierover terugkoppelen aan de Staten.

Statenlid **Van Wijnen** (GroenLinks) geeft aan tevreden te zijn met de toezegging van de gedeputeerde en vertrouwt erop dat hij hierop zal terugkomen. Volgens haar zou een twee-minutendebat in theorie mogelijk zijn, maar zij ziet daarvoor op dit moment geen aanleiding.

### 7.b Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030

Toelichting:
De provincie wil dat mensen en goederen veilig, efficiënt en op duurzame wijze op hun bestemming kunnen komen. Met het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 onderzoekt en test de provincie slimme toepassingen, technologieën en data. Innovaties die bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, goede bereikbaarheid en gezonde leefomgeving.
Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het innovatieprogramma verkeer en vervoer bespreken.

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

Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan dat de BBB positief is over innovaties en het programma met enthousiasme heeft gelezen, maar zij plaatst daarbij diverse kanttekeningen en vragen. Zij vraagt hoe zicht wordt gehouden op de feitelijke kosten van innovatieprojecten, aangezien deze geen investeringen zijn en genoemde bedragen exclusief interne kosten en subsidies zijn. Ook vraagt zij om duidelijkere kaders vanuit GS. Daarnaast uit zij zorgen over de negatieve effecten van sommige innovaties, zoals rondslingerende deelbrommers en deelfietsen die leiden tot overlast en onveilige situaties voor voetgangers. Zij vraagt welke oplossingen GS hiervoor ziet en wat PS kan doen om dit te verbeteren. Het vraagstuk rond fatbikes noemt zij een landelijk thema, maar zij vraagt of de gedeputeerde dit alsnog kan aankaarten. Zij spreekt waardering uit voor het idee van één eenvoudige app voor alle vervoersmiddelen, maar stelt kritische vragen bij het combineren van data in modellen om $CO_2$-uitstoot en verkeersdrukte te meten, omdat dit volgens haar deels al gebeurt. Ook vraagt zij om duidelijkheid over wat onder “grote projecten” wordt verstaan in de informatievoorziening aan PS en GS. Tot slot stelt zij een technische vraag over de innovatieprojecten op pagina 25: betekent de categorie *“afgerond, geen vervolg”* dat innovaties niet zijn geïmplementeerd? Als dit zo is dan hoort zij graag een reflectie van de gedeputeerde, aangezien dit 18% van de projecten betreft. Interruptie van mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan blij te zijn met de inzet van de Amsterdamse wethouder op het onderwerp

fatbikes en vraagt of mevrouw **Den Boer** ook de positieve kanten van deelmobiliteit ziet.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) antwoordt dat zij die erkent, maar vindt dat ook de negatieve gevolgen moeten worden aangepakt.
De heer **Dijk** (CDA) is enthousiast over het programma en waardeert dat innovaties zorgvuldig worden gevolgd en getoetst op hun geschiktheid voor Noord-Holland. Hij vindt het positief dat kennisdeling een vaste fase is binnen het innovatieproces, zodat de provincie ook bijdraagt aan verdere ontwikkeling. Hij vraagt hoe andere provincies hiermee omgaan en of zij vergelijkbare programma's en vormen van kennisdeling hebben. Daarnaast waardeert hij de halfjaarlijkse updates, maar geeft hij aan graag meer inzicht te krijgen in toekomstige ontwikkelingen en innovaties, bijvoorbeeld via een technische briefing.
De heer **Klein** (ChristenUnie) geeft aan dat zijn fractie voorstander is van duurzame vervoersvormen en innovaties die het vervoer efficiënter maken en de impact op de leefomgeving beperken. Hij waardeert de proactieve rol van de provincie bij het testen van nieuwe ideeën en herkent zich in de gekozen thema's en doelstellingen. Hij stelt twee vragen aan GS: hoe wordt geborgd dat het beschikbare budget van 9,5 miljoen euro doelmatig wordt ingezet, mede gezien dat in de vorige periode niet al het geld is besteed en hoe bij datagedreven toepassingen wordt gezorgd dat de overheid regie houdt, bijvoorbeeld om verkeersknelpunten snel in kaart te brengen.
De heer **De Graaf** (GroenLinks) geeft aan het innovatieprogramma mobiliteit met veel interesse te hebben gelezen en waardeert dat veel projecten gericht zijn op publieke mobiliteit en openbaar vervoer. Hij benadrukt dat een grote en groeiende groep Noord-Hollanders geen rijbewijs heeft en daardoor (al dan niet onvrijwillig) afhankelijk is van openbaar vervoer, dat bovendien duurzamer is dan individueel autoverkeer. Hij licht met name het project rond automatisering van het OV uit en ziet kansen voor zelfrijdende voertuigen als aanvulling op trein- en busvervoer, vooral in gebieden met minder fijnmazig OV. Tegelijkertijd wijst hij op het probleem dat er momenteel geen sluitende businesscase is voor leveranciers en vraagt hij of de provincie dit, eventueel samen met andere overheden, kan stimuleren. Daarnaast spreekt hij zijn tevredenheid uit over projecten die het comfort voor fietsers, verkeersveiligheid en duurzaamheid verbeteren. Tot slot merkt hij op dat er wel dataprojecten zijn opgenomen, maar geen projecten die gebruikmaken van OV-data uit bijvoorbeeld de OV-chipkaart, terwijl die data juist veel inzicht kunnen geven in reispatronen. Hij vraagt hoe de gedeputeerde hiertegen aankijkt.
De heer **Karar** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor het innovatieprogramma en de brede reeks aan projecten, maar wijst op de zorgelijke constatering dat 10% van de Noord-Hollanders

geen toegang heeft tot het mobiliteitssysteem en dat dit aandeel kan oplopen. Hij waardeert dat mobiliteitsrechtvaardigheid expliciet wordt meegenomen en complimenteert GS met het integreren van de uitkomsten van het onderzoek in beleidsontwikkeling. Tegelijkertijd mist de PvdA innovaties die zich primair richten op mensen met een te krappe portemonnee. Hoewel betaalbaarheid soms zijdelings wordt meegenomen, pleit hij ervoor dat ten minste enkele projecten zich hoofdzakelijk richten op mensen die door gebrek aan middelen niet volwaardig kunnen deelnemen aan mobiliteit, bijvoorbeeld om te werken, sociale contacten te onderhouden of deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Mevrouw **Van den Boogaerde** (Volt) spreekt haar waardering uit voor het programma, met name voor de aandacht voor wandelen en lopen volgens het STOMP-principe en voor innovaties in autonoom vervoer. Zij merkt op dat autonoom vervoer nu beperkt is tot één project en vooral wordt bekeken voor landelijk gebied en bedrijventerreinen, terwijl zij ook kansen ziet in stedelijke toepassingen. Daarnaast mist zij een sterkere inzet op Europese samenwerking. Gezien het belang van EU-regelgeving en subsidiemogelijkheden vraagt zij of GS meer gebruik kan maken van Europese netwerken, best practices en data en of Europese samenwerking explicieter onderdeel kan worden van de werkwijze bij innovatieprojecten.

De heer **Van Gilse** (VVD) benadrukt dat technologische ontwikkelingen in mobiliteit snel gaan en dat het goed is dat de provincie deze volgt, toepast en stimuleert. Hij is tevreden over behaalde resultaten, zoals de toolbox om hinder bij verkeerswerkzaamheden te beperken, en waardeert de samenwerking met overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. De provincie moet daarbij ruimte bieden aan de markt voor innovatie. Hij vraagt de gedeputeerde waar de ombouw van VRI's naar iVRI's terugkomt in het innovatieprogramma 2026-2030 nu van versnelde ombouw wordt afgezien en hoe PS wordt geïnformeerd over de verdere ontwikkelingen rond de VRI's.

Mevrouw **Vroom** (D66) waardeert dat innovatie in het programma wordt ingezet als middel en niet als doel op zich, met aandacht voor technologie, gedrag en organisatie. Zij mist echter een prominentere rol voor deelmobiliteit, die volgens D66 essentieel is voor het toekomstige mobiliteitssysteem en bijdraagt aan minder druk op de openbare ruimte en duurzame gebiedsontwikkeling. Zij pleit voor meer aandacht voor (elektrische) deelmobiliteit, inclusief regie op laadinfrastructuur en innovatieve laadoplossingen, waarbij de provincie een aanjagersrol heeft. Daarnaast vraagt zij hoe GS autonoom vervoer verder wil stimuleren ondanks beperkingen in nationale wet- en regelgeving. Tot slot vraagt zij of GS het beeld herkent dat beter gebruik en koppeling van data, zoals bij condition based maintenance, kan leiden tot grote efficiëntie- en kostenvoordelen voor de provinciale infrastructuur. Zij concludeert dat het een goed stuk is, maar dat verdere aanscherping wenselijk is.

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

Gedeputeerde **Olthof** spreekt zijn waardering uit voor de positieve houding van PS ten aanzien van innovatie en benadrukt dat innovatie per definitie niet altijd tot succes leidt. Soms blijkt een innovatie niet bij te dragen aan de doelen of zijn deze nog niet rijp en dan moet ook de keuze worden gemaakt om te stoppen. Hij licht toe dat voor innovatie een duidelijk afgebakend budget beschikbaar is. Pas wanneer een innovatie succesvol wordt en overgaat in regulier beleid, wordt financiering uit bestaande programma's geregeld of, indien nodig, via de begroting en kaderbrief aan PS voorgelegd. Ten aanzien van deelmobiliteit erkent hij de zorgen over overlast, maar plaatst die in perspectief en wijst op voorbeelden uit andere steden waar betere regulering werkt. Overlast en ordening zijn volgens hem juist onderdeel van verdere ontwikkeling. Deelmobiliteit maakt bovendien al expliciet deel uit van het beleid Publieke Mobiliteit en bevindt zich op sommige plekken al in de implementatiefase, onder meer in samenwerking met andere regio's. Innovatie richt zich daarbij vooral op aanvullende ontwikkelingen, zoals mobiliteitshubs. Hij onderstreept dat GS het belang van deelmobiliteit volledig onderschrijft en hier actief aan werkt. Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt de gedeputeerde waarom deelmobiliteit in het stuk vooral wordt neergezet als bron van overlast. Zij geeft aan dit inmiddels niet meer als innovatie te zien en vindt het teleurstellend dat in het programma, inclusief beeldmateriaal, vooral de negatieve kanten worden benadrukt in plaats van de kansen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het beeld dat deelmobiliteit vooral overlast zou veroorzaken, niet terecht is. Volgens hem biedt deelmobiliteit juist kansen, onder meer voor mobiliteitsrechtvaardigheid, al is verdere ordening en regulering nodig. Deelmobiliteit is bovendien inderdaad niet nieuw meer en wordt op meerdere plekken al geïmplementeerd; goede voorbeelden bestaan nationaal en internationaal. Over fatbikes onderschrijft hij de zorgen en overlast, maar dit ziet hij niet als onderdeel van het innovatieprogramma. Gemeenten vragen om regelgeving, maar de voortgang op nationaal niveau is beperkt. Ten aanzien van data licht hij toe dat het in het programma specifiek gaat om logistieke data, waar nog relatief weinig inzicht in is. Projecten die zijn afgerond zonder vervolg, betekenen dat zij geen toegevoegde waarde hadden en daarom niet worden geïmplementeerd. Dat past bij de innovatie-aanpak: succesvolle innovaties worden uitgevoerd, niet-succesvolle worden beëindigd. Verder geeft hij aan dat afstemming en kennisdeling plaatsvinden via landelijke partijen en samenwerkingsverbanden, zodat niet iedereen hetzelfde doet. Over toekomstige innovaties kan

hij nog geen volledig overzicht geven, omdat ontwikkelingen zich nog aandienen. Tot slot benadrukt hij het belang van doelmatige inzet van middelen: als projecten niet succesvol blijken en geen perspectief op implementatie hebben, wordt ermee gestopt, wat ook onderdeel is van de evaluaties en terugkoppelingen aan PS.

De gedeputeerde geeft aan dat GS, samen met onder meer de NDW, zorgvuldig omgaat met het voorkomen van data-misbruik. Privacy en dataveiligheid staan centraal en er wordt gewerkt volgens strenge regels en in samenwerking met andere partijen. De gedeputeerde geeft aan dat autonoom vervoer in de praktijk al werkt, bijvoorbeeld in San Francisco, maar dat dit in Nederland en Europa door regelgeving nog sterk beperkt is tot pilots op afgebakende trajecten. In Hoofddorp wordt samen met het Rijk gewerkt aan een pilot voor autonoom vervoer tussen Schiphol Station en het bedrijventerrein Schiphol, waarbij ook wordt gekeken naar de benodigde regelgeving. Hij wijst erop dat het aanbod van Europese fabrikanten van autonome voertuigen, met name bussen, beperkt is, waardoor afhankelijkheid van niet-Europese partijen dreigt. De overheid ziet hij daarom als een belangrijke aanjager om marktpartijen te stimuleren te investeren in autonoom vervoer. Openbaar vervoer en mogelijk deelmobiliteit kunnen hierin een rol spelen, al is er op dit moment nog geen rendabele businesscase en is de markt terughoudend. De gedeputeerde benadrukt dat mobiliteitsrechtvaardigheid een terugkerend en belangrijk thema is. Mobiliteit is volgens hem een basisvoorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving en gaat niet alleen over betaalbaarheid, maar ook over sociale veiligheid, gevoel van veiligheid in het verkeer en de beschikbaarheid van passende vervoersmiddelen. Financiële drempels raken vooral aan inkomenspolitiek en zijn daarom niet makkelijk onder te brengen in een innovatieprogramma. Wel vormt het onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid de basis voor verdere beleidskeuzes, bijvoorbeeld bij de inrichting van de openbare ruimte. Pogingen om met Europese middelen, zoals een goedkopere meereispas, iets te realiseren zijn niet doorgegaan omdat vervoerders zijn afgehaakt. Verdere stappen vragen volgens de gedeputeerde om een bredere beleidsinzet en expliciete politieke keuzes van de provincie.

De heer **Karar** (PvdA) erkent dat mobiliteitsrechtvaardigheid meerdere factoren kent en waardeert het innovatieprogramma en het uitproberen van projecten. Tegelijkertijd mist hij innovaties die zich primair richten op mensen met een kleine beurs en roept hij GS op dit te verkennen. Hij ziet dat andere provincies hier al regelingen voor ontwikkelen en vraagt de gedeputeerde om hier creatiever over na te denken, zonder nu al op concrete maatregelen vooruit te lopen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat voorbeelden uit andere provincies, zoals Utrecht, vooral gaan over betaalbaarheid van het OV en niet zozeer over innovatie. Dat raakt aan inkomenspolitiek en de vraag of provincie of gemeenten bereid zijn mee te betalen aan kaartjes.

Hij wijst erop dat hierover al afspraken zijn gemaakt in het tarievenkader en dat hierover met gemeenten wordt gesproken. Hij benadrukt dat de provincie via het POLIS-netwerk actief samenwerkt met Europese regio's rond mobiliteitsinnovatie, waaronder autonoom vervoer. Er is overleg met andere steden, de eurocommissaris en voorbeelden worden bekeken in onder meer Stockholm en Californië, waarbij ook kansen voor Europese subsidies worden verkend.
De gedeputeerde licht toe dat gereserveerde middelen voor iVRI's zijn ondergebracht in het bredere innovatieprogramma, omdat de implementatie stagneerde, de kosten hoog waren en brede toepassing uitbleef. Wel wordt breder gekeken naar andere slimme oplossingen voor doorstroming en datagebruik. Daarnaast benadrukt hij dat de provincie een voortrekkersrol vervult bij laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer en samen met Utrecht en Flevoland gemeenten actief ondersteunt bij de aanleg daarvan.
De heer **Karar** (PvdA) geeft aan de uitleg van de gedeputeerde te begrijpen, maar vindt het toch vreemd dat bij bestaande innovatieprojecten niet explicieter wordt gekeken hoe deze uitwerken voor mensen die minder gemakkelijk gebruik kunnen maken van mobiliteit. Hij wijst erop dat uit onderzoek blijkt dat innovaties zoals deelmobiliteit vaak vooral door specifieke groepen worden gebruikt, terwijl andere groepen nauwelijks worden bereikt. Hij vraagt of hier bij de uitvoering van innovaties voldoende aandacht voor is. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat innovatie in mobiliteit er juist op gericht moet zijn dat iedereen mobiel kan zijn, ongeacht inkomen. Hij erkent dat betaalbaarheid lastig direct te koppelen is aan innovatie, maar benadrukt dat innovaties ook mensen met een lager inkomen moeten bereiken. Dit kan via publieke mobiliteit of deelmobiliteit. Hij zegt toe hierop terug te komen en een concreet voorbeeld te geven van een innovatie op het gebied van deelmobiliteit.

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

Er zijn drie rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. Een rondvraag van de FvD over de Sluizenroute IJmuiden. Een rondvraag van D66 over participatie variantenstudie N203 en een rondvraag van het CDA over gladheidsbestrijding.

De heer **Bilgin** (FvD) heeft een rondvraag over de Sluizenroute IJmuiden. Hij wijst op de structurele verkeersproblemen in de regio IJmond/Heemskerk, met name rond de A22 en N197. Door het kwetsbare wegennet en het ontbreken van alternatieve routes leiden incidenten op de A22 tot onbeheersbare situaties. De eerdere sluiting van de Sluisroute IJmuiden-Velsen, tegen de wens van de regio en ondanks een eerdere toezegging van het Rijk, vergroot de frustratie bij bewoners en lokale overheden. Hoewel de A22 een rijksweg is, ondervinden provinciale wegen

zoals de N197 de gevolgen. Hij heeft hierover schriftelijke vragen ingediend en vraagt de gedeputeerde om beantwoording.

De fractie van FvD heeft de volgende vragen:

- Is de gedeputeerde bekend met de afsluiting van de Sluizenroute? Klopt het dat het Rijk heeft beloofd dat de Sluizenroute open zou blijven? Hoe is deze belofte vastgelegd?
- Is de gedeputeerde van mening dat de openstelling van de Sluizenroute belangrijk is voor de doorstroom op het provinciale wegennet en de bereikbaarheid van de regio?
- Is de Provincie Noord-Holland betrokken bij de gesprekken over de Sluizenroute, zowel met de gemeenten als met het Rijk? Wat is het standpunt van de Provincie inzake de openstelling van de Sluizenroute?
- Is de gedeputeerde bereid om de betreffende gemeenten te steunen in hun lobby richting het Rijk om zo snel mogelijk de nodige maatregelen te nemen om de Sluizenroute IJmuiden weer open te stellen?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan bekend te zijn met de afsluiting van de sluisroute en bevestigt dat het Rijk heeft toegezegd dat deze open zou blijven, al is hem niet bekend hoe dit is vastgelegd. De provincie is niet of nauwelijks betrokken geweest bij de gesprekken hierover; die zijn vooral gevoerd tussen gemeenten en Rijkswaterstaat. De gedeputeerde vindt een openstelling wenselijk, maar waarschuwt dat de sluisroute slechts beperkte capaciteit heeft en geen volwaardig alternatief is voor de A22 of N197. De provincie kan gemeenten beperkt ondersteunen in de lobby richting het Rijk, maar de afspraken en gesprekken liggen primair bij gemeenten en het Rijk.

De heer **Van der Heijden** (D66) heeft een rondvraag over de participatie variantenstudie N203. Op de C-agenda staat het participatieplan voor de N203. Voor D66 is het van belang dat participatie goed gebeurt of anders niet. Slecht georganiseerde participatie leidt tot onvrede bij inwoners en andere belanghebbenden. Dit participatieplan is volgens de leden van de D66-fractie een recept voor teleurstelling. Daar hebben zij de volgende vragen:

- Op de site van de provincie1 staat dat we als provincie eerst de toegevoegde waarde van participatie bepalen. Welke toegevoegde waarde heeft deze participatie volgens GS?
- Het doel dat is opgenomen in het stuk is “participatieproces tijdens de variantenstudie is de omgeving informeren en begrip creëren bij de omgeving voor de keuzes die gemaakt worden tijdens deze studie.’ Volgens de D66 fractie raakt dit vooral aan de onderste trede van de participatieladder. Vervolgens staat er verderop in het stuk dat de

verschillende doelgroepen mogen meebeslissen en meedenken en dat zijn dan weer hogere treden op de ladder. Dit strookt niet met elkaar. Wat is de juiste formulering van het doel van de participatie?

- In het participatieplan staat dat het niet wenselijk is om de inwoners van Krommenie en Assendelft langs de N203 individueel te benaderen, maar de reden daarvoor staat niet vermeld. Waarom is besloten om dat niet te benoemen en wat is de reden dat zij niet actief benaderd worden?
- Er staat verschillende keren in het stuk dat er onderzocht wordt of er draagvlak is voor de varianten. Hoe weegt GS de zwaarte van elke doelgroep in hun oordeel of een variant draagvlak heeft of niet? Is er een onderscheid in belangrijkheid tussen de doelgroepen 2 t/m 4?
- In het participatieplan ontbreken de criteria waarop er geëvalueerd gaat worden. Wat onze fractie betreft is het participatieplan dan niet volledig. Er is voor Provinciale Staten immers niet te controleren of aan de gestelde criteria van participatie voldaan is omdat wij deze criteria niet kennen. Kan GS aangeven wat de criteria zijn waaraan geëvalueerd gaat worden en kan zij deze alsnog in het plan opnemen?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat GS het belang van participatie onderschrijft, maar dat het niveau ervan kan verschillen. Participatie en de variantenstudie lopen deels parallel vanwege de wens om tempo te maken. De toegevoegde waarde van participatie is volgens hem duidelijk aanwezig, doordat omwonenden kunnen meepraten over voorgelegde varianten en hun voor- en nadelen. De participatie is bewust informerend en raadplegend van aard en bevindt zich op een lagere trede van de participatieladder: de omgeving denkt mee, maar beslist niet over de uiteindelijke variant. Gemeenten, zoals Zaanstad, hebben daarbij een zwaardere rol. Individuele bewoners worden niet één-op-één benaderd, maar er wordt gewerkt met vertegenwoordigers om het proces uitvoerbaar te houden. Het beoordelingskader, inclusief de weging van thema's zoals draagvlak, wordt nog uitgewerkt. Er is geen vooraf vastgestelde rangorde in belangrijkheid. De evaluatie van het participatieproces vindt achteraf plaats; de criteria daarvoor worden nog uitgewerkt en GS komt hier later op terug.

De heer **Van der Heijden** vraagt of het plan opnieuw aan PS wordt voorgelegd wanneer de evaluatiecriteria bekend zijn, zodat daar nog controle op kan plaatsvinden.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de evaluatie en bijbehorende criteria pas achteraf wordt vastgesteld, maar zegt toe dat deze criteria wel met PS zullen worden gedeeld.

De heer **Dijk** (CDA) heeft een rondvraag over de bezuiniging op gladheidsbestrijding. In de kaderbrief die vorig jaar aan PS is voorgelegd, staat vermeld dat in het lopende jaar zal worden bezuinigd op de gladheidsbestrijding, vanwege structurele onderbesteding. Daarbij wordt expliciet aangegeven dat bij een strenge of wisselvallige winter de beschikbare begrotingsruimte mogelijk ontoereikend kan zijn. De fractie van het CDA heeft destijds hierover vragen gesteld, omdat zij zorgen had over de verkeersveiligheid indien er minder inzet zou zijn op gladheidsbestrijding. Deze zorgen zijn er nog steeds. In de afgelopen weken is er sprake geweest van aanzienlijke sneeuwval en spiegelgladde wegen. Op de Instagrampagina van de provincie werd zelfs aangegeven dat er met een maximale inzet van 100 strooiwagens is gewerkt, in plaats van de gebruikelijke inzet van 65 wagens.

Naar aanleiding hiervan stelt onze fractie de volgende vragen:

- Is door het winterse weer van de afgelopen weken de budgettaire grens voor gladheidsbestrijding reeds bereikt of overschreden?
- Hebben de strooiwagens als gevolg van deze bezuinigingen minder intensief kunnen strooien dan gebruikelijk is onder vergelijkbare winterse omstandigheden?
- Zijn er als gevolg van deze bezuinigingen onveilige situaties ontstaan op de provinciale wegen?
- Hoe gaat GS regelen dat de inzet de komende periode voldoende zal zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat er niet is bezuinigd op gladheidsbestrijding. In de begroting is gekozen om uit te gaan van gemiddelde kosten in plaats van een worstcasescenario; extra kosten bij een zware winter worden gedekt uit de algemene reserve. Het beeld dat hiermee bewust risico's zijn genomen, wijst hij af. Hij geeft aan dat er niet minder is gestrooid en dat de inzet van strooiwagens gelijk is gebleven; er zijn geen onveilige situaties ontstaan door financiële keuzes. Of het budget wordt overschreden, blijkt bij de jaarrekening. GS blijft met maximale inzet werken om de verkeersveiligheid te borgen. De heer **Dijk** (CDA) geeft aan het goed te vinden dat de gedeputeerde alles inzet om de wegen veilig te houden, maar wijst op de kaderbrief van vorig jaar waarin expliciet wordt gesproken over een bezuiniging op gladheidsbestrijding. Hij citeert dat bij strenge winters de begrotingsruimte mogelijk ontoereikend is en vraagt de gedeputeerde hoe dit te rijmen is met de stelling dat er geen sprake is van bezuinigingen. Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat er niet is bezuinigd op gladheidsbestrijding. Volgens hem is gekozen voor een realistische begroting op basis van

gemiddelde kosten in plaats van een worstcasescenario. Bij een strenge winter worden extra kosten gedekt uit de algemene reserve. Hij stelt dat het woord *bezuiniging* in de kaderbrief ziet op het realistischer ramen van het budget, niet op minder inzet. Er is niet minder gestrooid en verkeersveiligheid is niet in het geding geweest; de inzet is maximaal gebleven, los van financiële kaders.

## 9 B-Agenda Wonen

### 9.a D66 Agenderingsverzoek C- naar B agenda Provinciale rol bij parkeernormen

Toelichting:

De fractie van D66 heeft een agendaverzoek ingediend om de brief over de Provinciale rol bij parkeernormen inhoudelijk te bespreken.

Aanleiding:

Het onderzoek 'Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen' biedt een handelingsperspectief voor de mogelijke rol van de provincie ten aanzien van parkeernormen, maar ook in de verschillende toepassingen ervan door gemeenten. Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te kunnen sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. In het rapport wordt geconcludeerd dat een sterkere provinciale rol op het bepalen van parkeernormen rond OV knooppunten gewenst is. Gedeputeerde Staten neemt dit advies niet helemaal over door geen instructieregels in de omgevingsverordening in te stellen, maar wel de kennis/adviserende rol die wij tot nu toe genomen hebben uit te breiden. D66 vraagt zich af of dat de juiste beslissing is en wil daar met de commissie over van gedachten wisselen.

Het behandeldoel:

De D66 fractie stelt voor om het debat over de volgende vragen te voeren:

- Zijn partijen het eens met de gekozen strategie van Gedeputeerde Staten om alleen een adviserende rol in te nemen ten opzichte van parkeernormen rond OV knooppunten, in tegenstelling tot wat er in het rapport wordt geadviseerd?
- Is de gehanteerde norm van maximaal 0,7 en de mogelijkheid voor gemeenten om daarvan af te wijken de juiste volgens de commissie?

Mevrouw **Berkvens** (D66) benadrukt dat parkeernormen cruciaal zijn voor woningbouw en de mobiliteitstransitie in Noord-Holland. Te hoge normen remmen woningbouw, nemen schaarse ruimte in en laten mensen zonder auto meebetalen aan autobezit; te lage normen veroorzaken juist parkeerdruk en bereikbaarheidsproblemen. Uit provinciaal onderzoek blijkt dat veel gemeenten, ook bij OV-knooppunten, nog te hoge parkeernormen hanteren. Dit belemmert volgens de woningbouwmonitor de realisatie van circa 20.000 woningen. Hoewel parkeernormen formeel een gemeentelijke bevoegdheid zijn, stelt mevrouw Berkvens dat provinciale doelen op woningbouw en mobiliteit hierdoor in het gedrang komen. GS kiest voor maatwerk en neemt het advies voor meer provinciale sturing niet over, maar volgens mevrouw Berkvens sluit maatwerk een sturende rol niet uit. Zij pleit voor sterkere provinciale inzet, bijvoorbeeld via datagedreven parkeernormen bij OV-knooppunten in het investeringskader woningbouw en als voortgang uitblijft, mogelijk via de omgevingsverordening. Zij vraagt andere fracties en GS om een reactie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor hun reactie.

De heer **Bilgin** (FvD) vindt dat parkeernormen primair een lokale aangelegenheid zijn en dat de provincie zich hier niet mee moet bemoeien. Gemeenten hebben volgens hem legitieme redenen om eigen normen te hanteren, bijvoorbeeld om bepaalde doelgroepen zoals gezinnen te bedienen. Hij waarschuwt voor bestuurlijke bemoeienis van hogere overheden en benadrukt dat zelfs binnen gemeenten inmenging al als onwenselijk wordt ervaren, laat staan vanuit de provincie. Hij vindt dat gemeenten beleidsvrijheid moeten behouden over parkeernormen, zonder dwingende provinciale sturing. De provincie kan wel meedenken en ondersteunen als gemeenten daarom vragen en samenwerken aan regionale oplossingen, zoals OV, deelmobiliteit of gedeelde terreinen. Met een sterkere provinciale regierol of het inzetten van een “stok achter de deur” kan FvD niet instemmen.

De heer **Dijk** (CDA) erkent dat parkeernormen invloed hebben op woningbouw, leefomgeving en mobiliteit en dat bij OV-knooppunten andere vervoersvormen logisch zijn. Parkeernormen blijven echter primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid: gemeenten kennen hun lokale situatie het best. Provinciale ondersteuning en actualisatie op basis van nieuwe CROW-richtlijnen juicht het CDA toe, maar een dwingende provinciale aanpak niet. Het CDA steunt maatwerk per gemeente en onderschrijft de lijn van GS om gemeentelijke autonomie te respecteren.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) sluit zich aan bij de lijn van D66 en vindt dat GS meer lef moet tonen. Zij ervaart de huidige koers als het vooruit schuiven van een mogelijk lastige keuze naar 2027, in afwachting van een evaluatie. Zij vraagt waarom GS kiest voor deze afwachtende houding, in tegenstelling tot de aanbevelingen uit het rapport.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) steunt een sterkere provinciale rol, omdat gemeentelijk parkeerbeleid provinciale doelen voor mobiliteit en OV kan ondermijnen. Zij vraagt waarom GS de aanbevelingen uit het rapport niet volledig overneemt.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) erkent dat lagere parkeernormen ruimte en kosten besparen en OV stimuleren, maar vindt dat GS dit niet moet opleggen. Zij pleit eerst voor overleg, coördinatie en draagvlak, met eventueel pas na evaluatie een dwingender stap. Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij benadrukt dat het rapport juist een gefaseerde aanpak voorstelt en vraagt zij of GS niet al richtinggevender kan zijn, bijvoorbeeld met datagedreven eisen. Mevrouw **De Boer** (PvdA) houdt vast aan eerst stimuleren en evalueren en waarschuwt dat dreigen met sancties nu contraproductief is.

De heer **Kes** (SP) stelt dat het niet gaat om uniforme parkeernormen voor heel Noord-Holland, maar specifiek om lage parkeernormen bij OV-knooppunten. Juist daar is het logisch en verstandig om anders om te gaan met parkeren, omdat hoge normen leiden tot ruimtetekort, verkeersdruk en minder woningbouw. Hij wijst op voorbeelden waar bij stations zeer lage normen worden toegepast (norm van 0,2) wat woningbouw en leefkwaliteit ten goede komt. Volgens hem beweegt de markt pas als zij gedwongen wordt en zou de provincie bij deze knooppunten ambitieuzer en sturender mogen zijn. Dat vraagt ook om goede fiets- en loopverbindingen. Hij vraagt waarom GS hier terughoudend is, welke middelen de provincie heeft en hoe afdwingbaar provinciale sturing op dit punt kan zijn.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) stelt dat gemeenten zelf kunnen kiezen voor lage parkeernormen, zoals 0,2, en dat goede voorbeelden laten zien dat lokale autonomie werkt. De heer **Kes** reageert dat niet elke gemeente zulke keuzes maakt en dat dit vaak afhangt van politieke wil. Juist daarom vindt hij dat de provincie een sturende rol moet nemen. Volgens hem leidt het overlaten aan de markt of aan gemeenten tot onvoldoende voortgang en zou provinciale sturing gerechtvaardigd zijn waar dat mogelijk is. Mevrouw **Den Boer** benadrukt dat gemeenten geen marktpartijen zijn, maar democratisch gekozen bestuursorganen en dat marktwerking hier volgens haar niet van toepassing is. De heer **Kes** stelt dat marktpartijen in de praktijk soms bewust wachten op een politieke wisseling in een gemeente om beleid te omzeilen. Hij baseert dit op eigen ervaring als wethouder en geeft aan dat dit gedrag regelmatig voorkomt bij woningbouwprojecten. Mevrouw **Den Boer** wijst erop dat wisselingen in beleid en bestuur

onderdeel zijn van de democratie, met verkiezingen elke vier jaar en gekozen volksvertegenwoordigers. De heer **Kes** reageert dat hij juist daarom in de politiek zit: om het algemeen belang boven het commerciële belang van ontwikkelaars te stellen. Hij pleit voor duidelijke regels, op gemeentelijk of provinciaal niveau, om sturend op te treden, het woningbouwtempo te verhogen en te benadrukken dat woningcorporaties relatief de meeste woningen realiseren, niet de markt.

De heer **Bilgin** (FvD) vraagt zich af wat het verschil is tussen gemeentelijke en provinciale sturing: als een ontwikkelaar vier jaar kan wachten op een nieuwe wethouder, kan die net zo goed wachten op een nieuwe gedeputeerde. De heer **Kes** (SP) reageert dat niets doen betekent dat er ook niets verandert. Zonder extra sturing blijven dezelfde discussies en knelpunten in de woningbouw terugkomen. Volgens hem is daarom meer provinciale regie en creativiteit nodig om daadwerkelijk verandering en versnelling te realiseren.

De heer **Broertjes** (JA21) is tegen een sterkere, dwingende rol van de provincie bij parkeernormen rond OV-knooppunten. Parkeren raakt inwoners direct en hoort volgens JA21 thuis bij gemeenten, die hun wijken, OV-aanbod en parkeerdruk het beste kennen. Provinciale sturing zou leiden tot centraal micromanagement en verlies van lokaal maatwerk. Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij wijst erop dat JA21 haar voorstel verkeerd neerzet en dat zij geen harde provinciale norm heeft voorgesteld. De heer **Broertjes** geeft aan dat JA21 blijft staan achter de lijn van GS: een adviserende rol voor de provincie en geen verplichte instructieregels of vaste maximale parkeernorm; die afweging moet lokaal worden gemaakt.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) geeft aan dat het door SP en D66 benoemde algemene belang niet hetzelfde is als het algemene belang van 50PLUS. Haar fractie is daarom niet voor het voorstel van D66. Zij benadrukt het belang van maatwerk: per locatie en per gemeente moet een eigen afweging worden gemaakt, ook vanuit het perspectief van sociale rechtvaardigheid.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat de VVD de lijn van de gedeputeerde steunt. Parkeernormen moeten volgens de VVD passen bij de specifieke lokale situatie en zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte. In de praktijk ziet de VVD dat zowel woningcorporaties als ontwikkelaars zelf al met data komen om lagere parkeernormen te bepleiten. Daarom is de VVD het oneens met de stelling dat marktpartijen hierin afwachtend zijn. De VVD wil geen provinciale regels van bovenaf die de gemeentelijke beleidsvrijheid beperken en benadrukt het vertrouwen in de lokale democratie en in gemeenteraden om, met argumenten van GS, tot goede afwegingen te komen. Interruptie van de heer **Kes**, hij vraagt of de VVD, specifiek rond OV-knooppunten, openstaat voor een meer sturende provinciale rol bij parkeernormen. De heer **Van Gilse** antwoordt dat ook rond OV-knooppunten maatwerk nodig blijft. Volgens de VVD houden

gemeenten nu al rekening met lagere normen bij goed OV, maar kunnen lokale omstandigheden per locatie verschillen. Daarom vertrouwt de VVD erop dat gemeenten zelf deze afweging het beste kunnen maken en zien zij geen rol voor extra provinciale sturing en steunt de lijn van GS. De VVD vindt verplichte generieke parkeernormen (zoals 0,7) niet nodig omdat gemeenten hun eigen situatie het beste kennen.

Commissielid **De Graaf** (GroenLinks) dankt D66 voor het agenderen en is van mening dat parkeernormen in principe een gemeentelijke verantwoordelijkheid zijn. De provincie heeft daarbij vooral een coördinerende en licht controlerende rol. Als na verloop van tijd blijkt dat gemeenten, zoals Alkmaar, structureel te hoge parkeernormen blijven hanteren, kan de provincie alsnog een volgende stap overwegen, maar nu nog niet. Een norm van 0,7 kan volgens hem werkbaar zijn, mits gemotiveerd kan worden afgeweken waar dat passend is.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) is het oneens met het voorstel van D66 en ondersteunt de door GS voorgestelde strategie. BBB is tegen het vastleggen van parkeernormen op provinciaal niveau en vindt dat gemeenten hier zelf over moeten beslissen.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat het goed is dit debat te voeren. Parkeernormen zijn primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar ze beïnvloeden wel de woningbouwopgave. Te hoge normen maken wijken duurder en beperken ruimte voor wonen, groen en voorzieningen. Daarom neemt de provincie een adviserende rol: gemeenten worden opgeroepen de actuele (lagere) CROW-parkeernormen toe te passen en waar mogelijk met datagedreven en slimme modellen gemotiveerd naar beneden af te wijken. In de praktijk ziet GS dat dit ook al gebeurt en dat lagere normen haalbaar zijn. Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat GS bewust niet dwingend optreedt om de gemeentelijke autonomie te respecteren en om risico's te vermijden waarbij de provincie later verantwoordelijk wordt voor problemen, zoals verkeersinfarcten of extra parkeerkosten. Gemeenten laten in de praktijk zien dat zij parkeernormen vaak al projectmatig kunnen verlagen. GS stimuleert dit via advies en door parkeernormen mee te laten wegen bij financiële instrumenten, zoals het investeringskader. Daarmee stuurt de provincie indirect, zonder normen op te leggen. Zowel gemeenten als ontwikkelaars en corporaties blijken bovendien zelf vaak lagere parkeernormen te willen, omdat die woningbouw goedkoper en efficiënter maken. Interruptie van de heer **Bilgin** (FvD), hij vraagt of GS bij aanvragen uit het Fonds Reserve Snelle Woningbouw ook kijkt naar

gehanteerde parkeernormen. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dit: bij hoge parkeernormen zal GS gemeenten eerst vragen de actuele (lagere) normen toe te passen, zodat provinciaal geld niet nodig is voor projecten die met realistische normen rendabel zijn. Alleen bij goed gemotiveerde uitzonderingen wordt daarvan afgeweken. Vervolginterruptie door de heer **Bilgin** (FvD), hij vraagt of het beleid van GS niet averechts kan werken: als aanvragen worden afgewezen vanwege te hoge parkeernormen, loopt de provincie dan niet het risico zelf woningbouwprojecten te laten stranden op die parkeernormen. De gedeputeerde benadrukt dat het geen harde sturing is, maar een gesprek met gemeenten. Soms worden hoge parkeernormen goed onderbouwd, soms leidt overleg tot herziening en verlaging, waardoor projecten alsnog haalbaar worden. In de praktijk ziet hij dat veel gemeenten hier al actief mee bezig zijn en vertrouwt hij op deze samenwerkingsaanpak.
De heer **Kes** (SP) vraagt of de gedeputeerde juist bij OV-knooppunten ziet dat parkeernormen daadwerkelijk omlaag gaan, omdat daar het openbaar vervoer direct beschikbaar is in tegenstelling tot plattelandsgebieden. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat parkeernormen bij centrum- en stationsgebieden vaak al lager zijn, maar dat een generieke norm zoals 0,7 niet overal passend is. Rond Amsterdam zou 0,7 vaak te hoog zijn, terwijl het bij kleinere stations juist te laag kan zijn. De norm van 0,7 ziet hij vooral als prikkel om het gesprek te voeren, niet als norm om op te leggen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt dat het debat te snel wordt platgeslagen tot de vraag naar een dwingende norm, terwijl dat niet het uitgangspunt van D66 is. Zij dankt de gedeputeerde voor de antwoorden en vraagt of na de evaluatie, bij onvoldoende voortgang, alsnog datagedreven keuzes kunnen worden gestimuleerd zonder een dwingende norm.

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

De heer **Kes** geeft aan dat hij nog geen antwoord heeft gekregen op zijn vraag welke juridische of andere middelen beschikbaar zijn om sturend op te treden.
Gedeputeerde **Beemsterboer** licht toe dat bij de evaluatie wordt bekeken of datagedreven keuzes afdwingbaar zijn, maar dat dit in de praktijk tijd en capaciteit vraagt, vooral bij kleinere projecten. Op dit moment wordt hier nog niet actief op gestuurd, al wijst de handreiking wel op de mogelijkheid om via data onderbouwde afwijkingen van parkeernormen toe te passen, wat volgens hem in het belang is van alle betrokken partijen. Ten aanzien van sturingsmiddelen geeft hij aan dat de provincie in principe via de omgevingsverordening verplichtend beleid zou

kunnen vaststellen, maar dat dit uitzonderlijk is, omdat parkeernormen doorgaans gemeentelijk beleid zijn binnen de bandbreedtes van de CROW-richtlijnen. Sturing via ruimtelijk beleid ligt daarbij het meest voor de hand, waarbij ook financiële overwegingen kunnen worden betrokken.

### 9.b Monitor Woningbouw 2025

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

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

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt hoe het kan dat betaalbaar bouwen steeds prioriteit krijgt en wijst erop dat GS stelt dat hierover afspraken zijn, terwijl de monitor laat zien dat betaalbare woningen in alle categorieën achterblijven. Zij vraagt om reflectie hierop van de gedeputeerde. Daarnaast vraagt zij waarom er geen goed inzicht is in middenhuur. Tot slot stelt zij vast dat er voor sociale huur op papier voldoende plannen zijn, maar vraagt zij zich af of GS er vertrouwen in heeft dat deze woningen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.
De heer **Dijk** (CDA) zegt dat zijn fractie niet tevreden is en wijst op de opgelopen achterstand in de woondeals van circa 15.200 woningen. Hij vraagt of GS, ondanks de verwachting van een stijgende nieuwbouwproductie in 2026 tot circa 19.000 woningen, nog steeds uitgaat van het halen van de woningbouwdoelstelling voor 2030. Daarnaast vraagt hij om een verklaring voor de grote regionale verschillen in het percentage vergunde en gerealiseerde projecten en of daarbij sprake is van prioritering door GS.
Statenlid **Korzelius** (GroenLinks) heeft grote zorgen over het achterblijven van zowel sociale huur als middenhuur, waarbij hij het belang van middenhuur voor huishoudens net boven de inkomensgrens benadrukt. Hij vraagt of de gedeputeerde ook in andere regio's dan de Noordkop, Alkmaar en Amsterdam extra aandacht en capaciteit wil inzetten voor middenhuur. Daarnaast vraagt hij om meer inzicht in de mate waarin particuliere sociale huurwoningen voldoen aan wettelijke eisen en of deze informatie in een volgende monitor kan worden

opgenomen. Verder vraagt hij om stimulering van woningbouw voor specifieke doelgroepen in regio's waar deze achterblijven, met name in de Noordkop. Tenslotte vraagt hij of de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad voldoende is meegenomen in de regionale volkshuisvestingsplannen. Interruptie van de heer **Kes** (SP), hij vraagt wat GroenLinks ziet als de belangrijkste oorzaak dat betaalbare woningbouw achterblijft ten opzichte van duurdere woningbouw. Statenlid **Korzelius** (GroenLinks)geeft aan dat de provincie gemeenten actiever moet aanjagen om sociale en betaalbare woningbouw te realiseren. De oorzaken van het achterblijven liggen volgens hem vooral op landelijk en lokaal niveau. Hij spreekt de verwachting uit dat hier na de komende gemeenteraadsverkiezingen meer aandacht voor zal komen.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) ziet een lichte stijging in woningbouw, maar maakt zich grote zorgen over het achterblijven van sociale huur en betaalbare koop. Zij betreurt het ontbreken van cijfers over middenhuur en vraagt welke mogelijkheden de provincie heeft om gemeenten te stimuleren, en zo niet, of het Rijk daarin een rol kan spelen. Tot slot vraagt zij hoe gemeenten die sterk achterblijven worden aangespoord en of sancties mogelijk zijn.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan dat zij het rapport positief beoordeelt en een stijgende lijn ziet in de woningbouwontwikkeling. Interruptie van mevrouw **De Boer** (PvdA), zij vraagt welke stijgende lijn mevrouw **Den Boer** precies ziet. Mevrouw **Den Boer** (BBB) ziet dat de woningbouwproductie geleidelijk toeneemt en het lijkt er volgens haar op dat de afspraken in 2026 gehaald kunnen worden. Vervolginterruptie van mevrouw **De Boer**, zij noemt dit naïef, omdat de normen al twee jaar op rij niet zijn gehaald en zij betwijfelt of deze nu ineens wel worden gehaald. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt het achterblijven van sociale huurwoningen zorgelijk en sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Buit over dit onderwerp en over het ontbreken van een goede bron voor middenhuur. Zij vraagt welke extra maatregelen GS kan nemen om de uitgebreide knelpuntenlijst te verkleinen, met name waar het gaat om het verbeteren van de financiële haalbaarheid en de mogelijke gevolgen van dergelijke keuzes.

De heer **Van Gilse** (VVD) is van mening dat de provinciale woningbouwopgave tot 2030 zeer ambitieus is verhoogd naar 191.000 woningen en dat al vanaf het coalitieakkoord duidelijk was dat dit een forse opschaling van de bouwproductie vereiste. Hij constateert schommelingen in het aantal bouwvergunningen, met recent een lichte stijging en vraagt of de gedeputeerde verwacht dat deze groei doorzet. Hoewel de productie in 2026 mogelijk rond de 19.000 woningen uitkomt en daarmee de jaarlijkse woningdeal kan worden gehaald, blijft het tempo volgens hem te laag om de achterstanden in te lopen. Hij wijst erop dat provinciale analyses uitgaan van maximaal 120.000 gerealiseerde woningen en vraagt of recente maatregelen en de

woningbouwimpuls nog extra effect zullen hebben. Tot slot uit hij zijn zorgen over de krapte in de middenhuur, waarop nu onvoldoende wordt gemonitord.
Statenlid **Korzelius** (GroenLinks) stelt dat vooral kleine woningbezitters hun woningen hebben verkocht en dat dit het beeld in de middenhuur mede verklaart. Hij benadrukt dat het juist een taak van woningcorporaties is om in dit segment te bouwen en dat zij daar momenteel ook weer ruimte voor hebben, wat hij als een positief punt beschouwt. De heer **Van Gilse** (VVD) reageert dat particuliere investeerders zich terugtrekken en dat woningcorporaties daardoor een grotere rol krijgen. Hij is van mening dat het collectief weer gaat zegevieren. Statenlid **Korzelius** vindt dat de huurwet van Hugo de Jonge bijdraagt aan betaalbaarheid in het middensegment. Volgens hem kunnen woningcorporaties deze rol goed vervullen. De heer **Van Gilse** reageert dat de middenhuur-regulering volgens hem juist leidt tot een afname van het aanbod. Interruptie van de heer **Kes**, hij vraagt of de heer Van Gilse erkent dat de grote woningbehoefte maakt dat extra bouw door woningcorporaties niet ten koste hoeft te gaan van particuliere ontwikkelaars. De heer **Van Gilse** is het eens met de heer Kes dat de sociale woningbouw momenteel ook achterblijft bij de doelstellingen en dat deze daarom juist extra gestimuleerd moet worden.
De heer **Van Gilse** vervolgt zijn betoog en wijst erop dat ook transformatie en woningsplitsing belangrijk zijn voor beter benutten van de bestaande voorraad, waarbij de particuliere sector tot nu toe een grote rol speelde. Tenslotte benadrukt hij het belang van wonen voor ouderen voor de doorstroming en spreekt hij waardering uit voor het voornemen van GS om de monitoring van de plancapaciteit in 2026 te verbeteren.
Mevrouw **Berkvens** (D66) sluit zich aan bij de zorgen over woningbouwproductie en betaalbaarheid en vraagt waarom knelpunten slechts bij circa 40% van de plannen zijn ingevuld en of dit percentage kan worden verhoogd.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) geeft aan dat de Staten herhaaldelijk spreken over het achterblijven van de woningbouwproductie en dat haar zorgen daarover onverminderd groot zijn. Zij wijst erop dat vooral jongeren hiervan de dupe zijn en noodgedwongen langdurig thuis blijven wonen. Daarnaast stelt zij dat het afbouwen van particuliere verhuur niet vooral lage inkomens raakt, maar juist huishoudens die zeer hoge huren betalen. Zij noemt het positief dat deze woningen worden verkocht, zodat starters meer kansen krijgen op de woningmarkt.
Interruptie van de heer **Kes** (SP), hij vraagt wat de PvdA als belangrijkste oorzaak ziet voor het achterblijven van de realisatie van betaalbare woningen ten opzichte van duurdere woningbouw.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) stelt dat marktpartijen, met name projectontwikkelaars, in sterke mate bepalen wat er wordt gebouwd en tegen welke prijzen. Zij geeft aan dat het bouwen van

betaalbare woningen lastig is geworden, mede door hoge grondprijzen die gemeenten vragen, en dat dit bijdraagt aan het achterblijven van betaalbare woningbouw.

De heer **Kes** (SP) is het eens met de analyse van mevrouw De Boer (PvdA) en onderschrijft dat er wel meer wordt gebouwd, maar nog steeds onvoldoende betaalbaar. Hij benadrukt dat provinciale sturing lastig is, maar vindt dat de overheid een sterkere rol moet pakken, vergelijkbaar met eerdere decennia waarin corporaties en woningbouwverenigingen leidend waren. Hij vraagt de gedeputeerde welke concrete stappen in de afgelopen één à twee jaar zijn gezet om die grotere publieke sturing op betaalbare woningbouw te versterken.
Statenlid **Korzelius** (GroenLinks)vraagt in een interruptie of de heer Kes, naast zijn vragen aan GroenLinks en de PvdA, ook zelf wil toelichten wat hij ziet als de belangrijkste reden dat de betaalbare woningbouw achterblijft. De heer **Kes** stelt dat woningbouw te veel wordt gedreven door winstmaximalisatie, terwijl het algemeen belang zwaarder zou moeten wegen. Hij pleit voor een grotere rol van de overheid en woningcorporaties in de woningbouw, ook in het middensegment, zodat niet alleen rendement maar maatschappelijke doelen leidend zijn. Volgens hem kan dit zorgen voor meer betaalbare woningen en meer publieke regie op de woningbouwproductie. Statenlid **Korzelius** vraagt of de heer Kes met hem van mening is dat gemeenten nadrukkelijk kunnen bepalen welk deel van de woningbouw betaalbaar is en welk deel aan de vrije markt wordt overgelaten. De heer **Kes** antwoordt dat gemeenten dit inderdaad kunnen bepalen, maar dat zij dit in de praktijk te weinig doen. Juist daarom wil hij vanuit zijn rol op provinciaal niveau proberen hierin bij te sturen. Op de vraag van statenlid Korzelius of gemeenten op dit punt niet gecorrigeerd zouden moeten worden antwoordt de heer Kes dat de provinciale middelen beperkter zijn dan die van het Rijk. Van een minister zou hij dit wel eisen, van de gedeputeerde kan hij dit niet in dezelfde mate verwachten.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) stelt dat de monitor vooral een papieren werkelijkheid weergeeft en daarin kunnen mensen daarin niet kunnen wonen. Zij sluit zich aan bij de constatering van mevrouw Den Boer (PvdA) en de heer Kes (SP) dat er wel meer wordt gebouwd, maar onvoldoende en niet betaalbaar genoeg. Zij benadrukt het belang van sociale huur voor alle generaties, maar plaatst vraagtekens bij de wooncoöperatie als oplossing.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt dat de woningbouwproductie wel toeneemt, maar nog steeds onvoldoende is om aan de behoefte te voldoen. De achterblijvende betaalbaarheid komt volgens

hem door twee oorzaken: de totale productie blijft achter bij de ambitie en woningbouwprojecten kennen een zeer lange doorlooptijd, waardoor nu nog projecten worden gerealiseerd die jaren geleden zijn ontworpen. De inhaalslag in sociale huur is ingezet, maar kost tijd; het corporatie-aandeel neemt wel iets toe. Hij geeft aan dat de middenhuursector moeilijk te monitoren is vanwege het ontbreken van een middenhuurregister en dat hiervoor bij het Rijk wordt gepleit. Over de realisatie van sociale huur spreekt hij zijn zorgen uit, mede vanwege de financiële problemen bij woningcorporaties, die hun bouwcapaciteit beperken. Ten aanzien van de woondeals benadrukt de gedeputeerde dat het doel, hoewel zeer uitdagend, noodzakelijk blijft: het niet halen ervan betekent dat duizenden mensen geen woning krijgen. De stijging in het aantal woningstarts noemt hij bemoedigend. Verschillen tussen regio's verklaart hij uit uiteenlopende ambities en prognoses. Tot slot wijst hij op het teruglopen van investeringen in middenhuur en kleinschalige initiatieven, mede door verminderde rendabiliteit, wat volgens hem een zorgelijke ontwikkeling is voor de woningmarkt. De gedeputeerde geeft aan dat het inzicht in particuliere sociale huur en middenhuur beperkt is en dat de provincie hierin weinig extra sturingsmogelijkheden heeft. De kern van het beleid blijft het vergroten van het woningaanbod, omdat de schaarste de belangrijkste oorzaak is van de problemen. Instrumenten vanuit de Wet regie op de volkshuisvesting kunnen mogelijk helpen, maar financiële sancties richting gemeenten acht hij ingewikkeld en onwenselijk; de inzet blijft vooral stimuleren en aanjagen. Hij verwacht dat de lichte stijging in de woningbouwproductie doorzet, maar waarschuwt dat door de uitslag van de gemeenteraadsverkiezingen projecten weer stopgezet of vertraagd kunnen worden. De prognose gaat uit van een tekort van circa 20.000 woningen ten opzichte van de resterende opgave. Verder licht hij toe dat het lage percentage ingevulde knelpunten vooral komt doordat Amsterdam deze niet aanlevert en dat hierover overleg volgt. Tot slot geeft hij aan te willen onderzoeken of een provinciale wasstraat bestuurlijk breder inzetbaar is voor woningbouw. De gedeputeerde licht toe dat voor betaalbare woningbouw is vastgelegd dat minimaal 30% sociale huur in de woondeals verplicht is en dat de provincie hierop toeziet bij projecten waarbij zij betrokken is. Met de inwerkingtreding van de Wet regie op de volkshuisvesting zal dit percentage vanaf de ingangsdatum van de woondeal worden gehandhaafd. Daarnaast geeft hij aan dat de provincie nauw samenwerkt met woningcorporaties en hun koepels, onder meer om de financieringsruimte van corporaties te versterken en om landelijk beleid te beïnvloeden dat de investeringscapaciteit van de sociale huursector zou kunnen ondermijnen. De heer **Kes** (SP) vraagt of de gedeputeerde deze signalen ook richting het Rijk afgeeft. De gedeputeerde bevestigt dat dit gebeurt en dat de genoemde punten onderdeel zijn van de gesprekken met de minister en het Rijk. Hij onderschrijft dat

niemand in plannen kan wonen en benadrukt dat het provinciale beleid gericht is op daadwerkelijke realisatie van woningen. De jaarlijkse monitor biedt inzicht in het effect van de maatregelen; er wordt wel meer wordt gebouwd, maar nog niet voldoende. De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of in de prognose van 120.000 woningen alle maatregelen zijn meegenomen die de afgelopen jaren zijn genomen. De gedeputeerde licht toe dat de prognose van 120.000 woningen is gebaseerd op gesprekken met circa 80% van de grootste projecten, waarbij kritisch is doorgevraagd of realisatie haalbaar is. In deze raming zijn de bestaande stimulerende beleidsmaatregelen en het beschikbare instrumentarium meegenomen. De meest recente maatregelen van het afgelopen jaar en een eventuele uitbreiding van het projectmanagementbureau zijn nog niet volledig verwerkt, maar kunnen gemeenten wel aanvullend ondersteunen.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt waarom er geen middenhuurregister is en waarom dit zo ingewikkeld is. De gedeputeerde antwoordt dat middenhuur vooral particuliere verhuur betreft, waarvoor een uitgebreid en privacygevoelig register nodig zou zijn met gegevens over huurprijzen, woningkwaliteit en contractvormen. Tot nu toe is ervoor gekozen dit niet centraal bij te houden, al zou dit administratief wel wenselijk zijn.

## 10. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Er zijn geen rondvragen aangemeld.

## 11. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 22.50 uur en dankt de aanwezigen.


Fietsveiligheid
Vogelenzangseweg

**GEMEENTERAAD** Er wordt in het dorp te hard gereden

# Vogelenzangseweg in het dorp moet veel veiliger

De Vogelenzangseweg in het dorp Vogelenzang moet bovenaan de lijst staan van wegen om verkeersveiliger te maken. De gemeenteraad van Bloemendaal heeft deze wens donderdagavond unaniem uitgesproken.



**Arthur de Mijttenaere**
arthur.demijttenaere@mediahuis.nl

**Vogelenzang** ■ PvdA'er Harold Koster zei dat de verkeersoverlast op de 30 kilometerweg 'enorm leeft in het dorp'. „Het wordt blijkbaar steeds drukker", zei Koster. De PvdA diende samen met Zelfstandig Bloemendaal, GroenLinks, D66 en Liberaal Bloemendaal een motie in om de weg veiliger te maken. Op deze doorgaande route, een provinciale weg, rijden automobilisten vaak te hard. Het voorstel van de partijen is overdacht en voorziet ook in enkele praktische maatregelen. Zo is de Bartenweg tussen Hillegom en Vogelenzang nu een zestig kilometer weg. Het voorstel is daarvan een vijftig kilometer weg te maken, zodat de auto's bij de bebouwing alvast wat vaart hebben geminderd.

> „Het wordt blijkbaar steeds drukker"
>
> PvdA'er Harold Koster

## Beter markeren

Een ander idee is de entree van het dorp beter te markeren. De bordjes met 30 kilometer hangen nu vaak achter bomen, zijn klein en zijn slecht zichtbaar. Ook wordt gepleit voor een extra oversteekplek op de weg die het dorp doormidden snijdt. Een extra oversteek remt de snelheid, maar daarvoor moet eerst verkeerskundig advies worden ingewonnen.

Wethouder Thessa van der Windt probeerde het enthousiasme van de raad voor maatregelen af te remmen, maar dat wilde niet lukken. Volgens haar ligt de Bartenweg buiten de bebouwde kom en is de snelheid op zulke wegen altijd zestig kilometer. „Als u dat wil veranderen moet u naar Den Haag, de gemeente heeft daar niets over te zeggen."

> „Als u dat wil veranderen moet u naar Den Haag"
>
> Wethouder Thessa van der Windt

## Haast

De gemeenteraad wil haast met de verkeersmaatregelen op de Vogelenzangseweg; een onderwerp waar al twintig jaar over wordt gepraat. Van der Windt probeerde dat te temperen. Het is één van de wegen in Bloemendaal waar op termijn verkeersmaatregelen zullen volgen. Als dat gepaard gaat met te grote haast, aldus Van der Windt, gaat dat ten koste van de inspraak.

Vorig jaar was er een enquête onder dorpsbewoners over de Vogelenzangseweg en was de snelheid van het verkeer op de weg met twee camera's gemeten. De dorpsbewoners vroegen toen ook al om maatregelen tegen hardrijders, maar die zijn tot nu toe niet verwezenlijkt.

- De Vogelenzangseweg en de Boekenroodeweg (samen N206)
- twee prachtige wegen in de binnenduinrand van Zuid-Kennemerland

- Veel (doorgaand) autoverkeer
- Veel fietsverkeer

- Door de wisselende inrichting qua fietspaden is de weg:

- Verwarrend voor fietsers
- Verwarrend voor automobilisten
- Automobilisten zijn vaak boos op fietsers of halen gevaarlijke “grappen” uit

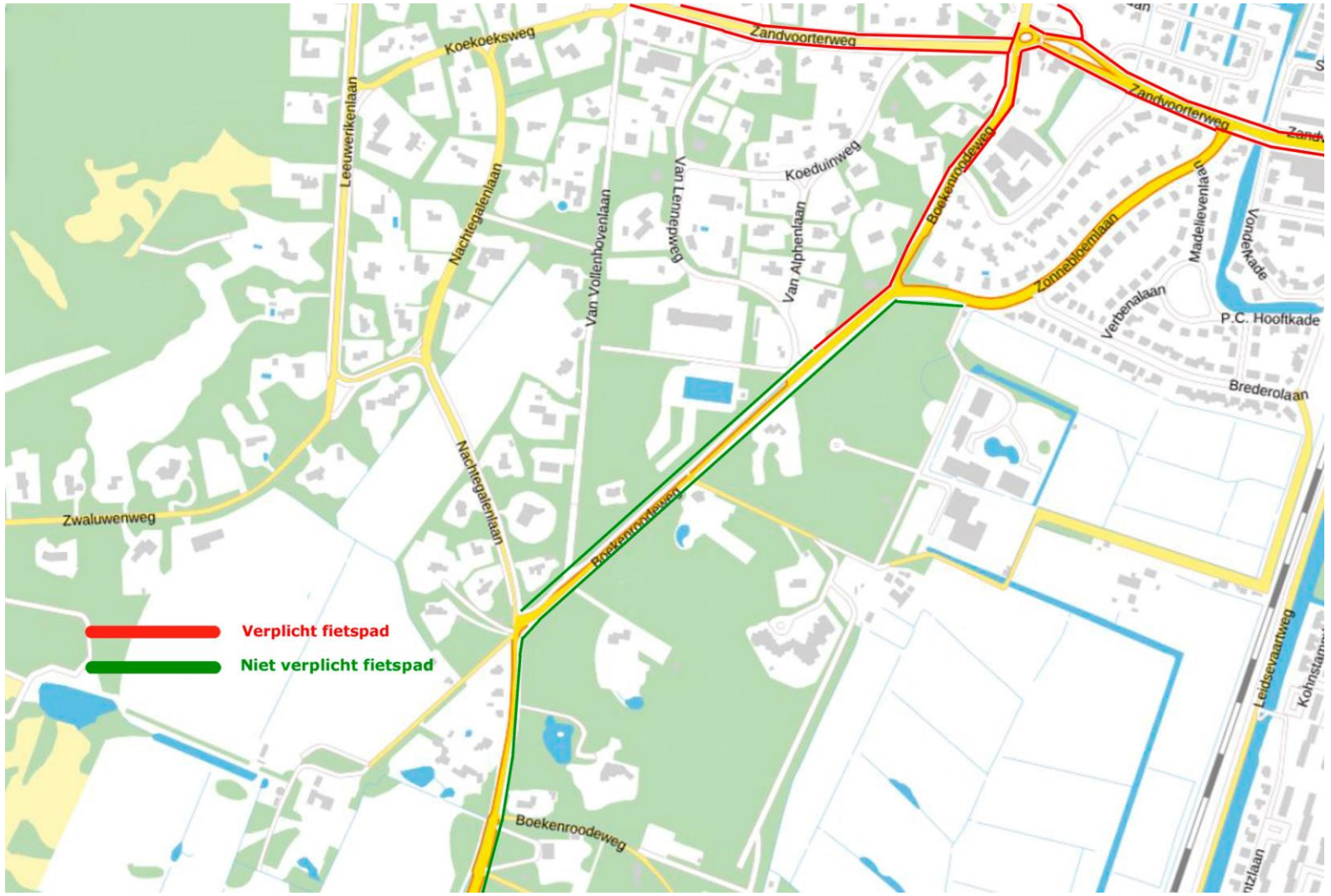
- Resultaat: er ontstaan hachelijke en soms gevaarlijke situaties



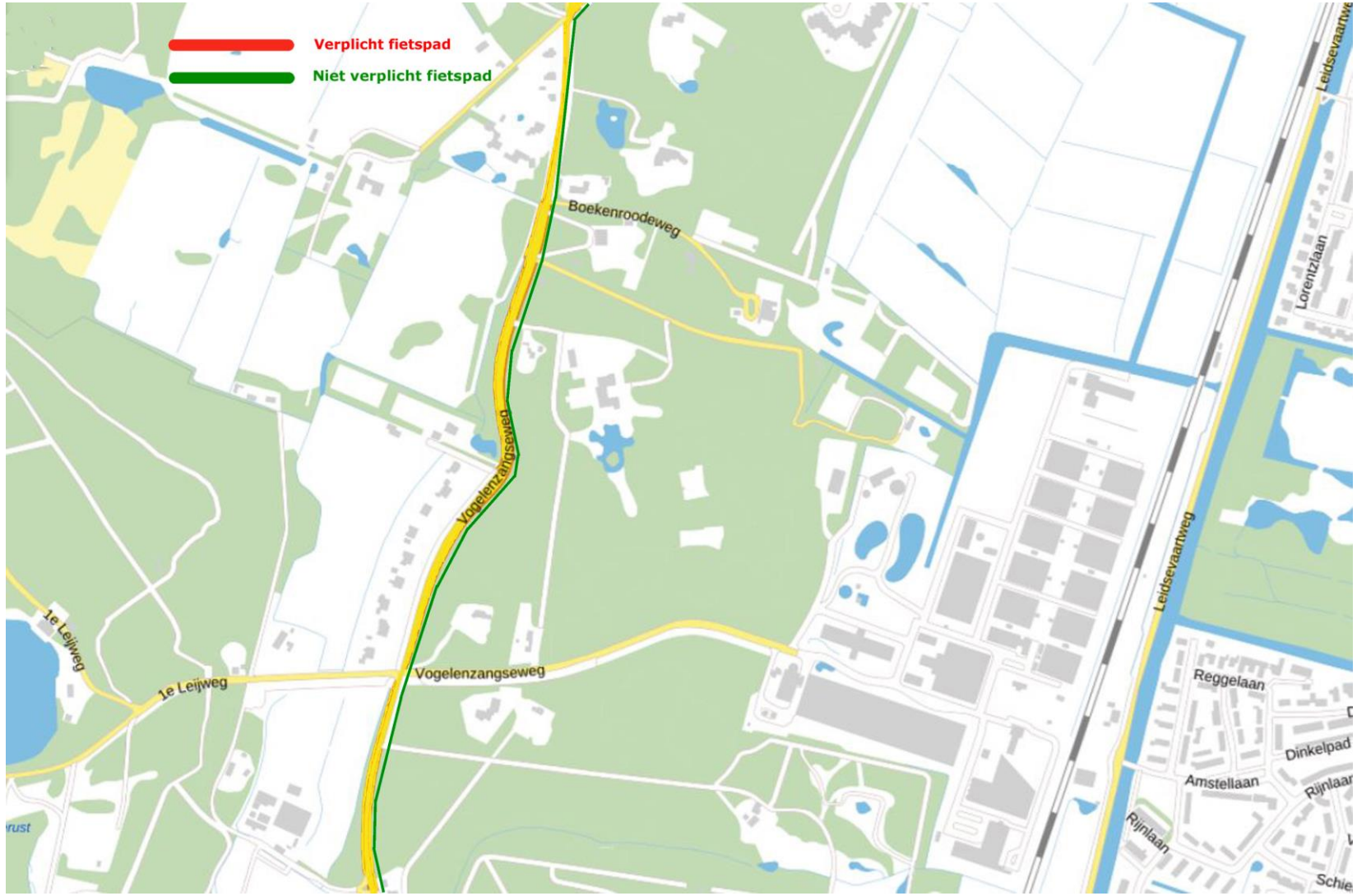
# Vogelenzangseweg totaal



# Kaart 0 Boekenrodeweg



# Kaart 1 Vogelenzangseweg



# Kaart 2 Vogelenzangseweg



# Kaart 3 Vogelenzangseweg



# Het ideale fietspad, *Radschutzstreifen*








# Conclusies en aanbevelingen

- Weg is onnodig gevaarlijk voor fietsers
- Er is geen ruimte voor een vrijliggend breed fietspad.

Daarom:

- Voorzie de gehele weg van rode fietsstroken
- Maak van het niet verplichte fietspad aan linkerzijde (vanaf het noorden gezien) een voetpad.
- Maak ook van het verplichte fietspad een voetpad.
- Beperk de maximumsnelheid voor autoverkeer tot max. 50 Km/u.
- Breng desnoods op korte termijn al witte belijning aan. Wacht dus niet tot groot-onderhoud in 2028/29 of later.
- Draag de weg – na herinrichting – desnoods over aan gemeente Bloemendaal


Rode fietsstroken
=
Meer fietsveiligheid
=
Meer fietsgenoegen

**REPORTAGE** Hoofdbrekens over hoe te rijden tijdens een mooie tocht

# Fietsers Vogelenzangseweg zijn in grote verwarring

De Vogelenzangseweg is populair onder fietsers, maar die zijn vaak in verwarring hoe ze moeten rijden. Haarlemmer Paul Veldhuis, die jaarlijks zo'n vijf- tot zesduizend kilometer wegtrapt, wil dat de inrichting van de Vogelenzangseweg veiliger wordt gemaakt.



**Arthur de Mijttenaere**
arthur.demijttenaere@mediahuis.nl




Oppassen voor tegenliggers op het fietspad van de Vogelenzangseweg.

FOTO'S UNITED PHOTOS/TOUSSAINT KLUITERS

**Vogelenzang** ■ Veldhuis rijdt soms op zijn stadsfiets en op vrijdagen pakt hij met zijn maatjes de racefiets. Een geliefde route is dan om vanuit Haarlem via de Boekenroodeweg en de Vogelenzangseweg richting het dorp Vogelenzang te rijden. Door de inrichting van deze provinciale weg (N206) ligt het risico op ongelukken op de loer, zegt Veldhuis met overtuiging.

We maken een ritje en fietsen vanaf de Zandvoortselaan naar Vogelenzang. Op de hoek Boekenroodeweg/Van Lennepweg komen we de eerste onduidelijke situatie tegen. Vanaf het fietspad zie je een rechthoekig blauw bord met 'fietspad', terwijl er langs de doorgaande weg ook borden staan met 'fietsers op de rijbaan'.

### Getoeter

Dat is heel verwarrend, vindt Veldhuis die met zijn racefiets altijd de provinciale weg kiest. Fietsers op dit asfalt horen soms getoeter van geïrriteerde automobilisten, die ook wel eens beginnen te schreeuwen of te schelden.

„Ik heb ook wel eens nattigheid gevoeld, als ze me wilden pesten en de ruitenwisser aanzetten met sproeivloeistof." Blijkbaar weten veel automobilisten niet dat de weg in beide richtingen ook is bedoeld voor fietsers.

Veldhuis fietst er regelmatig. Je moet niet te veel aan de kant rijden, is zijn ervaring. Want dan drukken de voorbijrazende auto's je opzij. „Beter is om een meter uit de kant te fietsen. Dan moeten auto's gas terugnemen en wachten. Of ze moeten met een boog om je heen rijden." En inderdaad: als wij over deze weg fietsen, houden alle auto's beleefd afstand - zonder te toeteren overigens.

> Beter is om een meter uit de kant te fietsen



De oversteek bij Vogelenzang met een wirwar van fietsbordjes.

Als de Boekenroodeweg overgaat in de Vogelenzangseweg hebben de fietsers vanuit de richting Haarlem weer de keuze tussen de doorgaande weg of het fietspad voor beide richtingen aan de linkerkant. Op een doorsnee ochtend nemen de meeste 'gewone' fietsers het fietspad. Snelle racefietsers - soms gehuld in opvallende gekleurde hesjes - hebben een voorkeur voor de rijbaan.

### Fatbike

Fietsers die de veiliger route kiezen van het smalle fietspad in twee richtingen moeten goed opletten voor tweewielers die van de andere kant komen. Als we later vanuit Vogelenzang op dit smalle fietspad terugrijden op onze fietsen zonder accu, wordt er één keer gebeld door een meisje op een fatbike die ons voorbij snelt.

Veldhuis heeft ideeën hoe de situatie kan worden verbeterd. Zijn advies: trek het fietspad over de rijweg door tot Vogelenzang, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. De maximumsnelheid op deze doorgaande weg moet tegelijk omlaag naar 50 kilometer. „Als je zoals nu 60 kilometer mag rijden, dan gaan auto's er 70. Zo gaat dat in de praktijk."

### Oversteek

Veldhuis vindt bovendien dat de verkeerssituatie bij de fietsersoversteek, een paar honderd meter voor de bebouwing van Vogelenzang, veiliger kan. Op deze plek is de situatie onduidelijk en staat een wirwar van verkeersborden. Ook hier is volgens Veldhuis een herinrichting nodig, om de verkeerssituatie overzichtelijker te maken. Veldhuis begrijpt dat ingrepen in deze provinciale weg (N206) lastig zijn.

De weg is mooi door de vele bomen en die maken tegelijk een verbreding van het fietspad moeilijk. „Als je één boom weghaalt, gaan mensen al de barricaden op." Maar hij laat zich niet ontmoedigen en heeft een brief aan de provincie, de wegbeheerder, geschreven waarin hij vraagt om maatregelen. „De verkeerssituatie is verwarrend en leidt tot hachelijke situaties."

### Groot onderhoud

Volgens een provinciewoordvoerder zijn er deze week asfaltboringen in de Vogelenzangseweg om de staat van het asfalt te meten. Afhankelijk van het resultaat, wordt het groot onderhoud definitief gepland, dat nu in 2028 is voorzien. Voor het groot onderhoud plaatsvindt, inventariseert de provincie de mogelijkheden om de veiligheid van de weg en het fietspad te verbeteren. Dit gebeurt in overleg met de Werkgroep Verkeer van de Dorpsraad. De woordvoerder stelt verder dat een drastische herinrichting van de Vogelenzangseweg niet mogelijk is door gebrek aan ruimte, privé-eigendom van grond en beschermde natuur.

Lokaal FNV

Mijn naam is René Hesse. Ik ben lid van de FNV werkgroep Provincie Noord-Holland en wij volgen de Provincie vanaf 2022 op een drietal speerpunten waaronder Wonen. Op maandag 17 januari 2025 hebben wij -als werkgroep- een kennismakingsgesprek gevoerd met Gedeputeerde Jelle Beemsterboer. Hij gaf toen o.a. aan dat er -vanuit de provincie- meer lef getoond moest worden naar de gemeenten toe

Even ingaand op de **ambities** van de vorige en huidige coalitiepartners:

1. **De haalbaarheid qua 192.000 te bouwen woningen t/m 2030 en de betaalbaarheid hiervan**
   - Om 192.000 woningen wèl te halen moeten er per jaar 192.000 -/- de gerealiseerde 40.000 woningen = 152.000 woningen in 6 jaar worden gebouwd = 25.000 woningen per jaar. **Een onmogelijke opgave. Het zou de gedeputeerde cq het College sieren als dit gewoon wordt toegegeven.**
   - **De betaalbaarheid:** Het gaat niet alleen om meer woningen maar ook om de betaalbaarheid hiervan. Er is een grote behoefte aan sociale huurwoningen. Directeur: Anne-Jo Visser van Platform Corporaties Metropoolregio Amsterdam (PCMRA): In de helft van de gemeenten is geen enkele corporatiewoning opgeleverd. Dit onderstreept de noodzaak van meer sturing vanuit het Rijk en de provincies op de bouw van sociale huurwoningen. Daarom pleiten wij voor een harde norm van 30% sociale woningbouw voor elke gemeente in de MRA."
     **Kortom: ook grote problemen om de betaalbaarheid te garanderen.**

2. **De verantwoordelijkheid : Vraag: Wie van alle Gedeputeerden en Statenleden werd of wordt direct geraakt door de woningnood en wat zijn alle beloften waard?**
   Ik memoreer een toezegging van de gedeputeerde Cees Loggen die in de vorige coalitie verantwoordelijk was voor de toezegging 184.000 nieuwe woningen te gaan bouwen: "Die 184.000 woningen gaan wij halen, dat is onze belofte en daar mogen wij als provinciebestuur op afgerekend worden." **Wat houdt dat afrekenen eigenlijk in?**

3. **Demografische ontwikkelingen**
   We hebben zojuist de grens van 3 miljoen inwoners gepasseerd, de verwachting is dat er in 2050 3,4 mln. inwoners zullen zijn. **Ligt er een deltaplan klaar?**

4. **Wat heeft het beoogde lef opgeleverd tot op heden?**
   Wat die "lef" betreft: een voorbeeldje, refererend aan één van de schriftelijke vragen van de Hr. Nijkamp van de BBB : "gezien het tekort aan deskundigheid bij het ingenieursbureau van Amsterdam, heeft de gemeente Amsterdam gebruik gemaakt van het aanbod van de provincie om in deze deskundigheid te voorzien?" Antwoord: "Nee, hiervoor is door Amsterdam geen aanvraag ingediend". **Waarom wordt er niet pro-actief door U gereageerd? Voor andere gemeenten zal hetzelfde gelden!?**

**Conclusie:** zowel het aantal nieuwbouwwoningen als het aantal betaalbare woningen gaat bij lange na niet gehaald worden in 2030 en wij vrezen het ergste voor de jaren erna als het doorgaat zoals het nu gaat. Is de "gewone man" weer "de Sjaak"? Wederom: **ligt er een deltaplan klaar?**

Provincie Noord-Holland

| Nummer | Onderwerp | Fractie | Datum PS | Inhoud | Portefeuillehouder | Stand van zaken GS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M133-2025 | Compensatie bedrijfsfuncties bij ruimtelijke plannen | CDA, VVD, BBB, JA21 | 08-12-2025 | PS verzoeken GS:<br>• In aanvulling op het Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) een voorstel voor compensatie bij verlies aan bedrijventerreinen voor gebieden buiten IPB uit te werken. Vervolgens het voorstel met nut en noodzaak en voor- en nadelen voor te leggen aan PS in aanloop naar de eerstvolgende concept-herziening van de Omgevingsverordening NH2022. | Rommel, E. | |
| M109-2025 | Versnellen van vergunningverlening voor woningbouw | D66, BBB, CDA, GroenLinks, Volt en 50PLUS | 03-11-2025 | PS verzoekt het college van Gedeputeerde Staten:<br>• te inventariseren in hoeverre vertraging bij vergunningverlening bij de Omgevingsdiensten een knelpunt vormt voor woningbouwprojecten;<br>• hierbij ook de oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen, samen met | Beemsterboer, J. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | de betrokken Omgevingsdiensten en vertegenwoordigers van de bouw- en ontwikkelingssector;<br>• hierover uiterlijk in het derde kwartaal van 2026 aan Provinciale Staten te rapporteren, inclusief concrete voorstellen om de vergunningverlening efficiënter te organiseren. | | |
| M113-2025 | Snel duidelijkheid over locatie 380 Kv-hoogspannings station A9 Zuid voor ontwikkeling en verduurzaming Amsterdamse haven | VVD, GroenLinks, BBB, CDA, PvdA, VOLT, ChristenUnie, PvdD | 03-11-2025 | PS spreekt uit:<br>-Het voor een efficiënt proces en duidelijkheid naar de betrokken partijen wenselijk is dat Gedeputeerde Staten zo snel als mogelijk een voorkeur uitspreken voor een van de locaties van het 380 kV-hoogspanningsstation A9 Zuid;<br>-Hiervoor 'zoeklocatie 2' zuidelijk van het Groene Schip en ten noorden van Golfclub Houtrak het meest voor de hand lijkt te liggen, in combinatie met het 150 kV-station net oostelijk hiervan in Westpoort; | Rommel, E. | |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M112-2025 | Tijdslijn en wijze van financiering van twee belangrijke infrastructuurprojecten voor woningbouw inzichtelijk maken | VVD, BBB, PvdA, CDA, JA21 | 03-11-2025 | PS verzoekt Gedeputeerde Staten:<br>- Door middel van een tijdslijn duidelijk in beeld te brengen welke stappen in de tijd genomen moeten worden om beide projecten tot realisatie te brengen;<br>- Om inzichtelijk te maken wat de infraprojecten afrit A9 bij Heiloo en onderdoorgang N247 bij Broek in Waterland op basis van het huidige prijspeil kosten;<br>- Om tevens inzichtelijk te maken op welke wijze beide projecten gefinancierd kunnen worden uit de provinciale middelen en bijdragen van andere bestuurlijke partners;<br>- Provinciale Staten deze informatie uiterlijk 1 februari 2026 te doen toekomen | Olthof, J. | |
| M105-2025 | Versnelling van de realisatie van Toegankelijke OV-haltes | 50 PLUS | 03-11-2025 | PS verzoekt Gedeputeerde Staten:<br>•Om in de eerstvolgende actualisatie van het iMPI een gedetailleerde versnellingsstrategie op te | Olthof, J. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | nemen voor de realisatie van toegankelijke OV-haltes binnen het provinciale areaal.<br>•Provinciale Staten voor de zomer van 2026 te informeren over het bijbehorende financiële en organisatorische plan van aanpak en, indien nodig, hierover een krediet- of begrotingswijziging voor te leggen. | | |
| M100-2025 | Demografische ontwikkeling bepalend voor ruimtegebruik | VVD, BBB, GroenLinks, CDA | 29-09-2025 | PS verzoekt het College<br>• om te onderzoeken wat voor Noord-Holland de eventuele verschillen zijn tussen de aanbevelingen voor gematigde bevolkingsgroei van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 en de gehanteerde bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050 van het CBS;<br>•Provinciale Staten hierover voor eind 2025 te informeren. | Rommel, E. | |
| M99-2025 | Europese toekomst in de omgevingsvisie | Volt | 29-09-2025 | PS vraagt Gedeputeerde Staten om:<br>-bij een herziening van de omgevingsvisie de rol van | Rommel, E. | |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Noord-Holland in de Europese Unie mee te nemen in alle relevante onderdelen;<br>-Hierbij ook mee te nemen hoe de Europese Unie onze ambities kan ondersteunen, en hoe Noord-Holland de Europese ambities kan ondersteunen. | | |
| M96-2025 | Nieuwe grootschalige ontwikkelingen in drogere gebieden | PvdD, D66, GroenLinks, VVD, CDA, ChristenUnie, Volt, BBB | 29-09-2025 | PS verzoeken GS:<br>- in de ontwerp-Omgevingsvisie de nadruk bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen vooral te leggen op “droog” bouwen, en “hoog” een minder prominente positie ten opzichte daarvan te geven | Rommel, E. | |
| M87-2025 | Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte | D66, GroenLinks, PvdA, PvdD, CDA, ChristenUnie, JA21, Volt, 50PLUS, SP, FvD, VVD | 29-09-2025 | Provinciale Staten verzoeken het college van Gedeputeerde Staten:<br>- te inventariseren welke probleemgebieden, waar de provincie verantwoordelijk voor is, langs provinciale routes, wegen, bushaltes en andere relevante locaties bestaan;<br>- in samenwerking met ervaringsdeskundigen en experts zo snel mogelijk, maar | Olthof, J. | 11-11-2025: Er wordt momenteel een projectteam ingericht dat aan de slag gaat met de uitvoering van deze motie |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | uiterlijk Q12026, een plan van aanpak te presenteren aan Provinciale Staten met daarbij de gerichte aanpassingen om de veiligheid(sbeleving) op deze locaties te verbeteren en de bijhorende kosten om verbeteringen door te voeren;<br>- een meldpunt op te richten waar inwoners sociaal onveilige provinciale routes en wegen, bushaltes en andere relevante locaties kunnen melden, zodat signalen structureel verzameld en geanalyseerd kunnen worden;<br>- bij toekomstige (infrastructurele) projecten waarbij de provincie een rol heeft in deinrichting van de openbare ruimte, expliciet de (ervaren) veiligheid van vrouwen en meisjes mee te nemen in de planvorming en de uitvoering | | |
| M86-2025 | Wij eisen de nacht op | GroenLinks, PvdA, D66, Volt, Partij voor de Dieren, | 29-09-2025 | PS verzoekt Gedeputeerde Staten,<br>● In contact te treden met de initiatiefnemers van de campagne Wij eisen de nacht op | Olthof, J. | 11-11-2025: Er wordt contact gezocht met Danique de Jong, initiatiefneemster van "Wij eisen de nacht op". |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CDA, ChristenUnie, VVD, 50PLUS, SP | | over mogelijkheden tot provinciale ondersteuning, bijvoorbeeld via zichtbaarheid in provinciale communicatie en door het mogelijk inzetten van kosteloze advertentieruimte in provinciale bushokjes onder de aandacht te brengen bij de reclame-uitvoerder<br>● Bij provinciaal gesubsidieerde of ondersteunde evenementen expliciet aandacht te vragen voor de veiligheid van vrouwen en meisjes<br>● Zich blijvend uit te spreken tegen geweld tegen vrouwen, dit kenbaar te maken aan gemeenten en hen waar mogelijk te ondersteunen bij initiatieven die op lokaal niveau genomen worden | | |
| M85-2025 | Onderzoek Vlotbrug Herijken | VVD, BBB, PvdA, CDA, 50PLUS, PVV, FvD, JA21, PvdD | 07-07-2025 | Provinciale Staten verzoeken Gedeputeerde Staten:<br>• Een herijking van het onderzoeksrapport over een mogelijke nut en noodzaak nieuwe oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal én | Olthof, J. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | maatregelen om de verkeersveiligheid voor o.a. fietsers en voetgangers te verbeteren bij het Platform Mobiliteit NHN in te brengen;<br>• 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 | PS verzoekt Gedeputeerde Staten<br>• 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.<br>• bij het uitwerken van het Actieplan Geluid er eerlijke verwachtingen worden gewekt richting de inwoners van Noord-Holland gezien de eerder genoemde beperkte financiële middelen en lange doorlooptijd van de te nemenmaatregelen.<br>• als het verlagen van de snelheid overwogen wordt, er | Olthof, J. | 11-11-2025: De motie is uitgewerkt in het ontwerp Actieplan Geluid. Dit document is behandeld in Commissie Ruimte op 6 oktober 2025. Vaststellen van het definitieve Actieplan Geluid is voorzien in maart 2025. Voorgesteld wordt deze motie als afgedaan te beschouwen.<br><br>Hoe is de motie verwerkt in het ontwerp Actieplan Geluid?<br>- Inzicht geven in financiële middelen. Zie paragraaf 5.6. De levenscycluskosten van verwachte nieuwe geluidmaatregelen bedragen 2,0 miljoen euro per jaar. Financiering geschiedt via het iMPI en is onderdeel van de bestaande financiering van infrastructurele projecten.<br>- Eerlijke verwachtingen naar inwoners. Zie paragraaf 4.2. Bij geluidgevoelige gebouwen hoeft niet voldaan te worden aan het ambitieniveau van 50 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | rekening wordt gehouden met de effecten op doorstroming, reistijd en noodzakelijke herinrichting. | | dB. Met het ambitieniveau wordt alleen bepaald waar geluidmaatregelen worden onderzocht. Geluidmaatregelen worden alleen genomen, als deze doelmatig en technisch mogelijk zijn.<br>- Bij snelheidsverlaging rekening houden met effecten op de doorstroming en reistijd. Zie paragraaf 5.1.2. Eerst is beoordeeld waar deze effecten acceptabel kunnen zijn. Voor de meeste locaties lijkt een snelheidsverlaging niet kansrijk, gelet op verkeerskundige effecten. Over 1,5 km is het wel kansrijk, namelijk bij de N521 ten noorden van Uithoorn en bij de N248 ter hoogte van Wieringerwerf-Zuid.<br><br>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.<br><br>25-04-2025: De motie wordt 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 | PS verzoeken het college<br>•Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de | Rommel, E. | 29-08-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in de tweede helft van 2025 gereed te hebben |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden. | | 28-04-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024)<br><br>07-02-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024) |
| M152-2024 | Motivatie meer ruimte voor wonen, onder voorwaarden. | GroenLinks, D66 | 16-12-2024 | PS verzoeken het college van Gedeputeerde Staten:<br>•Een handreiking op te stellen waarmee gemeenten geïnformeerd worden over de gevraagde motivering van omgevingsplannen die worden gemaakt op basis van artikel 6.59a lid 3a.<br>•Daarbij de toelichting zoals gegeven op Artikel 6.59a lid 3.1 “Activiteiten in Beschermd landschap” als uitgangspunt te nemen.<br>•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. | Beemsterboer, J. | 29-08-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in de tweede helft van 2025 gereed te hebben.<br><br>28-04-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben.<br><br>07-02-2025 Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in Q2 2025 gereed te hebben. |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M93-2024 | Onderzoek waterberging | D66 GroenLinks | 30-09-2024 | PS verzoekt het college:<br>- Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging, energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is.<br>-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.<br>-Hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen.<br>-De uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief. | Rommel, E. | 11-11-2025: Geen wijzigingen<br><br>28-04-2025: Geen wijzigingen.<br><br>07-02-2025: Geen wijzigingen<br><br>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 | Volt D66 CDA | 30-09-2024 | PS vraagt GS om:<br>-een onderzoek naar de woonwensen van jonge Noord- | Beemsterboer, J. | 11-11-2025: geen wijzigingen<br><br>29-08-2025: geen wijzigingen |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Noord-Hollanders | ChristenUnie | | Hollanders in Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid te starten;<br>-bevindingen mee te nemen in de (deel)regionale volkshuisvestingsprogramma's NHN en NHZ. | | 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.<br><br>07-02-2025: geen wijzigingen<br><br>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 | PS verzoekt Gedeputeerde Staten:<br>- 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. | Beemsterboer, J. | 11-11-2025: geen wijzigingen, de verwachting is dat de wet begin 2026 ingaat<br><br>29-08-2025: Wij zijn nog steeds in afwachting van de Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting.<br><br>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<br><br>19-11-2024: De wet regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten |
| M167-2023 | Steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw | Volt, ChristenUnie, CDA | 06-11-2023 | PS vraagt GS om:<br>- 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;<br>- en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen;<br>- en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen. | Beemsterboer, J. | 11-11-2025: De stand van zaken mbt ondersteuning van gemeenten wordt najaar 2025 gedeeld met Provinciale Staten.<br><br>29-08-2025: geen wijzigingen.<br><br>28-04-2025: Deze motie wordt in april 2025 besproken in GS.<br><br>07-02-2025: geen wijzigingen.<br><br>19-11-2024: geen wijzigingen.<br><br>11-09-24: Er start binnenkort een verkenning naar een provinciaal projectbureau versnellen woningbouw. De strekking van motie 167 maakt daar onderdeel vanuit<br><br>15-05-2024: Deze thema's moet in afstemming met het rijk plaatsvinden; we zijn daarover in gesprek.<br><br>08-02-2024: geen wijzigingen. |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M53-2022 | Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) | PvdD, SP | 23-05-2022 | PS verzoeken GS:<br>- pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen. | Rommel, E. | 11-11-2025: We zijn bezig met het voorbereiden van de voorgestelde pilot. We verwachten in Q4-2025 of Q1-2026 u hierover te informeren.<br><br>28-08-2025: geen wijzigingen<br><br>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.<br><br>10-02-2025: geen wijzigingen.<br><br>19-11-2024: geen wijzigingen.<br><br>11-09-2024: geen wijzigingen<br><br>22-4-2024 Dit kalenderjaar start een evaluatie.<br><br>08-02-2024:Geen wijzigingen<br><br>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.<br><br>02-08-2023: Geen wijzigingen.<br><br>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.<br><br>20-01-2023<br>De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart.<br><br>25-10-2022<br>Geen wijzigingen.<br><br>22-8-2022<br>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. |
| M185-2020 | Varende fietspaden | D66, GroenLinks, CU, PvdA | 16-11-2020 | PS dragen het college van GS op:<br>- de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie;<br>- 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;<br>- Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen. | Olthof, J. | 11-11-2025: Geen wijzigingen<br><br>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.<br><br>01-05-2025: geen wijzigingen.<br>10-02-2025: geen wijzigingen.<br>19-11-2024: geen wijzigingen.<br>11-09-2024: geen wijzigingen<br>15-05-2024: geen wijzigingen.<br>08-02-2024: geen wijzigingen.<br>20-11-2023: geen wijzigingen<br><br>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.<br><br>05-06-2023<br>Geen wijzigingen<br><br>19-01-2023<br>Geen wijzigingen.<br><br>18-10-22<br>Geen wijzigingen<br><br>29-8-2022<br>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.<br><br>19-04-2022<br>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.<br><br>12-01-2022<br>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.<br><br>08-11-2021<br>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.<br><br>05-07-2021<br>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<br><br>05-04-2021<br>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.<br><br>07-01-2021<br>Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld. |
| M148-2020 | Heroverweging Zijpe- en Hazepolder | PvdA, D66, CU, GroenLinks | 22-10-2020 | PS roept het College van Gedeputeerde Staten op:<br>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;<br>2.PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK; | Gielen, A. | 11-11-2025: Geen wijzigingen<br><br>28-08-2025: De analyses lopen uit in de planning en zullen op z'n vroegst eind 2025 afgerond zijn. Daarna kunnen we een voorstel voor afdoening opstellen.<br><br>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.<br><br>10-02-2025: geen wijzigingen.<br>19-11-2024: geen wijzigingen.<br>15-05-2024: geen wijzigingen.<br>08-02-2024: geen wijzigingen.<br><br>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<br><br>02-08-2023:<br>Geen wijzigingen<br><br>20-01-2023<br>Geen wijzigingen.<br><br>25-10-2022<br>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.<br>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.<br><br>22-08-2022<br>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.<br><br>10-01-2022<br>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.<br>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.<br>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.<br><br>04-11-2021<br>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.<br><br>29-06-2021<br>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<br>De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen.<br><br>11-01-2021<br>De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen.<br>Zie ook M115-2020. |
| M115-2020 | Weidevogels Zijpe | GroenLinks, PvdA | 05-10-2020 | 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.<br>Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken. | Gielen, A. | 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.<br><br>1-05-2025: geen wijzigingen.<br>10-02-2025: geen wijzigingen.<br>19-11-2024: geen wijzigingen.<br>11-09-2024: geen wijzigingen<br>15-05-2024: geen wijzigingen.<br>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.<br><br>09-08-2023: Geen wijzigingen<br><br>05-06-2023 Geen wijzigingen<br><br>20-01-2023 Geen wijzigingen.<br><br>25-10-2022<br>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.<br>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.<br><br>22-08-2022<br>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.<br><br>21-04-2022<br>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<br><br>10-01-2022<br>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.<br>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.<br>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.<br><br>04-11-2021<br>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.<br><br>05-07-2021<br>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<br><br>22-03-2021<br>De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen.<br><br>11-01-2021<br>De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen.<br>Zie ook M148-2020. |

Provincie Noord-Holland

| Onderwerp | Fractie | Behandeld in datum | Portefeuille houder | Inhoud | Stand van zaken |
|---|---|---|---|---|---|
| Nieuwe kostenraming onderdoorgang N247 | | 20-11-2025 | Olthof, J. | Gedeputeerde Olthof zegt toe dat zodra de quickscan gereed is en de gesprekken met de VRA zijn afgerond, hij PS volledig en transparant zal informeren over de nieuwe kostenraming, de mogelijke bijdragen van partners en het resterende financiële tekort. De heer Kes (SP) vraagt naar de termijn waarop de quickscan en het inzicht in de financiering beschikbaar komen. Gedeputeerde Olthof is voorzichtig met harde data, omdat meerdere onderzoeken en gesprekken (o.a. met de VRA) nog lopen. Hij verwacht dat hij in Q1 of uiterlijk Q2 kan informeren over de voortgang van de quickscan en de stand van de financiering. De gedeputeerde zegt toe PS tussentijds en uiterlijk in Q1/Q2 te informeren over de resultaten van de quickscan en de voortgang van de financieringsgesprekken, conform de termijn in de motie. | |
| Update over de voortgang van het projectmanagementbureau woningbouw | D66 | 17-11-2025 | Beemsterboer, J. | Over het projectmanagementbureau geeft gedeputeerde Beemsterboer aan dat het streven is om na het zomerreces operationeel te zijn. Er moet nog veel worden voorbereid, maar hij is optimistisch over de voortgang. Op de vraag van D66 bevestigt hij dat er begin volgend jaar een update richting PS kan worden gegeven. | |
| Rapport 'Groei en bloei in de tuin van innovatie' van oordeel voorzien | CDA | 17-11-2025 | Beemsterboer, J. | De gedeputeerde heeft het rapport 'Groei en bloei in de tuin van innovatie' niet gelezen. Als mevrouw Koning (CDA) het hem toezendt, zegt de gedeputeerde toe het rapport te bekijken en later van een oordeel voorzien. | CDA heeft het rapport inmiddels gedeeld. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Voorstel over uitvoering motie ‘knarrenhofjes’ en bijbehorende pilots | VVD, SP | 17-11-2025 | Beemsterboer, J. | Gedeputeerde Beemsterboer verwijst voor het antwoord op de vraag van de VVD over de stand van zaken rond de pilot van de knarrenhofjes naar een motie van de SP uit 2022, waarin is gevraagd te onderzoeken of vrijkomende agrarische bebouwing niet alleen kan worden benut voor grotere woningen, maar juist ook voor starters-, jongeren- en zorgwoningen. De gedeputeerde zegt toe dat GS begin 2026 bij PS zal terugkomen met een voorstel over hoe deze motie wordt uitgevoerd en hoe er pilots kunnen worden opgezet voor dit type woonvormen. | |
| Schriftelijk toelichten welke infrastructurele projecten vertraging hebben opgelopen en wat per project de reden van vertraging is | D66 | 17-11-2025 | Beemsterboer, J. | Gedeputeerde Beemsterboer erkent dat het uitstellen van infrastructurele projecten een terugkerend probleem is. Projecten worden ruim ingepland, maar door tegenvallers of onverwachte omstandigheden kunnen niet alle werkzaamheden binnen hetzelfde jaar worden uitgevoerd. Minder begroten kan niet, omdat het budget nodig is als projecten wél doorgaan. Daarom worden jaarlijks projecten doorgeschoven naar het volgende jaar. Dit is onwenselijk, maar moeilijk volledig te voorkomen. Er wordt gestuurd op betere planning, maar planningsoptimisme blijft waarschijnlijk structureel. Interruptie door mevrouw Vroom (D66), zij begrijpt dat er onvoorziene omstandigheden kunnen zijn, maar dat een vertraging van 30 miljoen wel erg groot is. Zij vraagt om meer context over de oorzaken. Daarnaast wijst zij op de aangekondigde extra investering van 420 miljoen in Noord-Holland en uit haar zorg dat, als er onvoldoende capaciteit is om projecten uit te voeren, dit een serieus probleem vormt. Gedeputeerde Beemsterboer geeft aan dat projecten doorschuiven omdat zij langer duren dan gepland en daarnaast hebben marktpartijen moeite om capaciteit vrij te maken door de hoge vraag naar werk. Hij zegt toe | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | schriftelijk toe te lichten om welke projecten het gaat en wat per project de reden van vertraging is. | |
| Ontheffing Omgevingsverordening NH2022 voor asielopvang in Uitgeest en Heemskerk | | 16-06-2025 | Rommel, E. | Ged. 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. De gedeputeerde zegt toe dat GS gemeenten voortaan zal wijzen op het belang van omgevingsbetrokkenheid.<br><br>Ged. 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.<br><br>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. | |
| Technische Briefing Mobiliteitsaanpak Texel Den-Helder | BBB | 13-01-2025 | Olthof, J. | Verzoek voor een technische briefing Mobiliteitsaanpak Texel - Den Helder 2040.<br>Voor of net na de zomer 2025 wordt er een technische briefing georganiseerd over dit onderwerp in samenhang met het maritiem Cluster (Commissie Bestuur). | |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord | Volt | 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 | CU | 30-09-2024 | Beemsterboer, J. | Toekomstbestendig bouwen is onderdeel van de evaluatie. En omdat opvang van regenwater onderdeel is van toekomstbestendig bouwen, is dat ook onderdeel van de evaluatie. Het zal een klein onderdeel zijn, denk ik, maar het is wel een onderdeel. | Evaluatie / monitoring komt Q2.Q3 2025 |
| Informeren meting versnellen woningbouw | PvdA | 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 | Volt | 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 | D66 | 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. | |
| Geitenhouderijen delegatie | | 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 | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| mandaat VGO-onderzoek | | | | 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.<br><br>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.<br><br>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 | | 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.<br><br>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. | |
| Toelichting van de Zonneladder | | 17-06-2024 | Kocken, R. | Gedeputeerde Kocken zegt toe dat er gekeken zal worden naar een duidelijker toelichting van de zonneladder zodat het iets meer als een ladder leest | |
| Aanscherpen punt 9 ontwerp derde herziening omgevingsverordening | GroenLinks | 17-06-2024 | Rommel, E. | De gedeputeerde zegt toe dat punt 9 aangescherpt kan worden om te verduidelijken dat de woningbouwplannen in de planfase al voorgelegd worden aan GS. | |
| Aanvragen van gemeenten voor financiële ondersteuning | CDA | 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

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| versnellen woningbouw | | | | | |
| Evaluatie Wonen boven winkels | | 17-06-2024 | Beemsterboer, J. | Gedeputeerde Beemsterboer zegt toe dat de evaluatie hiervan zal worden gecommuniceerd aan de commissie | |
| Ambtelijke capaciteit projecten Versnellen Woningbouw | | 17-06-2024 | Beemsterboer, J. | Gedeputeerde Beemsterboer komt met een voorstel over hoe de ambtelijke capaciteit bij gemeenten verbeterd kan worden. | |
| Visie publieke mobiliteit | PvdD | 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.<br>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:<br>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. |
| Bouw Stompetoren West | | 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.<br>Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken. | |
| haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West | | 11-09-2023 | | Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie.<br>Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden. | |
| Woonwensenonderzoek Noord-Holland Noord | Volt | | 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. | |

**Verslag concept**

**Commissie Ruimte**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 17 november 2025 |
| Commissievoorzitter | : | mw. M. Poot<br>mw. L. Berkvens (plv) |
| Commissie-adviseur | : | mw. S. Neeskens |
| Telefoonnummer/e-mail | : | neeskenss@noord-holland.nl |

**Aanwezig:**

| | | |
|---|---|---|
| Commissievoorzitter: | | : mw. M. Poot en mevrouw L. Berkvens (plv) |
| Commissiegriffier: | | : mw. S. Neeskens |
| Leden van de commissie: | BBB | : mw. A. den Boer, dhr. R. Nijkamp |
| | GL | : statenlid P. Korzelius |
| | VVD | : dhr. J. van Gilse |
| | D66 | : mw. N. Vroom, mw. L. Berkvens |
| | PvdA | : dhr. A. Karar, mw. G. de Boer |
| | PVV | : dhr. D. de Moel |
| | SP | : mw. H. Bouhlel, dhr. J. Kes |
| | CDA | : dhr. S. Dijk, mw. W. Koning |
| | JA21 | : dhr. D. van den Berg, dhr. R. Broertjes |
| | PvdD | : mw. M. Van Aesch, dhr. J. Hollebeek, mevrouw H. Vonck |
| | Christen Unie | : mw Y. Buit, dhr. M. Klein |
| | Volt | : statenlid M. de Weerdt |
| | 50PLUS | : dhr. H. Faassen, mw. A. van der Helm |
| | FvD | : de heer Bilgin |
| Gedeputeerden: | mw. A. Gielen, dhr J. Beemsterboer | |
| Notulist | mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland) | |

## 1 Opening en mededelingen

De vaste voorzitter mevrouw **Poot** laat zich tot en met agendapunt 4, vervangen door de plaatsvervangend voorzitter mevrouw **Berkvens** (D66). Er zijn afmeldingen ontvangen van gedeputeerde Rommel en gedeputeerde Olthof. Er zijn voor de uitloopavond twee rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. GL heeft een vraag ingediend over de bomen langs de N241 en D66 heeft een vraag ingediend over het Jaarverslag OV 2024. Er zijn drie aanmeldingen ontvangen en één aanmelding om bij agendapunt 5a, de omgevingsverordening in te spreken.

## 2 Inspreekhalfuur

Er zijn drie aanmeldingen voor het inspreekhalfuur ontvangen en een schriftelijke inspraakreactie. Alle insprekers spreken in over het bouwproject Ilpensteijn.

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

Mevrouw **Gras-Hogerwerf** spreekt in namens de lokale partij Waterland Natuurlijk. Zij licht het plan voor Slot Ilpensteijn in Ilpendam toe. Dit betreft de herbouw van het historische slot van Frans Banninck Cocq, met daarin een hotel gericht op kwaliteitstoerisme in historische stijl. Volgens mevrouw Gras-Hogerwerf

biedt het project naast toeristische kansen ook belangrijke voorzieningen voor het dorp: er moeten circa honderd kleine woningen komen voor starters en senioren, aangevuld met maatschappelijke functies. De locatie met een oude boomgaard die bekendstaat om bruiloften en filmopnames, versterkt de ruimtelijke en culturele waarde. Voor Ilpendam is het project essentieel, omdat veel jonge en oudere inwoners dringend woonruimte zoeken en het behoud van lokale voorzieningen en verenigingen onder druk staat door vergrijzing. Andere bouwlocaties zijn er niet vanwege omliggende natuurgebieden. Zij verzoekt PS is om het project serieus te overwegen, zeker gezien de provinciale ambitie om woningbouw te versnellen. Er is al overeenstemming met Purmerend en Edam-Volendam, het project is ook opgenomen in de Purmervisie en past binnen de plancapaciteit van de provincie Noord-Holland.

Mevrouw **Van den Berg**, duo-raadslid voor de VVD Waterland en inwoner van Ilpendam, spreekt over het plan voor de herbouw van een historisch slot gecombineerd met een nieuwe woonwijk van circa 100 woningen. Het initiatief, ontwikkeld door Ilpendammers, is een grote bijdrage aan de leefbaarheid van het dorp. Er ontstond onrust toen het college aangaf het plan te willen stoppen vanwege formele strijdigheid met provinciale regels, terwijl hetzelfde plan wel was opgenomen in het coalitieakkoord in het meerjaren-woningbouwprogramma en in de gebiedsvisie de Purmer. De gemeenteraad nam daarop een motie aan die het college opdroeg een formeel verzoek tot maatwerk te doen; dit verzoek ligt sinds 31 oktober bij GS. Ilpendam is volledig omsloten door beschermd gebied en kan nauwelijks uitbreiden. De woningnood is groot, voorzieningen nemen af en de huisarts zoekt ook al jaren vergeefs naar ruimte. Ook zorgt het verkeer in de historische kern voor problemen. Het project biedt oplossingen: ruimte voor voorzieningen, een nieuwe huisartspraktijk en een alternatieve verkeersontsluiting. Hoewel het plan strijdig is met bestaande regels, bestaat er juist voor dit soort situaties maatwerkruimte. Ook het nieuwe omgevingsrecht biedt kansen. Mevrouw **Van den Berg** verzoekt PS het plan welwillend te beoordelen, gezien de brede oplossingen die het biedt voor de bestaande problemen in Ilpendam.

De heer **Achterberg** spreekt in op persoonlijke titel en is inwoner van Ilpendam. Hij vertelt dat zijn drie kinderen het huis uit zijn maar in het dorp geen woning kunnen vinden. Zelf woont hij met zijn vrouw inmiddels in een te groot huis en zou graag kleiner willen wonen, maar daar zijn in Ilpendam nauwelijks mogelijkheden voor. Jongeren en ouderen hebben vrijwel geen kans op passende woonruimte, omdat het dorp volgebouwd is en uitbreidingsruimte ontbreekt. Het plan Ilpensteijn biedt volgens hem juist wèl oplossingen: kleinschalige woningen voor ouderen nabij voorzieningen, mogelijkheden voor geïntegreerde zorg en meer woningen voor alle generaties. Ook kunnen voorzieningen in het dorp worden versterkt: de dorpswinkel verkeert in zwaar weer en de huisarts werkt al jaren vanuit tijdelijke locaties. Het plan zou bovendien bijdragen aan cultuurhistorisch herstel, recreatie, toerisme, werkgelegenheid en sociale samenhang. Het wordt breed gesteund in de gemeente Waterland en is opgenomen in het coalitieakkoord en de gebiedsvisie. Hij vraagt de commissie om een weloverwogen maatwerkbesluit, zodat deze unieke kans voor Ilpendam gerealiseerd kan worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) vraagt aan de heer **Achterberg** tegen welk besluit van de provincie of van GS hij aanloopt, aangezien zowel de gemeenteraad als het college het plan ondersteunen. De heer **Achterberg** antwoordt dat hij niet politiek actief is en daarom niet precies weet welke besluiten er spelen, maar dat hij heeft begrepen dat vooral de ontsluiting van het plan een knelpunt vormt. Mevrouw **Van den Berg** (VVD Waterland), vult aan dat het college het plan haalbaar vindt, maar dat het in de huidige vorm in strijd is met provinciale regels. Daarom moet de gemeente bij PS om maatwerk vragen en dat verzoek

is inmiddels ingediend. Het college steunt het plan volledig, maar is voor de uitvoering afhankelijk van de provincie.
De heer **Nijkamp** (BBB) concludeert dat de bouw in het coalitieakkoord was afgesproken, maar dat de uitvoering om onbekende redenen niet is doorgegaan, waarna de partij van mevrouw Gras-Hogerwerf zich uit de gemeentelijke coalitie heeft teruggetrokken. Hij vraagt of er inmiddels een andere coalitie zit en of dit betekent dat het bouwplan nu wordt aangepast. Mevrouw **Gras-Hogerwerf** (Waterland Natuurlijk) legt uit dat het college destijds besloot geen medewerking meer te verlenen aan het plan, ondanks dat het een duidelijke coalitieafspraak was. Haar partij vond dat onacceptabel en is daarom uit de coalitie gestapt. Vervolgens heeft de gemeenteraad, met meerderheid, alsnog een motie aangenomen om een maatwerkverzoek bij de provincie in te dienen, zodat het bouwproject toch mogelijk kan worden gemaakt.
De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat in de toelichtingen van beide raadsleden wordt gesproken over horeca, een hotel en toerisme. Hij wijst erop dat maatwerk primair bedoeld is voor woningbouw en vraagt daarom wat de noodzaak is van deze aanvullende functies binnen het plan. Mevrouw **Van den Berg** (VVD Waterland) antwoordt dat deze functies deels voortkomen uit het historische karakter van het plan, wat het geheel juist bijzonder en aantrekkelijk maakt. Daarnaast zijn ze nodig om het project economisch haalbaar te maken: de bouw van woningen vraagt om financiële dekking en deze functies dragen daaraan bij, bovendien kan het historische slot herrijzen en goed gebruikt kunnen worden voor de beoogde voorzieningen.
Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of het klopt dat college en raad vrijwel unaniem achter het plan staan en wil weten welke overwegingen de provincie heeft om te vinden dat het niet kan. Hij vermoedt dat GS het plan niet noodzakelijk acht voor de woningnood en dat de aansluiting op de Jaagweg een knelpunt vormt. Mevrouw **Van den Berg** (VVD Waterland) antwoordt dat er geen unanieme steun is, maar wel een meerderheid. Zij bevestigt dat de ontsluiting naar de Jaagweg een belangrijk vraagstuk is. Tegelijkertijd biedt juist dit plan kansen om de verkeersproblemen in de oude dorpskern op te lossen door een alternatieve ontsluiting te realiseren. De betreffende grondeigenaren hebben aangegeven bereid te zijn hierover mee te denken. Een van de opties is het verplaatsen van een toegangsweg, al begrijpt zij dat de provincie terughoudend is omdat het aantal ontsluitingen zou toenemen. Volgens haar levert de gekozen oplossing binnen het plan echter aanzienlijke voordelen op voor de leefbaarheid in het dorp.
De heer **Klein** (ChristenUnie) merkt op dat de grootste landschappelijke impact van het plan zit in de nieuwe woongebouwen, omdat die worden gerealiseerd op een plek waar nu geen bebouwing staat. Het kasteel zou worden herbouwd op de locatie van de bestaande boerderij. Hij vraagt in hoeverre het mogelijk is om op die locatie het kasteel te herbouwen en woningen te realiseren, dus zonder de horeca.
Mevrouw **Van den Berg** antwoordt dat zij niet kan ingaan op plannen die niet voorliggen. Dit is het ingediende plan en dat is het plan waar de gemeente om meerdere redenen achter staat. Over hypothetische varianten wil zij geen uitspraken doen. Mevrouw **Gras-Hogerwerf** licht toe dat juist de combinatie van elementen dit plan zo aantrekkelijk maakt. De herbouw van slot Ilpensteijn is voor kwaliteitstoerisme zeer waardevol, maar de circa honderd woningen daaromheen maken het project financieel haalbaar en bieden een oplossing voor de grote woningnood in de kern, waar zo'n zeventig jongeren en senioren dringend een woning zoeken. Volgens haar is het precies deze combinatie die het concept zo sterk maakt.

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

De commissie gaat akkoord met de stukken en de agenda.

**3.a Planningsoverzicht**

De commissie gaat akkoord met het planningsoverzicht.

**4. A-agenda Financiën**

**4.a. Laatste begrotingswijziging 2025**

Toelichting: In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze laatste begrotingswijziging omvat een bijstelling van de begroting 2025.
Behandelvoorstel:
Aan de commissie wordt gevraagd de onderdelen van de begrotingswijziging die betrekking hebben op de commissie Ruimte te bespreken en te adviseren aan PS over de statenvoordracht laatste begrotingswijziging 2025.

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

Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan in de begroting te lezen dat verschillende projecten worden doorgeschoven, met name op het gebied van infrastructuur. Dat baart haar zorgen, omdat er ruim 30 miljoen euro minder wordt besteed dan gepland. Zij vraagt de gedeputeerde om hier nader op in te gaan. De reden die genoemd wordt is ‘planningsoptimisme’, maar zij wil weten of het probleem ligt bij capaciteit of budget. Ook vraagt zij wat de gedeputeerde doet om te voorkomen dat uitstel uiteindelijk afstel wordt.
De heer **Karar** (PvdA) sluit zich aan bij de vragen van D66. Hij merkt op dat dit probleem vaker voorkomt en inmiddels structureel lijkt. Hij vraagt waarom hier niet beter op kan worden geanticipeerd.
De heer **Klein** (ChristenUnie) maakt zich eveneens zorgen over de grote verschuivingen in de begrotingswijzigingen. Ook bij de vorige wijziging viel er bijna 30 miljoen anders uit dan verwacht. Hij vraagt zich af wat dit zegt over de ambtelijke capaciteit: is er wel voldoende capaciteit om alle ambities, bijvoorbeeld op het gebied van fietsinfrastructuur, daadwerkelijk bij gemeenten onder de aandacht te brengen en uit te voeren? De vertragingen zijn volgens hem zeer jammer en mogelijk een voorbode van grote onderbesteding later dit jaar.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) sluit zich aan bij de zorgen die de heer Karar en mevrouw Vroom hebben geuit.
Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat hij eveneens zorgen heeft, maar dat hij deze volgende week zal inbrengen bij de Commissie Bestuur.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) sluit zich aan bij mevrouw Vroom (D66), maar vraagt daarnaast specifiek aandacht voor de 346.000 euro die vrijvalt op klimaatadaptatie. Hij merkt op dat er veel programma’s zijn die indirect bijdragen aan klimaatadaptatiedoelen, en vraagt de gedeputeerde hoe onderbesteding binnen dit soort programma’s kan worden voorkomen.
Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) wijst erop dat de laatste begrotingswijziging opnieuw bevestigt dat de ambities binnen het programma Ruimte in de praktijk achterlopen. De voordelige bijstelling van 2,5 miljoen op Ruimte en Wonen wordt veroorzaakt door vertraging bij het verlenen van subsidies voor de woningbouwversnelling. Dit is volgens haar onwenselijk, zeker omdat de provincie met het huidige tempo de doelstelling van 140.000 woningen in 2030 naar verwachting niet haalt. 50PLUS verwijst daarom naar de recent aangenomen motie M109-2025, die mede door haar fractie is ingediend. Die motie verzoekt om direct te inventariseren waar vertragingen in de vergunningverlening bij de omgevingsdienst de woningbouw belemmeren. Zij vraagt het college om onmiddellijk met deze inventarisatie te starten. De verdere bespreking neemt 50PLUS mee naar de vergadering van de commissie Bestuur.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer.

Gedeputeerde **Beemsterboer** erkent dat het uitstellen van infrastructurele projecten een terugkerend probleem is. Projecten worden ruim ingepland, maar door tegenvallers of onverwachte omstandigheden kunnen niet alle werkzaamheden binnen hetzelfde jaar worden uitgevoerd. Minder begroten kan niet, omdat het budget nodig is als projecten wél doorgaan. Daarom worden jaarlijks projecten doorgeschoven naar het volgende jaar. Dit is onwenselijk, maar moeilijk volledig te voorkomen. Er wordt gestuurd op betere planning, maar planningsoptimisme blijft waarschijnlijk structureel. Interruptie door mevrouw Vroom, zij begrijpt dat er onvoorziene omstandigheden kunnen zijn, maar dat een vertraging van 30 miljoen wel erg groot is. Zij vraagt om meer context over de oorzaken. Daarnaast wijst zij op de aangekondigde extra investering van 420 miljoen in Noord-Holland en uit haar zorg dat, als er onvoldoende capaciteit is om projecten uit te voeren, dit een serieus probleem vormt. Gedeputeerde Beemsterboer geeft aan dat projecten doorschuiven omdat zij langer duren dan gepland en daarnaast hebben marktpartijen moeite om capaciteit vrij te maken door de hoge vraag naar werk. Hij zegt toe schriftelijk toe te lichten om welke projecten het gaat en wat per project de reden van vertraging is. Mevrouw **Vroom** (D66) gaat akkoord met het schriftelijk toesturen van de informatie, maar vraagt daarbij wel om extra toelichting over welke maatregelen worden genomen om dergelijke vertragingen in de toekomst te voorkomen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat vertragingen bij projecten nooit volledig te voorkomen zijn; er zit altijd wel iets tegen. In de schriftelijke reactie zal hij specifieker ingaan op de oorzaken per project. Over de vertragingen bij vergunningverlening voor woningbouw zoals door 50PLUS genoemd, legt hij uit dat de provincie inzet op het voorkomen van vertraging, maar dat problemen vaak samenhangen met beperkte personele capaciteit bij de omgevingsdiensten. Daarnaast liggen veel woningbouwprojecten stil door de uitspraak van de Raad van State van 18 december, waardoor intern en extern salderen niet meer is toegestaan. Daardoor wachten projecten nu op duidelijkheid van de Omgevingsdiensten die momenteel helaas niet gegeven kan worden. Interruptie door mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) zij benadrukt dat de motie vraagt om een duidelijke inventarisatie van de knelpunten, inclusief acties en tijdspad. Ze vindt de huidige toelichting te vrijblijvend. Gedeputeerde **Beemsterboer** vindt de vraag te breed: een algemene inventarisatie van alle vertragingen bij de omgevingsdienst rondom woningbouw is lastig. Als er specifieke zorgen of dossiers zijn, kan hij die wel laten uitzoeken en daarop terugkomen. Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) herhaalt dat de aangenomen motie M109-2025 om een inventarisatie van vertragingen vraagt. Zij wil graag weten wanneer die inventarisatie wordt geleverd. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat de motie uiteraard wordt afgedaan, maar dat hij nog niet precies weet wanneer. Als de afdoening later komt dan de volgende commissievergadering, zegt hij toe dat hij de reden daarvan schriftelijk laat weten.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Gielen.

Gedeputeerde **Gielen** legt uit dat de onderbesteding in de reserve klimaatadaptatie klopt, omdat deze vooral bedoeld is voor onderzoek en beleid binnen de uitvoeringsagenda tot 2027. Niet alle middelen zijn al benut, maar dat betekent niet dat er niets gebeurt: klimaatadaptatie-projecten zoals klimaatbuffers worden via andere financieringsstromen uitgevoerd. Zij wil daarmee benadrukken dat er op andere vlakken volop wordt gewerkt aan klimaatadaptatie, los van de genoemde reserve.

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

De heer **Klein** (ChristenUnie) merkt op dat de uitvoeringsregeling verkeersveiligheid met 3,8 miljoen wordt verlaagd. Hij vindt dat zorgelijk en vraagt wat er nu niet meer wordt uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor de beantwoording van de vraag van de ChristenUnie.

Gedeputeerde **Beemsterboer** licht toe dat de 3,8 miljoen minder uitgaven komt doordat enkele verkeersveiligheidsprojecten hun planning voor 2025 niet hebben gehaald. Ze worden nog uitgewerkt tot een veilig ontwerp. De projecten vervallen niet: de subsidies worden naar verwachting in 2026 uitgegeven. De eerdere begroting bevatte bewust enige overprogrammering, omdat in de praktijk niet alle projecten tijdig uitvoerbaar blijken.

De **voorzitter** concludeert dat er twee toezeggingen zijn gedaan:

1. Er komt een brief met extra toelichting over de uitgestelde infrastructuurprojecten.
2. Als de afdoening van de door 50PLUS genoemde motie niet vóór de volgende commissievergadering gereed is, volgt een brief met uitleg.

Het voorliggende stuk wordt doorgestuurd naar de PS-vergadering van maandag 8 december. Vanuit de Commissie Ruimte wordt het als hamerstuk aangeboden.

De plaatsvervangend voorzitter mevrouw **Berkvens** geeft de voorzittershamer weer over aan de vaste voorzitter mevrouw **Poot**.

**5. A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

**5.a Vaststelling vierde herziening Omgevingsverordening NH2022**

Toelichting:
Gedeputeerde Staten stellen de vierde herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. De vierde herziening heeft betrekking op verschillende onderwerpen, waaronder wonen in landelijk gebied, datacenters en peilbesluiten in veenpolderlandschappen. De voorgestelde wijzigingen hebben van 28 mei t/m 8 juli 2025 ter inzage gelegen en worden nu aan Provinciale Staten ter vaststelling aangeboden.
Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht vierde herziening Omgevingsverordening NH2022. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 8 december 2025.

Er is voor dit agendapunt één inspreker, mevrouw Groot-Caton en zij spreekt in als bestuurslid van het regiobestuur West van Cumela.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Groot-Caton.

Mevrouw **Groot-Caton**, bestuurslid van Cumela West en zelf loonbedrijfhouder, spreekt namens 162 cumelabedrijven in Noord-Holland. Deze bedrijven werken in groen, grond en infrastructuur en zijn essentieel voor het uitvoeren van provinciale taken op het gebied van natuur, water, landbouw en infrastructuur. Ze waardeert het overleg met de provincie over de omgevingsverordening en de nieuwe definitie van ‘agrarisch aanverwant bedrijf’, maar vindt deze nog te beperkt en onduidelijk, waardoor bedrijven vastlopen in discussies met gemeenten en provincie. Cumelabedrijven hebben 1,5 tot 2 hectare ruimte nodig voor machines en opslag, wat niet past op industrieterreinen. Omdat ze vaak familiebedrijven

zijn die al generaties in het landelijk gebied gevestigd zijn, is duidelijk beleid noodzakelijk voor vestiging en uitbreiding.
Zij vraagt PS om een brede, duidelijke en toekomstbestendige definitie van agrarisch aanverwante bedrijven op te nemen in de omgevingsverordening en hun zienswijze daarin mee te nemen.

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

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt wat er precies te beperkt is aan de definitie: gaat het alleen om de benodigde oppervlakte of om meer aspecten? Mevrouw **Groot-Caton** antwoordt dat de definitie te algemeen is en daardoor veel ruimte laat voor interpretatie. In de ingediende zienswijze staat een lijst met werkzaamheden die Cumelabedrijven uitvoeren, en zij zou graag zien dat deze expliciet in de definitie worden opgenomen, zodat alle bedrijven eronder vallen.

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

Statenlid **Korzelius** (GL) wijst erop dat ongeveer 8.000 agrarische percelen in aanmerking zouden kunnen komen voor transformatie naar maximaal drie woningen na 1.000 m² sloop. Hij vraagt zich af of GS echt verwacht dat dit in alle gevallen leidt tot een kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied. Ook wil hij weten hoe de procedure eruitziet en of gemeenten uiteindelijk het laatste woord houden bij dergelijke transformaties. Verder gaat hij in op de datacentra: hij steunt de wijziging dat nieuwe datacentra ook buiten de clustergebieden mogelijk worden, maar vraagt hoe GS het criterium ‘bijdrage aan brede welvaart’ praktisch wil toetsen, omdat dit volgens hem moeilijk toepasbaar is. Interruptie door statenlid **De Weerdt** (Volt), hij deelt de zorgen van statenlid Korzelius en vraagt of hij zelf ideeën heeft voor een oplossing. Statenlid Korzelius (GL) antwoordt de brede welvaart veel verschillende aspecten omvat, waardoor het lastig is om hierop te toetsen. Criteria zoals bijdrage aan de energietransitie zijn duidelijker, maar bij brede welvaart is het onduidelijk waarop precies getoetst moet worden. Daarom vraagt hij de gedeputeerde hoe GS dit concreet voor zich ziet. Interruptie door de heer **Van den Berg** (JA21), hij reageert verbaasd, omdat uit onderzoeken blijkt dat datacenters juist gunstig scoren op maatschappelijke effecten vergeleken met bijvoorbeeld glastuinbouw of distributiecentra. Ze leveren regionale werkgelegenheid op met goed betaalde banen. Hij vraagt daarom hoe statenlid **Korzelius** (GL) tot de conclusie komt dat datacenters mogelijk niet zouden bijdragen aan brede welvaart. Statenlid **Korzelius** reageert dat de heer **Van den Berg** (JA21) hem verkeerd begrijpt: hij is niet tegen datacentra buiten de clustergebieden. Integendeel, er zijn locaties waar een datacenter juist logisch kan zijn, bijvoorbeeld vanwege het gebruik van restwarmte. Zijn punt is dus niet dat hij tegen datacentra is, maar dat het criterium ‘brede welvaart’ lastig te toetsen is.
Vervolginterruptie van de heer **Van den Berg** (JA21), hij verduidelijkt dat hij niet begrijpt waarom statenlid Korzelius meent dat brede welvaart lastig te beoordelen is. Hij vraagt daarom concreet hoe statenlid Korzelius brede welvaart zou definiëren: gaat het om restwarmtegebruik, om werkgelegenheid, om economische waarde of om iets anders? Statenlid **Korzelius** antwoordt dat restwarmtegebruik één aspect van brede welvaart kan zijn, maar dat andere toets criteria, zoals bijdrage aan de energietransitie en duurzaamheid, veel duidelijker en concreter zijn. Hij wil van de gedeputeerde weten hoe GS precies gaat beoordelen in welke mate datacentra buiten de clusters bijdragen aan brede welvaart, omdat hij daar zelf geen helder toetsingskader voor ziet.
Statenlid **Korzelius** (GL) vervolgt zijn betoog en noemt zijn derde punt: het peilbesluit in de veenweidegebieden. Het doel van de wijziging; voorkomen dat de uitstoot van broeikasgassen verder toeneemt, steunt hij volledig. Toch had GL liever gezien dat de instructie aan de waterschappen was

gericht op het actief verminderen van broeikasuitstoot en niet alleen op het voorkomen van toename. Omdat de klimaatdoelen extra inspanning vereisen en GS aangeeft dat hierover verdere gesprekken worden gevoerd, vraagt hij wanneer die gesprekken plaatsvinden en welke ambitie GS daarbij heeft om de uitstoot daadwerkelijk te verlagen. Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66), zij sluit zich aan bij het standpunt van en vraagt of statenlid **Korzelius** (GL) vindt dat de instructie aan waterschappen moet worden aangepast, zodat $CO_2$-reductie expliciet wordt meegenomen. Statenlid **Korzelius** (GL) antwoordt dat hij dat zeker wil overwegen, maar eerst wil weten welke ambitie GS zelf heeft om daadwerkelijk tot uitstootvermindering te komen. Het stand-still-principe is volgens hem onvoldoende; als GS bereid is hier tempo in te maken, zou dat voor hem veel verschil maken.

Tot slot verwijst statenlid **Korzelius** (GL) naar twee eerder aangenomen moties over maatwerk voor woningbouw in beschermd landschap: één van D66 over het zoveel mogelijk compenseren van aantasting van kernkwaliteiten, en één van GroenLinks waarin wordt gevraagd om bij maatwerk ook aardkundige en cultuurhistorische waarden, nabijheid van kastelen, landgoederen, molens en stolpenlinten mee te wegen. Hij vraagt of deze uitgangspunten ook zouden moeten gelden bij het bouwen van maximaal 25 woningen in beschermd landschap. Daarnaast wil hij weten hoe de gedeputeerde en andere fracties hiertegen aankijken, omdat zijn fractie overweegt om artikel 6.59a, derde lid op dit punt te amenderen.

De heer **Bilgin** (FvD) vraagt hoe vaak de nieuwe mogelijkheid zal worden benut om agrarische functies in het landelijk gebied om te zetten naar maximaal drie woningen. Hij wijst erop dat dit tot versnippering kan leiden en mogelijk extra autoverkeer veroorzaakt als het OV-netwerk niet is ingericht op fijnmazige woningbouw. Over de peilbesluiten in veenweidegebieden is FvD kritisch op het meenemen van broeikasgasuitstoot. Hij verwijst naar de zienswijze van LTO Noord, die stelt dat het waterpeil moet kunnen meebewegen met bodemdaling om agrarische bedrijven niet in de problemen te brengen. Omdat de provincie aangeeft dat een zakkingsclausule wordt onderzocht en mogelijk later kan worden toegevoegd, vraagt hij waarom het besluit nu al wordt genomen. Volgens hem zou het verstandiger zijn om eerst het onderzoek af te wachten, om te voorkomen dat agrarische bedrijven onnodig in de knel komen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) stelt meerdere vragen over de voorgestelde wijzigingen in de omgevingsverordening. Ze wijst erop dat het nieuwe begrip werkingsgebied veenpolderlandschappen een verbod op het scheuren van grasland bevat, terwijl er in deze gebieden soms kleiveen wordt aangebracht om $CO_2$-uitstoot te verminderen. Voor zo'n kleitoplaag is scheuren juist wenselijk; zij vraagt of dit dan nog is toegestaan. BBB wil bovendien dat beter in kaart wordt gebracht welke percelen écht veen zijn, omdat veel grond een kleitoplaag heeft en volgens BBB een ander regime zou moeten krijgen dan regulier veenweidegebied. Ook uit zij kritiek op het gebruik van modelberekeningen volgens de methode-Zomers. Verder is BBB blij met verduidelijkingen in artikel 6.18 en de verruimde mogelijkheden voor wonen op boerenerf. Bij artikel 6.54 vraagt zij wie bepaalt of een ingreep 'aantoonbare meerwaarde' heeft voor de ecologische kwaliteit van het Natuurnetwerk, en waar die beoordeling van afhangt. Ze vraagt ook of de genoemde 'ongeschikte activiteiten' betekenen dat agrarische recreatie, zoals een minicamping, wèl is toegestaan. Bij de nieuwe mogelijkheid om maximaal 25 woningen in beschermd landschap te bouwen vraagt BBB of hierbij ook een microturbine geplaatst mag worden en of dit kan worden meegenomen in de herziening. Tot slot stelt zij dat de genoemde oorzaken van de problemen in weidevogelleefgebieden onvolledig zijn: intensieve landbouw komt in Noord-Holland nog nauwelijks voor, terwijl de toename van predatoren volgens BBB een belangrijke, maar niet genoemde, oorzaak is en ook samenhangt met ruimtelijke ordening.

Mevrouw **Van Aesch** (PvdD) stelt dat haar fractie in de voorgestelde herziening van de omgevingsverordening de uitwerking mist van de eerder aangenomen motie 'Uitbreiding areaal alleen

biologisch. Daarom is de fractie voornemens hierover op 8 december een amendement in te dienen. De urgentie blijkt uit een voorbeeld dat in de Commissie Landelijk Gebied werd besproken: grasland in een polder, geschikt als overgangszone naar Natura 2000, is door een ondernemer aangekocht voor bollenteelt. Er ligt een handreiking over de regulering van bestrijdingsmiddelen door provincies, die door gedeputeerde Olthof in ontvangst is genomen. Daarmee is voor onze fractie duidelijk dat er een stevige basis bestaat om de motie in de omgevingsverordening te kunnen verwerken. Interruptie van Statenlid **De Weerdt** (Volt). Hij vraagt mevrouw **Van Aesch** om meer toelichting op de achterliggende gedachte van de betreffende motie. Mevrouw **Van Aesch** leest daarop het dictum van de motie voor: “Provinciale Staten verzoeken het college te verkennen hoe en met welke gevolgen in de omgevingsverordening kan worden vastgelegd dat uitbreiding van het oppervlak sierteelt, inclusief bollenteelt, en het tijdelijk uitvoeren van grasland voor sierteelt uitsluitend mogelijk wordt gemaakt voor bedrijven die zonder chemisch-synthetische gewasbeschermingsmiddelen werken”.

Mevrouw **Berkvens** (D66) merkt op dat de voorgestelde wijzigingen al eerder zijn besproken en dat haar fractie zich in grote lijnen in deze aanpassingen kan vinden. Zij heeft echter nog enkele aandachtspunten. Het is haar nog steeds onduidelijk wat precies wordt bedoeld met het begrip ‘substantieel’ in de regel dat een substantieel deel van het oppervlak onbebouwd moet blijven bij transformatie in het landelijk gebied. Bedoelt het college 50%, 70%, 80%? Als dit niet nader wordt gespecificeerd, vreest zij dat uiteindelijk de rechter hier invulling aan zal geven. Daarom vraagt zij de gedeputeerde om zijn visie op deze begrenzing. Interruptie van de heer **Van de Berg** (JA21). Hij vraagt wat onder een ‘substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit’ moet worden verstaan. Mevrouw **Berkvens** antwoordt dat dit nog lastiger in percentages is uit te drukken. Maar bij de eis dat een ‘substantieel deel van het oppervlak’ onbebouwd moet blijven, zal uiteindelijk wèl een percentage nodig zijn als een zaak bij de rechter belandt. Alleen het woord ‘substantieel’ is dan onvoldoende; er moet een concreet besluit worden genomen of een plan daaraan voldoet. Zij verwijst naar eerdere discussies over kleinschalige woningbouw, waar de rechter uiteindelijk heeft bepaald hoeveel woningen daaronder vallen, en niet PS.

Mevrouw **Berkvens** sluit zich aan bij GroenLinks over de *standstill* in veenweidegebieden en vindt dat dit eigenlijk een verlaging zou moeten zijn. Zij ziet de reactie van de gedeputeerde graag tegemoet. Ook benadrukt zij dat de twee aangenomen moties over maatwerk in beschermde landschappen ook voor woningbouw bij kernen moeten gelden.

Uit de zienswijzen noemt zij twee punten:

1. Veiligheidsregio Kennemerland waarschuwt dat bij tijdelijke ontheffingen voor woningen op recreatieparken de bereikbaarheid voor hulpdiensten gegarandeerd moet zijn. Zij vraagt of het college dit oppakt; zo niet, dan overweegt D66 een amendement.
2. PWN vraagt aandacht voor de bescherming van drinkwaterleidingen. D66 wil de toezegging dat drinkwaterbedrijven zeker worden geconsulteerd; anders volgt mogelijk een motie.

De heer **Karar** (PvdA) heeft drie punten, ten eerste de Arbeidsmigratie. Hij benadrukt dat dit onderwerp eerder is besproken en later terugkomt, maar omdat het raakt aan regels in de omgevingsverordening vindt hij het belangrijk om het punt opnieuw te benoemen. Hij schetst de schrijnende situaties waarin arbeidsmigranten soms verkeren en stelt vast dat de huidige regels voor logies op bedrijventerreinen niet altijd voldoende bescherming bieden. Hij vraagt GS hoe zij deze problemen in Noord-Holland beoordelen en of zij bereid zijn met de PvdA te verkennen hoe misstanden beter kunnen worden tegengegaan. Ten tweede benoemd hij de ontheffingen in BL-gebied. De PvdA ziet dat uitzonderingen in BL-gebieden soms mooie kansen bieden voor projecten en voor lokale kernen. Tegelijk vreest de fractie dat gemeenten in de toekomst vaker gebruik zullen maken van deze ruimte. De heer **Karar** vraagt daarom aandacht voor de onderliggende voorwaarden, in het bijzonder de eis dat er ‘geen reële alternatieven’ elders mogelijk zijn. Hij vraagt hoe de provincie dat controleert, zodat ontwikkeling alleen daar plaatsvindt waar dit echt

noodzakelijk is. Ten derde noemt de heer **Karar** motie 75, deze is reeds door de PvdD toegelicht en wordt verder niet besproken.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) ondersteunt de wijziging rond de peilbesluiten in veenpolderlandschappen, omdat hiermee wordt voorkomen dat het waterpeil in veenweidegebieden verder daalt en zo aan de klimaatdoelen wordt bijgedragen.
De heer **Faassen** (50PLUS) bekijkt de voorgestelde wijzigingen in de omgevingsverordening vanuit een breder perspectief en vraagt zich af of er sprake is van een echte win-winsituatie. Gemeenten krijgen meer vrijheid om tot 25 woningen te bouwen bij dorpslinten en kernen, maar in gemeenten met meerdere kernen kunnen zo meerdere clusters ontstaan. Dat is financieel aantrekkelijk doordat agrarische grond bouwgrond wordt, maar hij vraagt zich af of dit een wenselijke ontwikkeling is. Ook projectontwikkelaars profiteren, zeker wanneer zij al grond bezitten. Voor stoppende agrariërs biedt dit kansen om woningen toe te voegen of hun boerderij te verbouwen, maar hij waarschuwt voor mogelijke negatieve gevolgen wanneer deze woningen later van eigenaar wisselen. Daarnaast wijst hij op risico's voor natuur en weidevogels door verdere verstening. Opvallend vindt hij dat in de 22 zienswijzen geen natuurorganisaties aan het woord zijn geweest. Hij vraagt of GS deze knelpunten herkent en of negatieve effecten, zoals eerder door GroenLinks genoemd, structureel gemonitord zullen worden.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) ondersteunt eerdere opmerkingen over de basismonitor: ook Volt is voorstander, maar zoekt nog wel naar duidelijke toetsbare criteria en wacht op de reactie van GS. Hij wijst erop dat in eerdere discussies over de datacentra vooral is gesproken over maatschappelijk draagvlak. In de verordening ziet hij dat nu vooral terug als politiek draagvlak, terwijl draagvlak onder inwoners ontbreekt. Hij vraagt hoeveel waarde PS daaraan hecht en of dit alsnog in de omgevingsverordening kan worden opgenomen. Bij de artikelen 6.18 en 6.19 over ontwikkelingen in het landelijk gebied is hij positief over de mogelijkheden (8.000 bedrijfspercelen). Volgens Volt biedt dit juist kansen voor natuurinclusief en circulair bouwen. Uit technische vragen blijkt echter dat GS geen instrumenten zoals een inspanningsverplichting wil opnemen. Hij vraagt de gedeputeerde waarom GS dit niet wil.
De heer **Van den Berg** (JA21) noemt de voorgestelde wijziging vooral formeel, maar is verheugd dat de mogelijkheid voor woningtransformatie in het landelijk gebied wordt verhoogd van twee naar drie. Dat is iets waar zijn fractie vaak om heeft gevraagd en hij complimenteert het college dat dit nu wordt doorgevoerd. Tegelijk maakt hij zich zorgen over de begrippen 'substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit' en 'substantieel oppervlakte', omdat deze volgens hem onvoldoende toetsbaar zijn. Daardoor zouden initiatiefnemers onnodige onzekerheid ervaren, wat woningbouw kan vertragen. Daarnaast wijst hij op artikel 6.18b, vierde lid, waarin GS de mogelijkheid krijgt aanvullende voorwaarden te stellen. Hij begrijpt dat GS een noodrem wil houden, maar vreest dat dit in de praktijk een politieke besluit zal worden, waardoor ontwikkelingen alsnog kunnen stagneren. Hij vraagt om de toezegging dat deze bevoegdheid zo min mogelijk wordt gebruikt en wil weten in welke situaties GS deze zou toepassen.
Interruptie van Statenlid **Korzelius** (GL), die vraagt wat Van den Berg precies bedoelt met een "politiek besluit' en of hij dat kan toelichten. De heer **Van den Berg** licht toe dat hij daarmee bedoelt dat een college dat eigenlijk niet bereid is een ontwikkeling toe te staan, altijd extra voorwaarden kan toevoegen om een project alsnog onmogelijk te maken. Hij verwijst naar het project Ilpensteijn als voorbeeld: ook daar gelden omgevingsregels, maar wanneer een college iets niet wil, kunnen aanvullende eisen worden opgeworpen.
Volgens hem moet de omgevingsverordening juist aan de voorkant helderheid geven over wat wel en niet kan, zodat inwoners en ontwikkelaars niet met onzekerheden blijven zitten.
Statenlid **Korzelius** wijst erop dat deze wijziging juist een aanzienlijke verruiming vormt ten opzichte van het bestaande beleid. De heer **Van den Berg** (JA21) zegt het eens te zijn met statenlid **Korzelius** en dat zijn fractie de verruiming naar drie woningen van harte toejuicht. Hij wijst er wel op dat hier stevige

voorwaarden aan zijn verbonden: minimaal 1.000 m² schrappen, het opgeven van de bedrijfswoning en het beëindigen van het agrarisch bedrijf.
Volgens hem moet, als aan deze voorwaarden is voldaan, het bouwen van twee of drie woningen gewoon mogelijk zijn, zonder dat GS later via lid 4 alsnog extra eisen stelt. Die voorwaarden mogen er zijn, maar moeten aan de voorkant duidelijk zijn, zodat inwoners en ontwikkelaars weten waar zij aan toe zijn. Extra eisen achteraf creëren volgens hem alleen maar onzekerheid. Hij ziet uit naar de reactie van de gedeputeerde.
De heer **Van Gilse** (VVD) merkt op dat de inhoud al eerder uitgebreid is besproken en dat de zienswijzen weinig impact hebben gehad op het concept. De VVD is tevreden met de verruiming van de transformatie-mogelijkheden: het biedt kansen om verloedering tegen te gaan en percelen op een economisch verantwoorde manier een nieuwe bestemming te geven.
Hij wijst op de eis dat een substantieel deel van het perceel onbebouwd moet blijven. Volgens GS duidt jurisprudentie op een bandbreedte van 25 tot 65%, wat volgens hem erg ruim is. Hij vraagt wanneer een concrete uitwerking volgt.
Verder vraagt hij naar de mogelijkheden voor knarrenhofjes en de verkenning naar meer dan drie woningen bij kleinschalige bijzondere huisvesting. Daarbij speelt het ontbreken van een zelfstandige woonvergunning, wat gevolgen heeft voor subsidies. Hij heeft iets gelezen over een pilot en vraagt wanneer hierover meer bekend wordt.
Tot slot benoemt hij de zienswijze van LTO over de zakkingsclausule. GS wil hier nader naar kijken, maar ondertussen beslist PS al over het voorliggende stuk. Hij vraagt welk tijdpad GS daarbij voor ogen heeft.
Mevrouw **Koning** (CDA) heeft diverse vragen en aandachtspunten. Ten eerste noemt zij het behoud van fietspaden in de duinen, waarvan sommige door zand en wateroverlast nauwelijks begaanbaar zijn. Ze vraagt of de omgevingsverordening kan helpen om de bereikbaarheid te borgen, gezien het belang voor toeristen en omwonenden. Tijdens een werkbezoek aan de Haven van Amsterdam kwam de verplaatsing van bedrijven ten behoeve van woningbouw aan de orde. In Zuid-Holland is dit goed geregeld via een bepaling dat bedrijfsverplaatsing alleen mag bij zwaarwegend algemeen belang, geen alternatieven en compensatie elders. Zij vraagt of Noord-Holland zo'n compensatieregeling ook kan vastleggen. Over artikel 6.19a vraagt zij waarom bij woningbouw op een voormalig agrarisch perceel alle oude bebouwing moet worden gesloopt. Waarom mag een klein schuurtje voor hobbydieren niet blijven staan? Het CDA ziet graag maatwerk. Uit zienswijzen van gemeenten blijkt dat zij soms vastlopen door de strikte regels bij transformatie. Amsterdam vraagt bijvoorbeeld maatwerk wanneer er wel twee bedrijfswoningen zijn, maar te weinig sloopmeters om drie woningen mogelijk te maken. GS wijst dit af. Zij vraagt waarom en of meer maatwerk mogelijk is. Bij de passage over veenbodems (p. 60) wijst zij op de mogelijke extra methaanuitstoot bij peilverhoging, die niet wordt genoemd. Ook maakt het CDA zich zorgen over de positie van agrarische bedrijven. Zij vindt het besluit nog niet rijp en vraagt of dit uit de verordening kan worden gehaald totdat het onderzoek is afgerond.
Verder vraagt zij of de gedeputeerde bekend is met het rapport Groei en bloei in de tuin van innovatie (Rabo Research) en of de daarin genoemde denkrichtingen kunnen worden meegenomen in toekomstig beleid voor het landelijk gebied. Tot slot vraagt zij of de definitie van Cumelabedrijven kan worden aangepast, zodat alle betrokken bedrijven onder de regeling vallen.
De heer **De Moel** (PVV) vraagt ten eerste aandacht voor de datacenters. Onder de huidige voorwaarden rond energiesystemen en brede welvaart wacht de PVV nog op antwoorden. Hij vraagt vooral hoe wordt geborgd dat deze route werkelijk een uitzondering blijft en niet uitgroeit tot een tweede spoor naast het clusteringsbeleid, zeker gezien de huidige netcongestie. Ten tweede gaat hij in op de weidevogels en de *Leidraad habitat voor weidevogels*. In de toelichting wordt deze leidraad expliciet gekoppeld aan de

beoordeling van ontwikkelingen in gebieden met de kernkwaliteit ‘habitat voor weidevogels’. Hij wil van de gedeputeerde weten:

- wat juridisch de status van deze leidraad is: een hulpmiddel of feitelijk het toetsingskader voor gemeenten?
- hoe vaak en op basis waarvan de weidevogelleefgebied-kaarten worden geactualiseerd en wie daarover beslist;
- en of het college inzicht heeft in hoeveel woningbouw- en agrarische initiatieven door toepassing van deze leidraad naar verwachting niet kunnen doorgaan.

De heer **Kes** (SP) zegt dat zijn fractie tot nu toe steeds heeft ingestemd met de omgevingsverordening om het proces niet te blokkeren, ondanks politieke verschillen over onderwerpen zoals datacenters en het ‘straatje erbij’. Maar hij geeft aan dat de ontwikkelingen naar het oordeel van SP niet de goede kant op gaan. Daarom zal de fractie bespreken of zij in de toekomst nog automatisch willen meestemmen, ook als besluiten vaak unaniem zijn. De inhoudelijke kritiek herhaalt hij niet, omdat deze in eerdere debatten al uitgebreid is besproken.

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

Gedeputeerde **Beemsterboer** licht de achtergrond en bedoeling van het beleid rond de transformatie van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen toe. Hij benadrukt dat in heel Nederland steeds meer agrarische en andere bedrijfsgebouwen in het landelijk gebied vrijkomen door schaalvergroting: bedrijven worden groter, maar hun aantal neemt af. Dit leidt in veel provincies tot verloedering, achterstallig onderhoud en soms illegaal gebruik. Dat wil Noord-Holland voorkomen. Tot nu toe bood de regeling ruimte voor twee woningen, maar dat bleek in de praktijk niet altijd voldoende om verouderde locaties kwalitatief op te knappen. Daarom wordt dit nu verruimd naar drie woningen, waarbij de bestaande bedrijfswoning wordt omgezet naar een woonbestemming. Dit levert niet in alle gevallen een financieel voordeel op en zal ook niet overal worden toegepast. Het doel blijft: kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied. Minder bebouwd oppervlak, het tegengaan van leegstand en het benutten van plekken die anders zouden verloederen. Deze verruiming is volgens de gedeputeerde ‘een goede eerste stap’, maar zal niet leiden tot een massale toestroom van woningen in het buitengebied. Interruptie van de heer **Van den Berg** (JA21), hij vraagt of gemeentelijke bestemmingsplannen nog een belemmering kunnen vormen bij deze transformaties, bijvoorbeeld omdat agrarische grond eerst moet worden omgezet naar een woonbestemming. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat dit klopt: gemeenten hebben het laatste woord. De provincie kan via de omgevingsverordening ruimte bieden, maar gemeenten zijn niet verplicht hiervan gebruik te maken. De verordening bepaalt dus het maximum, niet de uitvoering; die ligt bij de gemeente via het omgevingsplan. Hij gaat vervolgens in op vragen van GL over datacenters. De huidige wijziging is een formalisering van de datastrategie. Het opnemen van het begrip brede welvaart moet gemeenten helpen om de bredere maatschappelijke impact mee te wegen bij de beoordeling van plannen. Grote bedrijven, zoals datacenters, moeten volgens hem ook duidelijk bijdragen aan de samenleving, en de verordening biedt een ‘haakje’ om dat te kunnen beoordelen. Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij begrijpt dat een ‘haakje’ voor brede welvaart nuttig kan zijn, maar vindt de formulering in de verordening zó breed dat niemand precies weet waar hij aan toe is. Zij vraagt hoe dit in de praktijk houvast moet bieden.
Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat hij deze zorg deels deelt. Doordat de verordening verwijst naar de doelen uit de brede basismonitor, is het inderdaad erg ruim. Tegelijk is het moeilijk om het nu al specifieker te maken. De breedte biedt gemeenten vooral ruimte voor lokaal maatwerk bij ruimtelijke

initiatieven. Of gemeenten geholpen zouden zijn met een veel specifiekere invulling, betwijfelt hij. Hij geeft aan dat dit artikel een eerste stap is. Naarmate er meer ervaring wordt opgedaan, kan de provincie bekijken of het mogelijk is het artikel te verfijnen of te verduidelijken, of eventueel onderdelen te beperken.
Mevrouw **Berkvens** zegt dat zij de gedachte achter het 'haakje' goed begrijpt, maar wijst erop dat gemeente Uithoorn in haar zienswijze juist aangeeft dat het nu niet toetsbaar is. GS verwees in de reactie naar de 69 indicatoren uit de basismonitor, maar uit technische vragen blijkt dat vooral de domeinen economie, werk, klimaat en natuur relevant zijn voor datacenterplannen – en dat dit dus smaller kan. Zij vraagt de gedeputeerde of hij bereid is om met gemeenten in gesprek te gaan en te verkennen hoe dit concreter en bruikbaarder kan worden. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat hij collega Rommel vervangt en dus niet volledig kan voorspellen welke toezeggingen zij eventueel zou willen doen. In algemene zin is het college echter bereid om verder te verkennen hoe de regels rond brede welvaart concreter en specifieker kunnen worden gemaakt. Hij denkt dat dit waarschijnlijk niet meer binnen deze wijzigingsronde kan, maar wel bij toekomstige aanscherpingen van de verordening. De provincie wil daarbij leren van praktijkervaringen en op basis daarvan het artikel in de toekomst verder verduidelijken.
Interruptie mevrouw **Berkvens** (D66) doet de suggestie van een leidraad, vergelijkbaar met die voor weidevogels, die gemeenten kan helpen om dit concreter te maken. Gedeputeerde **Beemsterboer** dankt voor de suggestie, maar doet geen toezegging om dit over te nemen.
Interruptie van statenlid **De Weerdt** (Volt), hij vraagt of het college kan toezeggen om te verkennen welke instrumenten mogelijk zijn om dit concreter te maken. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt toe dat met de gemeente die de zienswijze heeft ingediend in gesprek wordt gegaan.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert vervolgens op eerdere vragen van GL over twee aangenomen moties rond maatwerk in beschermde landschappen. Gemeenten krijgen binnen de Omgevingswet ruimte om afwegingen te maken en hij vertrouwt erop dat zij zorgvuldig omgaan met cultuurhistorische waarden, molens en aardkundige monumenten.
Interruptie mevrouw **Berkvens**, zij vraagt of deze moties niet in de omgevingsverordening zelf verwerkt moeten worden. Gedeputeerde **Beemsterboer** is van mening dat PS de verordening altijd kan amenderen. Het college vindt dat gemeenten voldoende verantwoordelijkheid hebben.
Interruptie van statenlid Korzelius, hij vraagt of de gedeputeerde bezwaar zou hebben tegen amendementen die uitvoering geven aan aangenomen moties. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat GS zulke amendementen zal bespreken en daarover zal adviseren.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert op de vraag van FvD hij dat veel kleine bouwprojecten inderdaad tot extra mobiliteit kunnen leiden. Nieuwe bewoners woonden vaak al in de provincie, maar verplaatsingen kunnen elders in de provincie druk geven. Waar dat een probleem wordt, kan dit vragen om extra investeringen in mobiliteit. Wat betreft de vraag van BBB zegt hij dat binnen beschermd landschap bij toepassing van de 25-woningenregeling geen microturbines kunnen worden geplaatst; de regeling voor microturbines is bedoeld voor actieve agrarische bedrijven en geldt hier niet. Op de vraag van D66 over wat een substantieel onbebouwd deel en een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit is, geeft hij aan dat deze beoordeling in eerste instantie bij de gemeenten ligt. Blijkt in de loop van 2026 dat verdere verduidelijking nodig is, dan zal GS een voorstel doen om het artikel aan te scherpen. Over de toegang voor hulpdiensten op recreatieparken kan hij nu nog geen inhoudelijk antwoord geven; hierover volgt een schriftelijke reactie.
Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij vindt het prima om het antwoord schriftelijk te ontvangen, maar vraagt wel de toezegging dat dit vóór de PS-vergadering gebeurt, omdat haar fractie een amendement over de bereikbaarheid van recreatieparken overweegt. Daarnaast wil zij weten wanneer GS zelf ingrijpt als gemeenten verschillend omgaan met het begrip 'substantieel', hij zegt toe het schriftelijke antwoord toe te zenden voor de PS-vergadering. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat GS zal

ingrijpen wanneer evident is dat een plan niet voldoet of geen verbetering van de ruimtelijke kwaliteit oplevert. Dan worden aanvullende regels gesteld. Verder zegt de gedeputeerde toe dat GS in gesprek gaat met de veiligheidsdiensten over de ontsluiting en veiligheid op recreatieparken.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt zich af of de kwestie van de bereikbaarheid van recreatieparken wel in dit agendapunt thuishoort. Volgens hem gaat dit verder dan wat in een omgevingsverordening geregeld zou moeten worden en hoort het eerder in andere gremia thuis. Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert dat hij geen behoefte heeft om Statenleden te beperken in de onderwerpen die zij relevant vinden. Als D66 aanleiding ziet om dit punt hier te bespreken, zal hij dat niet tegenhouden. Mevrouw **Berkvens** (D66) benadrukt dat dit onderwerp wèl onderdeel is van de beraadslaging, omdat het in de zienswijzen voorkomt die voor dit agendapunt zijn geagendeerd.
Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de vraag van de PvdA over arbeidsmigranten en het waarborgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op bedrijventerreinen.
Hij zegt dat huisvesting van arbeidsmigranten een grote en hardnekkige uitdaging is. Er is veel illegale huisvesting, en hij vraagt zich af of het beperken van legale mogelijkheden deze groep daadwerkelijk helpt. Hoe meer huisvesting goed en legaal georganiseerd wordt, hoe kleiner het risico op illegale situaties met alle negatieve gevolgen van dien.
Tegelijk erkent hij dat misstanden zoals beddenroulatie (elke 8 uur iemand anders in hetzelfde bed) absoluut moeten worden voorkomen. De vraag is alleen of dit via de ruimtelijke ordening moet worden geregeld, of dat dit meer thuishoort bij handhaving en goed werkgeverschap.
Hij benadrukt dat het onderwerp veel aandacht heeft van het Rijk, de provincie en gemeenten, maar dat het probleem hardnekkig blijft. Hij waardeert dat de PvdA het onderwerp iedere keer aankaart en herinnert eraan dat eerder is voorgesteld om hierover eens een bredere discussie te voeren. De heer **Karar** (PvdA) benadrukt dat dit onderwerp hier thuishoort omdat het om regels in de omgevingsverordening gaat. Hij begrijpt de kanttekeningen van GS, maar vindt dat de provincie wel de ambitie moet hebben om te onderzoeken wat ruimtelijk mogelijk is om misstanden in de arbeidsmigrantenhuisvesting tegen te gaan. Hij vindt het belangrijk om dat wel met een open vizier te onderzoeken en geeft aan het gesprek verder te voeren in de Commissie Bestuur.
Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de tweede vraag van de PvdA over uitzonderingen voor woningbouw in BL. Hij legt uit dat ‘reële alternatieven’ betekent dat eerst wordt gekeken of binnen dezelfde kern binnenstedelijk kan worden gebouwd. Kan dat niet, dan wordt gekeken naar landelijk gebied buiten het beschermd landschap. Pas als beide opties ontbreken, komt bouwen in BL in beeld.
De heer **Karar** (PvdA) vraagt hoe de provincie controleert of een gemeente terecht stelt dat een ontwikkeling niet binnenstedelijk kan worden gerealiseerd. Gedeputeerde **Beemsterboer** legt uit dat de provincie hierover intensief overleg voert met gemeenten bij alle maatwerklocaties. De provincie kent meestal de andere binnenstedelijke woningbouwprojecten in dezelfde kern en bespreekt met de gemeente hoe die zich verhouden tot de nieuwe locatie. Volgens hem moet er ook vertrouwen zijn in de lokale afweging. De provincie gaat niet op de stoel van de gemeenteraad zitten bijvoorbeeld door te suggereren dat een sportveld maar moet verdwijnen om binnenstedelijk ruimte te maken. Een zekere lokale beleidsvrijheid hoort daarbij.
De heer **Karar** vraagt of de provincie actief meekijkt wanneer een gemeente iets over het hoofd ziet en zo nodig terugkoppelt. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat dit al gebeurt. De eerste maatwerklocaties komen binnenkort naar de Staten, waar kan worden beoordeeld of het proces zorgvuldig is. Hij wil niet vooruitlopen op hypothetische situaties en benadrukt dat de provincie dit zorgvuldig samen met gemeenten doorloopt.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert op de vraag van 50PLUS over mogelijke ongewenste situaties bij vrijkomende agrarische bebouwing. Hij zegt dat er altijd iets moet worden gesaneerd om nieuwe

woningen mogelijk te maken. Een scenario waarin eerst drie woningen worden toegestaan en er daarna in de achtertuinen weer nieuwe autogarages ontstaan, acht hij ruimtelijk ongewenst en in de praktijk zeer onwaarschijnlijk. Alle plannen liggen bovendien ter inzage, waardoor de provincie dit soort situaties kan beoordelen. De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of er na eigendomsoverdracht nog steeds beperkingen gelden. Kunnen de drie woningen dan los van elkaar worden gebruikt, of geldt de clustering ook na verkoop? Gedeputeerde **Beemsterboer** verduidelijkt dat het in de meeste gevallen gaat om één voormalig agrarisch bedrijf waar maximaal drie woningen kunnen worden gerealiseerd. Die woningen mogen daarna gewoon worden verkocht en opnieuw op de markt komen, maar dat geeft nieuwe eigenaren geen recht op extra bebouwing. De mogelijkheid voor drie woningen hangt namelijk samen met het saneren van de agrarische opstallen. De schuren verdwijnen en daar komen woningen voor terug. Daarna is de situatie definitief: er zijn woningen, en er is géén ruimtelijke toestemming om opnieuw schuren of extra woningen te bouwen. Het is dus een eenmalige kans per locatie.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert op Volt en erkent dat draagvlak bij datacenters nu vooral politiek wordt getoetst. Hij heeft vertrouwen in de lokale politiek als vertegenwoordiger van inwoners, maar onderschrijft dat maatschappelijk draagvlak breder is dan alleen politieke instemming. Daarom hecht GS eraan dat er participatie plaatsvindt en dat lokale draagvlaktoetsing onderdeel is van het proces. Verder dan wat nu in de verordening staat, wil GS op dit moment niet gaan.
Interruptie van statenlid **De Weerdt** (Volt), hij vraagt welke rol PS dan speelt bij datacenterplannen en hoe GS de vinger aan de pols houdt bij de beoordeling van dit draagvlak.
Gedeputeerde **Beemsterboer** moet het antwoord op deze vraag van Volt schuldig blijven en zegt toe deze schriftelijk te beantwoorden. Over de vraag van Volt om circulair en natuurinclusief bouwen specifiek te stimuleren bij deze projecten zegt hij dat de provincie al generieke afspraken heeft, zoals het convenant circulair bouwen waar gedeputeerde Rommel aan werkt. Volgens hem is het niet wenselijk om voor één doelgroep extra eisen te stellen: zulke bepalingen moeten voor alle woningbouw in de provincie gelden, of niet. Interruptie van statenlid **De Weerdt** (Volt), hij vraagt of hij het goed begrijpt dat deze convenanten dan automatisch van toepassing zijn op bouwprojecten in het landelijk gebied. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat de bestaande convenanten ook gelden voor projecten in het landelijk gebied. Net als voor andere projectontwikkelingen gelden bijvoorbeeld de regionale afspraken over 25% houtbouw in de MRA. Er is nergens bepaald dat woningbouw in het landelijk gebied hiervan wordt uitgesloten de afspraken zijn gewoon evenzeer van toepassing als elders.
Statenlid **De Weerdt** vraagt of convenanten zoals Toekomstbestendig Bouwen MRA, die primair voor de MRA gelden, ook buiten de MRA van toepassing zijn. Gedeputeerde **Beemsterboer** verduidelijkt dat Toekomstbestendig Bouwen inmiddels door bijna alle gemeenten in Noord-Holland én door de provincie is ondertekend. De afspraken over circulair en biobased bouwen gelden dus niet alleen in de MRA, maar zijn breder gedragen in de hele provincie. Via bijeenkomsten en congressen stimuleert de provincie gemeenten en marktpartijen om deze bouwvormen toe te passen. Op de vraag of extra eisen specifiek voor deze landelijke locaties zouden moeten worden gesteld geeft de gedeputeerde aan dat GS daar terughoudend mee is, omdat deze projecten ook haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar moeten blijven. De provincie wil partijen aanmoedigen, maar geen extra drempels opwerpen die de woningbouw vertragen of duurder maken.
Gedeputeerde **Beemsterboer** verwijst voor het antwoord op de vraag van de VVD over de stand van zaken rond de pilot van de knarrenhofjes naar een motie van de SP uit 2022, waarin is gevraagd te onderzoeken of vrijkomende agrarische bebouwing niet alleen kan worden benut voor grotere woningen, maar juist ook voor starters-, jongeren- en zorgwoningen. De gedeputeerde zegt toe dat GS begin 2026 bij PS zal terugkomen met een voorstel over hoe deze motie wordt uitgevoerd en hoe er pilots kunnen worden opgezet voor dit type woonvormen.

Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de vragen van het CDA, ten eerste de vraag over de bedrijfsverplaatsing voor woningbouw en of GS hiervoor specifieke regels kan ontwikkelen. Volgens de gedeputeerde is dit het overwegen waard maar op dit moment is daar, anders dan in Zuid-Holland, geen concrete aanleiding voor. Als die aanleiding er wel komt, kan dit worden meegenomen bij een volgende herziening van de omgevingsverordening. De vraag over het behoud van het kleine schuurtje bij vrijkomende agrarische bebouwing verduidelijkt hij dat zo'n schuurtje mag blijven staan, mits het een functie krijgt die past bij het woongebruik. Wat niet mag, is dat een grote boerenschuur blijft staan als er een woonbestemming voor in de plaats komt. Hoe groot een bijgebouw mag zijn, verschilt per gemeente, omdat gemeenten hiervoor lokale regels hanteren.
Mevrouw **Koning** (CDA) licht haar vraag toe over maatwerk: in sommige situaties staan er twee bedrijfswoningen, maar zijn er net te weinig sloopmeters om een derde woning mogelijk te maken. Zonder die derde woning wordt het bedrijf echter niet gesloopt. Zij vraagt of hier maatwerk mogelijk is.
Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert dat dit niet mogelijk is maar zegt toe dat GS hier schriftelijk op terugkomt met uitleg hierover. De gedeputeerde heeft het rapport 'Groei en bloei in de tuin van innovatie' niet gelezen. Als mevrouw Koning (CDA) het hem toezendt, zegt de gedeputeerde toe het rapport te bekijken en later van een oordeel voorzien.
Over de definitie van Cumelabedrijven erkent hij dat dit al langer een lastig punt is: het is niet altijd duidelijk welke agrarisch-aanverwante bedrijven thuishoren in het landelijk gebied en welke beter op een bedrijventerrein passen. Het argument dat grote landbouwmachines niet wenselijk zijn op industrieterreinen speelt daarbij mee. Hij staat open voor een nadere aanscherping van de definitie, maar dat kan niet meer in deze herziening. Het gesprek hierover wordt wel voortgezet.
Over de vraag van de PVV zegt de gedeputeerde dat de leidraad landschap en cultuurhistorie al langere tijd een provinciaal beleidsdocument is en wordt gebruikt bij ruimtelijke afwegingen.
Wat betreft de weidevogelleefgebieden: deze worden zo min mogelijk aangepast, omdat bescherming van de weidevogels vooropstaat. Daarom zijn weidevogelkerngebieden uitgesloten van de maatwerkopties in het beschermd landschap.
De heer **Faassen** (50PLUS) geeft aan dat zijn vraag over de definitie van oppervlakte en inhoud bij de regeling van 25 woningen nog beantwoord moet worden. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat er geen provinciale maxima zijn voor oppervlakte of inhoud. Wat een woning is, is gedefinieerd, maar gemeenten bepalen zelf welke maximale maatvoering zij toestaan. De provincie heeft daar geen aparte regels voor opgenomen. De heer **Faassen** verduidelijkt dat de 25-woningenregeling eerder al is vastgesteld en nu niet opnieuw ter discussie staat. Zijn eerdere vraag had vooral betrekking op de drie-woningenregeling bij vrijkomende agrarische bebouwing. Gedeputeerde **Beemsterboer** merkt op dat in de praktijk de drie woningen in het landelijk gebied vaak grote woningen zijn, maar dat bij plannen van 25 woningen geen extreem grote woningen worden gebouwd. Hoewel grote woningen formeel niet zijn uitgesloten, gebeurt dit in de praktijk niet vaak.
Mevrouw **Van Aesch** (PvdD) geeft aan dat haar vraag over het bollenareaal alleen biologisch nog niet is beantwoord. Gedeputeerde **Beemsterboer** reageert dat het hier gaat om een onderzoeksmotie. Aan dat onderzoek wordt uitvoering gegeven, omdat de motie is aangenomen. Maar dit betekent niet automatisch dat de uitkomst direct in het ruimtelijk beleid wordt verwerkt. Eerst moet het onderzoek worden uitgevoerd; precies daartoe roept de motie op. Mevrouw **Van Aesch** vraagt of de uitkomst van de in juli aangenomen onderzoeksmotie kan worden meegenomen in de volgende omgevingsverordening. Gedeputeerde **Beemsterboer** kan niet toezeggen dat de verkenning al in de volgende omgevingsverordening wordt verwerkt. Mogelijke financiële gevolgen moeten eerst duidelijk worden, en de motie bevat geen dekking. Hij benadrukt dat de verkenning eerst moet worden uitgevoerd; wanneer die klaar is, is nog niet bekend, maar hij hoort dat de Staten vaart wensen. Mevrouw **Van Aesch** wijst op de situatie in de Eilandspolder,

waar gangbare teelt nu nog mogelijk is, terwijl het gebied als overgangszone naar Natura 2000 wordt gezien. Zij vraagt daarom de verkenning met prioriteit uit te voeren, zodat het beleid beter kan aansluiten.
Gedeputeerde **Beemsterboer** concludeert dat de vraag om prioriteit te geven aan de casus al in de Commissie Landelijk Gebied van vandaag onder de aandacht is gebracht. Hij heeft in die commissie toegezegd om hierover zijn inzichten aan PS te sturen.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt hoe de provincie de begrippen substantiële oppervlakte, substantiële verhardingsvrije ruimte en substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit concreet gaat maken. Volgens hem ontstaat anders onduidelijkheid voor ondernemers en inwoners. Hij overweegt een amendement en vraagt de gedeputeerde om een richtinggevend voorzetje. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat de provincie deze begrippen bewust aan de gemeenten heeft gelaten om lokaal te beoordelen. Als de heer Van den Berg dit specifieker wil vastleggen, adviseert hij om technische bijstand te vragen en met een uitvoerbaar amendement te komen, omdat hij zelf niet vrij kan gaan interpreteren wat al in het voorstel staat. De heer **Van den Berg** herhaalt dat hij juist concreet wil weten wat de provincie onder deze drie begrippen verstaat. Zonder duidelijk antwoord zal hij een amendement opstellen om dit wèl vast te leggen. Gedeputeerde **Beemsterboer** blijft bij zijn antwoord: de verordening laat dit bewust open voor gemeentelijke invulling, en verder kan hij niet gaan. De heer **Van den Berg** stelt daarop dat hij dan een amendement zal indienen en vraagt of het niet beter is om in de verordening expliciet op te nemen dat de invulling van deze begrippen aan de gemeenten wordt overgelaten. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat dit feitelijk nu al zo is en dat alle instructieregels van de omgevingsverordening voor de gemeente zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Gielen voor de beantwoording van de vragen van de commissieleden.

Gedeputeerde **Gielen** geeft aan dat het peilbesluit een belangrijke eerste stap is richting de doelen uit het landelijke Klimaatakkoord. Voor Noord-Holland betekent dit een opgave van 0,09 megaton broeikasgasreductie in het veenweidegebied. De provincie werkt al via subsidies zoals het Veenweideloket en de landelijke regeling Klimaatslim boeren op veen aan die reductie. Begin komend jaar wil de gedeputeerde starten met gesprekken met grondeigenaren om te bepalen hoe de resterende reductie wordt gerealiseerd. FvD en VVD vroegen naar de zakkingsclausule. Gedeputeerde Gielen licht toe dat deze al is opgenomen in het huidige beleid: niet in de instructieregel zelf, maar in de toelichting, op verzoek van het Hoogheemraadschap. Direct opnemen in de instructieregel is juridisch ingewikkeld, maar de clausule maakt wel deel uit van de regels. Interruptie van de heer **Van Gilse** (VVD), hij vraagt waarom, als de zakkingsclausule al onderdeel is van het beleid, dit niet helder in de beantwoording op de zienswijzen is vermeld.
Gedeputeerde **Gielen** kent de reden daarvan niet, maar geeft aan dat zij met deze toelichting duidelijkheid wil bieden: de zakkingsclausule is onderdeel van het beleid, zij het via de toelichting.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt hoe wordt bijgehouden of de doelstelling van 0,09 megaton reductie wordt gehaald en wanneer duidelijk wordt of de huidige *stand still* daarvoor voldoende is of dat extra maatregelen nodig zijn. Gedeputeerde **Gielen** antwoordt dat de *stand still* nu is ingesteld omdat die in de praktijk draagvlak heeft en als eerste stap richting de gesprekken met grondeigenaren wordt gezien. Zij hoort de urgentie die mevrouw Berkvens benoemt, maar kan nog geen datum koppelen aan het moment waarop de effectiviteit wordt beoordeeld. De provincie bekijkt op dit moment welke reductie al is bereikt via bestaande subsidies. Zodra de gesprekken zijn gestart, wordt duidelijker welke vervolgstappen nodig zijn. Gedeputeerde **Gielen** onderstreept dat Noord-Holland zich via het Klimaatakkoord heeft gecommitteerd aan deze opgave en dat zij de urgentie volledig deelt. Mevrouw **Berkvens** vraagt of,

ondanks het ontbreken van een datum, de gedeputeerde kan toezeggen dat er in het tweede kwartaal van volgend jaar een updatebrief komt over de voortgang van de gesprekken. Gedeputeerde **Gielen** zegt dat zij zeker een update zal geven zodra dat kan, maar kan niet toezeggen dat dit al in het tweede kwartaal zal zijn.
De BBB stelde vragen over het scheuren van grasland en de afbakening van het veenweidegebied. Gedeputeerde **Gielen** legt uit dat er inhoudelijk niets verandert: het scheuren van grasland was al verboden en blijft dat ook. Het enige wat nu gebeurt, is dat er een werkingsgebied wordt vastgelegd dat aangeeft waar het veenpolderlandschap ligt.
Over de vraag of de provincie onderscheid maakt tussen echt veen en veen met kleidek, zegt de gedeputeerde dat wordt uitgegaan van de percelen die vallen onder het Nationaal Onderzoek Broeikasgassen Veenweide. Dat omvat zowel pure veengronden als veengronden met kleidek. Recente inzichten laten zien dat beide ongeveer dezelfde hoeveelheid broeikasgassen uitstoten, waardoor er geen reden is om ze verschillend te behandelen. Tot slot zegt de gedeputeerde vertrouwen te hebben in het gebruikte model, omdat dit ook landelijk wordt toegepast en de metingen goed overeenkomen met de modeluitkomsten. De vraag van D66 over de betrokkenheid van de drinkwaterbedrijven beantwoordt de gedeputeerde bevestigend. GS blijft zeker in gesprek met de drinkwaterbedrijven. Zodra er beleid wordt ontwikkeld dat voor hen relevant is, zullen zij actief worden betrokken. De vraag van de BBB of er in de uitleg over de afname van weidevogels ook predatoren moeten worden genoemd. Gedeputeerde **Gielen** stelt voor dat niet te doen: de twee genoemde oorzaken zijn de hoofdredenen voor de achteruitgang. Predatie speelt wel een rol, maar is secundair en verandert niet de kern van het beleid. Op de vraag van de PVV over de status van de leidraad weidevogels en of dit een hulpmiddel is of een toetsingskader, legt de gedeputeerde uit dat de leidraad bedoeld is als uitleg bij de omgevingsverordening. Gemeenten konden hem de afgelopen maanden al gebruiken, maar er bleken nog onduidelijkheden in te zitten. Daarom wordt de leidraad aangepast en verder verduidelijkt. Het blijft een document in ontwikkeling, bedoeld om gemeenten te ondersteunen.
Op de vraag van 50PLUS waarom er geen enkele zienswijze is ingediend die specifiek voor de natuur pleit, antwoordt gedeputeerde **Gielen** dat zij dat zelf ook mooi had gevonden, maar dat iedereen natuurlijk vrij is om een zienswijze in te dienen. Daarnaast benadrukt zij dat de omgevingsverordening al is opgesteld in lijn met het bestaande natuurbeleid van de provincie. Vanuit die gedachte sluit de verordening dus vanzelf aan bij de bescherming van natuurbelangen.
De vraag van mevrouw **Koning** (CDA) of de beperkte bereikbaarheid van fietspaden in het duingebied die door verstuiving of hoogwater soms langere tijd onbegaanbaar zijn, in de omgevingsverordening kan worden opgenomen, beantwoordt gedeputeerde **Gielen** met de toelichting dat de provincie samen met de beheerders bekijkt welke maatregelen mogelijk zijn om de paden zoveel mogelijk open te houden. Daarbij geeft zij aan dat het helaas niet overal haalbaar is om deze paden structureel bereikbaar te houden.

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

Statenlid **Korzelius** begrijpt dat er bij de datacentra een blijvend probleem is om de brede welvaart te toetsen, met name wanneer het gaat om vestiging buiten de daarvoor aangewezen clusters. Wat betreft de verwerking van de ingediende en aangenomen moties over maatwerk geeft GroenLinks aan te willen verkennen of er een meerderheid te vinden is om artikel 6.59a, lid 3 te amenderen. Daarnaast spreekt statenlid **Korzelius** zijn dank uit aan gedeputeerde **Gielen** voor het peilbesluit. Hij is zeer tevreden over de ambitie van het college van Gedeputeerde Staten, die verder gaat dan het *stand-still*-beginsel en uitkomt op een reductie van 0,9 megaton. De fractie ziet de komende gesprekken en de bijbehorende rapportage met belangstelling tegemoet.

Mevrouw **Berkvens** (D66) geeft aan dat haar fractie enkele moties en amendementen overweegt. D66 trekt daarbij graag samen op met GroenLinks voor de amendementen over bouwen in BL. Verder zal de fractie bekijken of zij een amendement zal indienen over de calamiteitendiensten bij recreatieparken.
De heer **Karar** (PvdA) bedankt GS voor de heldere beantwoording en recente updates. Hij benadrukt dat zijn eerdere vragen niet voortkwamen uit twijfel aan het provinciale proces. Volgens hem is er geen enkele aanleiding om te denken dat er iets misgaat. Zijn vragen waren bedoeld om het instrument zo goed mogelijk in te richten, omdat het gemeenten meer ruimte kan bieden.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) is tevreden met de toezegging dat de gedeputeerde in gesprek gaat met de gemeente Uithoorn om de plannen rond datacentra te concretiseren en hij vraagt om een schriftelijk verslag van deze gesprekken aan PS. Hij waardeert dat GS het belang van draagvlak onder inwoners erkent, maar vindt nog onduidelijk hoe dat wordt vormgegeven. In de tweede termijn hoort hij daar graag meer over; anders overweegt hij een motie. Over het omvormen van agrarische percelen zoekt hij naar stevige provinciale handvatten die bestaande convenanten meer gewicht geven. Ook hierover overweegt zijn fractie een motie. Tot slot sluit statenlid **De Weerdt** zich graag aan bij het GL-amendement over bouwen in BL.
De heer **Van den Berg** (JA21) komt terug op zijn gesprek met gedeputeerde Beemsterboer. Hij begreep dat het artikel gemeenten ruimte biedt om zelf invulling te geven aan het substantiële deel bebouwingsvrij, verharding en omgevingskwaliteit. Nu raakt hij echter opnieuw in verwarring, omdat in lid 4 staat dat GS hierover ook nadere regels kan stellen. Volgens hem lijkt het erop dat onderdelen d, e en f bij de gemeente liggen, terwijl GS op grond van lid 4 alsnog aanvullende regels kan vaststellen. Hij vindt dit onoverzichtelijk en hoort graag de reactie van de gedeputeerde. Hij neigt sterk naar het indienen van een amendement om dit te verduidelijken.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft bij de datacentervraag van D66 aan dat PS wordt geconsulteerd zodra er een wijziging van het werkingsgebied voor datacenters aan de orde is. Aan Volt meldt de gedeputeerde dat er wekelijks gesprekken met de gemeente Uithoorn plaatsvinden. Een terugkoppeling daarvan is mogelijk, maar het direct openbaar maken van de verslagen vindt hij niet passend. Verder bevestigt hij dat bij eventuele wijzigingen in de werkingsgebieden PS opnieuw worden geraadpleegd.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) geeft aan te begrijpen dat PS wordt geconsulteerd wanneer het gaat om een solitair datacentrum. Hij is vooral benieuwd hoe GS de vinger aan de pols houdt bij de wijze waarop gemeenten draagvlak onder inwoners ophalen. Gedeputeerde **Beemsterboer** waarschuwt dat dit al snel ingrijpt in de bevoegdheden van gemeenten. Als het participatietraject bij de gemeente ligt, vindt hij het niet wenselijk dat GS dat traject opnieuw gaat controleren, omdat dat neerkomt op dubbel werk.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt waarom deze passage is opgenomen en wijst op een perceel van 1000 m² dat volledig bebouwd is in een verder open landschap. Hoe kan zo'n perceel 'substantieel open' blijven? Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat de provincie uiteenlopende landschappen kent en dat gemeenten het best kunnen beoordelen welke oplossingen lokaal passen om de landschapskwaliteit te versterken. GS wil kwalitatieve ontwikkeling stimuleren zonder een strak afvinklijstje vast te stellen. Mocht in de praktijk blijken dat gemeenten hiermee onvoldoende uit de voeten kunnen, dan kan dit bij een volgende herziening worden verduidelijkt.
Interruptie van de heer **Van den Berg** (JA21), hij zoekt naar een manier om geen amendement te hoeven indienen en vraagt of GS – als de omgevingsverordening wordt aangenomen zoals nu voorligt – alle gemeenten een brief kan sturen waarin wordt benadrukt dat zij aan zet zijn bij de invulling van de drie genoemde punten. Zo weet iedereen waar hij aan toe is. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat in de toelichting al duidelijk staat dat gemeenten deze afweging moeten maken. Gemeenten, en zeker de betrokken ambtenaren, lezen dit zorgvuldig. Een aparte brief over slechts dit onderdeel vindt hij niet passend en mogelijk eerder verwarrend dan verhelderend.

Gedeputeerde **Gielen** antwoordt op de vraag van mevrouw Berkvens dat een update over het veenweideprogramma in het tweede kwartaal kan worden gegeven. Zij bekijkt nog of dit via een aparte brief zal plaatsvinden of wordt meegenomen in de pKEV-rapportage, maar zij zegt toe in ieder in het tweede kwartaal op dit onderwerp terug te komen.

De **voorzitter** concludeert dat deze Statenvoordracht vierde herziening Omgevingsverordening NH2022 zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 8 december 2025.

**6. Rondvraag gedeputeerde Rommel**

Er zijn geen aanmeldingen.

**7. B -agenda Wonen**

**7.a.1 Plan van Aanpak versnellen woningbouw**

Toelichting:
De provincie wil het tempo van woningbouw verhogen en daarbij bestuurlijke daadkracht combineren met samenwerking en innovatie. Het plan van aanpak richt zich op actieve begeleiding van projecten, oplossingen voor thematische knelpunten en een strakke monitoring. Dit om structurele versnelling te bereiken en vertrouwen bij gemeenten, marktpartijen en inwoners te versterken.
Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het Plan van Aanpak versnellen woningbouw & de Voortgang Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 – 2028 gevoegd bespreken.

**7.a.2 Voortgang Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024-2028**

Toelichting:
Gedeputeerde Staten verzoeken PS de voortgang van de Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 – 2028 voor bespreking te agenderen. Deze actieagenda is in september 2024 door PS vastgesteld en bevat diverse acties waarmee de provincie de woningnood wil helpen terugdringen. Sinds 2024 zijn veel nieuwe acties opgestart en afgerond of voorbereidingen getroffen om deze komend jaar uit te voeren.
Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en gedeputeerde het Plan van Aanpak versnellen woningbouw & de Voortgang Actieagenda wonen en versnellen woningbouw 2024 – 2028 gevoegd bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.
De heer **De Moel** (PVV) merkt op dat in de stukken enkele belangrijke knelpunten voor de versnelling van de woningbouw worden benoemd. Voor zijn fractie springen er drie punten uit: onvoldoende samenwerking, kennis bij overheden, netcongestie en stikstofdepositie. Het plan van aanpak kan volgens hem zeker bijdragen aan betere samenwerking en kennisdeling, wat een positieve ontwikkeling is. Waar zijn fractie echter mee worstelt, is hoe dit plan concreet helpt bij de twee grootste belemmeringen: netcongestie en stikstof. In het stuk gaat het vooral over processen, overleg en risicomanagement, maar veel minder over daadwerkelijke oplossingen die woningbouw ondanks deze beperkingen mogelijk maken. Daarom stelt hij enkele gerichte vragen aan de gedeputeerde:

1. Netcongestie: Wat is de visie van de gedeputeerde op de rol van, of het omgaan met, netcongestie? Welke concrete stappen ziet hij om te voorkomen dat woningbouwlocaties jarenlang op een aansluiting moeten wachten?

2. Stikstofdepositie: Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen de inzet van dit plan op het stikstofdossier? Op welke manier draagt het plan bij aan het creëren van stikstofruimte voor woningbouw, en binnen welk tijdspad verwacht hij resultaat?
3. Uitwerking per thema: Kan de gedeputeerde toezeggen dat er, aanvullend op dit plan, een duidelijke uitwerking per thema (netcongestie en stikstof) komt, waarin staat welke keuzes de provincie maakt, welke instrumenten worden ingezet en wat dit concreet betekent voor de woningbouwopgave?

Tot slot benadrukt de heer **De Moel** dat het plan van aanpak veel kan betekenen voor samenwerking en kennis, maar dat zijn fractie vandaag vooral een scherpere en concretere visie van de gedeputeerde verwacht op deze twee grootste remmende factoren.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is blij dat er veel wordt gedaan om woningbouw te versnellen en te stimuleren. Haar fractie vindt het belangrijk dat woningen worden gebouwd rond ov-knooppunten en dat deze toekomst- en klimaatbestendig zijn. Zij waardeert daarom de inzet op onder meer biobased bouwmaterialen en regenwateropvang. Wat zij echter mist, is aandacht voor betaalbaarheid. Zij geeft aan dat zelfs met twee goede inkomens het lastig is een betaalbare koopwoning te vinden, laat staan voor mensen die alleenstaand zijn. Ook insprekers hebben eerder benadrukt dat zij ondanks een goede baan nog bij hun ouders wonen omdat zij geen woning kunnen vinden.
Daarom vraagt mevrouw **Buit** waarom betaalbaarheid nauwelijks terugkomt in het actieprogramma, de actieagenda en het plan van aanpak.

De heer **Nijkamp** (BBB) herhaalt zijn eerdere advies uit de commissie Ruimte om in de stukken een hyperlink naar het onderdeel ‘plancapaciteit’ op te nemen. Daarmee kan per gemeente eenvoudig worden teruggezien wat er wel of niet gebouwd wordt, in plaats van alleen de ambtelijke toelichting over de werkzaamheden.

De heer **Dijk** (CDA) benadrukt dat er al veel wordt gedaan om de woningbouw te versnellen, maar één van de meest kwetsbare groepen, de economisch dak- en thuislozen, vooral gezinnen met kinderen, krijgt volgens de spreker te weinig aandacht. Hij illustreert dit met een voorbeeld uit zijn eigen omgeving en vraagt GS hoe deze groep beter geholpen kan worden, bijvoorbeeld via hogere prioriteit bij woonruimteverdeling of uitbreiding van flexwoningen. Daarnaast wijst hij op hittestress door binnenstedelijke verdichting en vraagt hoe de provincie anderen denkt te stimuleren hiermee rekening te houden als zij dat zelf onvoldoende doet. Verder constateert hij dat Noord-Holland jaarlijks 6.500 woningen achterloopt op de doelstelling van 23.500 woningen per jaar en vraagt of het plan van aanpak deze achterstand kan wegwerken en wanneer effecten zichtbaar worden. Tot slot vraagt hij wat de reservering van 45 miljoen uit het investeringskader concreet heeft opgeleverd aan extra woningen en sluit hij zich aan bij de zorgen over het gebrek aan aandacht voor betaalbaarheid.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) ziet in het stuk dat wordt ingezet op versnelling via kortere procedures, het oplossen van vastlopers en betere samenwerking. Zij waardeert de inzet van de provincie, zoals het aanstellen van een ambassadeur en extra capaciteit aan de versnellingstafels. Haar zorg is echter dat slechts enkele grote gemeenten zoals Amsterdam, Haarlem, Zaanstad en Purmerend, hun eigen bouwambities halen, terwijl de overige gemeenten achterblijven. De productie blijft daarmee rond de 17.000 woningen, terwijl 23.000 nodig zijn.
Zij vraagt hoe deze achterstand kan worden ingelopen richting 2026 en of de huidige aanpak daarvoor voldoende is. Ook benadrukt zij dat de woningen wel betaalbaar moeten zijn.

Statenlid **Korzelius** spreekt waardering uit voor de inzet van de gedeputeerde om de woningbouw te versnellen. Hij is positief over de aandacht voor biobased en circulair bouwen, al dan niet in combinatie met industrieel bouwen, en verwacht dat dit op grotere schaal zal worden toegepast. Hij mist in de rapportage de aandacht voor het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. In Noord-Holland

staan circa 1,4 miljoen woningen, waarvan er vóór 2030 ongeveer 260.000 moeten worden verduurzaamd om de klimaatdoelen te halen. Korzelius herinnert aan zijn eerder aangenomen motie hierover en vraagt de gedeputeerde waarom dit onderwerp nauwelijks terugkomt in de rapportages.

De heer **Kes** (SP) benadrukt dat zijn fractie vaak kritisch is, maar spreekt in dit debat vooral waardering uit voor de inzet van de gedeputeerde. Hij wijst erop dat lokale bestuurders bij succes vaak zichtbaar zijn tijdens feestelijke momenten, terwijl de gedeputeerde in de praktijk beperkte middelen heeft. Volgens hem duurt gebiedsontwikkeling doorgaans lang, 10 tot 15 jaar waardoor successen moeilijk meetbaar zijn. Toch waardeert hij het dat er een plan van aanpak ligt en dat de provincie actief kennis en capaciteit deelt met gemeenten, ook via detachering. Dit helpt vooral kleinere gemeenten die grote gebiedsopgaven hebben. Hij ziet dat particuliere ontwikkelaars vaak traag zijn en pleit ervoor meer in te zetten op woningcorporaties, die volgens hem sneller en betrouwbaarder bouwen. Tot slot complimenteert hij de gedeputeerde en collega-fracties voor hun inzet en benadrukt dat de provincie binnen haar planologische bevoegdheden goed handelt.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt de SP wat hun eigen ideeën zijn naar aanleiding van het hartstochtelijke pleidooi van de heer **Kes** over de vraag door wie er gebouwd moet worden.

De heer **Kes** (SP) geeft aan hierover veel ideeën te hebben. Landelijk ziet hij mogelijkheden om leegstaande panden, wanneer eigenaren bewust jarenlang niets doen en speculeren, te kunnen onteigenen. Provinciaal kunnen volgens hem vooral woningbouwverenigingen worden ondersteund, omdat die meestal het meeste tempo maken. De provincie kan kijken waar bouwcapaciteit zit, welke plannen het meest kansrijk zijn en waar stimulering het meeste effect heeft. Dat vraagt capaciteit, maar biedt wel degelijk mogelijkheden.

De heer **Van Gilse** (VVD) constateert dat al enige tijd duidelijk is dat de ambitieuze doelstelling van 23.500 woningen per jaar waarschijnlijk niet volledig wordt gehaald. Hij benadrukt echter dat er wèl vooruitgang is geboekt: waar in eerdere jaren jaarlijks 12.000 tot 14.000 woningen werden gerealiseerd, ligt de productie nu rond de 17.000 woningen. Volgens hem is daarmee de groei ingezet. Hij waardeert het plan van aanpak en de inzet van het college, met name de extra stappen zoals de actieve begeleiding van topprojecten, gerichte interventies bij thematische knelpunten en het scherp monitoren van de voortgang. Tegelijkertijd merkt hij op dat het document weinig echt nieuwe instrumenten bevat en dat het logisch is dat beide agendapunten gecombineerd zijn. De VVD ziet vooral duidelijkheid in wat géén prioriteit krijgt en kan die keuzes volgen. Wel had de fractie graag meer concrete oplossingsrichtingen gezien voor knelpunten zoals stikstof en netcongestie, onder verwijzing naar recente voorbeelden zoals Zandvoort. Creatieve oplossingen, zoals het uitlenen van een buurtbatterij, worden gewaardeerd. Tot slot vraagt de heer **Van Gilse** hoe GS omgaat met betaalbaarheidseisen uit volkshuisvestingsprogramma's als de Wet Versterking Regie Volkshuisvesting vertraagd of geamendeerd wordt aangenomen. Hij wijst erop dat te vergaande betaalbaarheidseisen de haalbaarheid van projecten kunnen schaden en dat ook duurdere woningen belangrijk zijn voor doorstroming. Hij vraagt of de gedeputeerde dit standpunt deelt.

Interruptie mevrouw **De Boer** (PvdA) zij vraagt aan de heer **Van Gilse** of hij met zijn opmerkingen bedoelt dat hij de afspraken uit het coalitieakkoord ter discussie wil stellen. De heer **Van Gilse** antwoordt dat dit niet het geval is. Hij wijst erop dat in de actieagenda wordt verwezen naar afspraken die verder gaan dan het coalitieakkoord. Volgens hem moet, als de nieuwe wet niet wordt aangenomen, worden teruggevallen op het coalitieakkoord; hij vraagt het college dit te bevestigen. Verder merkt hij op dat in de voortgangsrapportage veel nadruk ligt op het stimuleren van innovaties en bouwtechnische ontwikkelingen. De VVD vindt dat kennisdeling en verduurzaming stimuleren een provinciale taak kan zijn, maar dat het subsidiëren van bouwsectorinnovaties te ver gaat. Volgens de VVD moet landelijke bouwregelgeving leidend zijn, zodat uniforme eisen en efficiency in de bouwsector, met name voor industrieel bouwen, worden gewaarborgd.

Mevrouw **Berkvens** (D66) geeft aan dat zij het zorgwekkend vindt dat de woningbouwdoelstellingen niet op koers liggen. Haar fractie waardeert de inzet van de gedeputeerde om te versnellen, maar vraagt zich af of dit voldoende zal zijn, gezien de beperkte provinciale instrumenten. D66 steunt de inzet op parallel plannen, industriële bouw en het focussen op grotere woningbouwlocaties. Zij noemt het teleurstellend dat het Rijk geen financiering heeft verstrekt voor de corridor bij Alkmaar en vraagt of het college hierover contact heeft gehad. Een deel van de vertraging komt door stikstof en netcongestie; hoewel dit in het versnellingsplan staat, ziet zij weinig handelingsperspectief en vraagt zij welke extra stappen het college gaat zetten. Ook wijst zij op de vele bezwaar- en beroepsprocedures en vraagt of de 'poortwachter' hierbij juridische expertise kan leveren. Daarnaast wil zij begin volgend jaar een update over het provinciaal projectbureau. Zij sluit zich aan bij de partijen die aandacht vragen voor betaalbaarheid. Zij merkt op dat belangrijke acties afhankelijk zijn van een wet die al meer dan een jaar stilligt in de Tweede Kamer, en vraagt of de gedeputeerde hierover contact heeft gehad met Den Haag. Tot slot vraagt zij wat de gedeputeerde doet om de vertraging bij natuurinclusief isoleren, wat een complex dossier is, los te trekken.

De heer **Faassen** (50PLUS) spreekt zijn waardering uit voor de gedeputeerde, die volgens hem voortvarend werkt. Hij noemt het plan van aanpak degelijk en compleet, met veel concrete acties. Netcongestie en stikstof blijven volgens hem de belangrijkste remmende factoren. Als voorbeeld noemt hij actie 1.5 over de buurtbatterij: wat 50PLUS betreft kan dit worden uitgebreid. Hij vraagt aan GS of de buurtbatterij een eenmalige actie is en zo niet, hoe GS dit verder wil voortzetten.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) is positief over de aandacht voor buurtbatterijen en duurzaam ruimtegebruik bij parkeernormen. Hij ziet voldoende aandacht voor biobased bouwen, bereikbaarheid en groen, maar vindt dat betaalbaarheid nog beter moet worden uitgewerkt. Ook wijst hij op de SP-ideeën over wie bouwt. Volt maakt zich zorgen dat toekomstgericht bouwen nog onvoldoende wordt gemonitord en vraagt GS om de PS te informeren zodra hier meer duidelijkheid over is. Verder verwijst statenlid **De Weerdt** naar de aangenomen motie over woonwensen van jonge Noord-Hollanders en vraagt bevestiging dat lopende en komende onderzoeken worden meegenomen in de volkshuisvestingsprogramma's, samen met een korte reflectie op die rapporten. Ook vraagt hij hoe inzichten uit woningbehoefteonderzoeken (MRA en Noord-Holland Noord) worden toegepast.

Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt het op prijs dat PS sterk betrokken is bij de aanpak van de woningnood. De opgave van 23.500 woningen is groot, maar de provincie doet binnen haar beperkte invloed alles om die te halen. Jaarplannen moeten PS regelmatig inzicht geven in de voortgang. Hij gaat in op vragen over netcongestie en stikstof. De buurtbatterijen worden volgens hem op meerdere locaties ingezet; dit moet bouwprojecten helpen die anders door netcongestie stilvallen en ontwikkelaars zekerheid geven om te starten. Het stikstofdossier blijft zeer lastig. Sinds de uitspraak van de Raad van State in december mag intern salderen niet meer, waardoor veel projecten zijn stilgevallen. Hij ziet mogelijk verlichting via aangekondigde landelijke maatregelen, zoals een rekenkundige ondergrens, maar die moeten nog worden uitgewerkt. Als achtervang werkt de provincie aan een convenant stikstofreductie en natuurherstel met alle relevante sectoren. Dit moet worden vastgelegd in de omgevingsverordening die actief kan worden per 1 januari 2027. Dat is laat voor de woningbouw, dus de gedeputeerde hoopt dat het Rijk eerder met oplossingen komt.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt de gedeputeerde om schriftelijk aan te geven om hoeveel woningen het in Noord-Holland gaat die momenteel stilliggen door de stikstofproblematiek. Daarnaast vraagt zij of alle deze projecten alsnog kunnen worden losgetrokken zodra de nieuwe regels gaan gelden en er weer vergund kan worden, en of dit dan voor alle nu stilgevallen woningbouwprojecten zal gelden.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat niet bekend is hoeveel woningbouwprojecten momenteel stilliggen door stikstof, maar benadrukt dat het om een significant aantal gaat. Als voorbeeld noemt hij

Zaanstad, waar volgens hem bijna alle woningbouw stilligt. Hij legt uit dat het plan voor 2027 volgt uit de eisen van de Raad van State, die vraagt om een geborgd pakket van stikstofreductie en natuurherstelmaatregelen. Noord-Holland onderzoekt of de provincie dit pakket zelf volledig kan organiseren, vooruitlopend op landelijke besluiten. Het Rijk heeft meer middelen, dus hij hoopt dat het kabinet dit eerder en breder oppakt, maar de provincie werkt aan een eigen route als dat nodig blijkt. Het doel is dat dit pakket per 1 januari 2027 staat. Vanaf dat moment kan in principe alle woningbouw die niet onder dat pakket valt, weer als 'additioneel' worden vergund. Hij benadrukt dat dit ambitieus is en zonder garanties, maar dat dit wel de inzet is, zoals ook vastgelegd in het convenant met de melkveehouderij, een van de grote uitstoters in Noord-Holland.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) sluit zich aan bij de vraag van D66 en verzoekt de gedeputeerde om schriftelijk uiteen te zetten wat het effect is van de recente uitspraak en welk stappenplan geldt richting 2027.

Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat het effect van de uitspraak niet precies bekend is en dat hij geen inventarisatie laat uitvoeren. Het zou te veel tijd kosten om alle gemeenten te bellen en levert volgens hem weinig op, terwijl die tijd nodig is voor het oplossen van de woningnood.

Het stappenplan richting 1 januari 2027 kan hij wél schriftelijk toelichten. GS krijgt dit zelf binnenkort te zien; zodra duidelijk is in welke vorm het gedeeld kan worden, informeert hij de Staten. Het zal geen uitgebreid document worden, maar een praktisch tijdlijn-overzicht. Veel moet al in juni geregeld zijn. Tot slot reageert hij op de ChristenUnie: betaalbaarheid is niet vergeten; het staat deels in de actieagenda en wordt verder uitgewerkt in volkshuisvestingsprogramma's met gemeenten.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) merkt op dat zij bij het onderdeel over knelpunten ook iets had verwacht over betaalbaarheid. Juist daar ontstaan problemen in de praktijk vindt zij, omdat betaalbaar bouwen niet eenvoudig is. Als dit knelpunt niet wordt genoemd, vraagt zij zich af of het misschien wel soepel verloopt maar haar indruk is dat dit niet zo is.

Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat het voorbeeld van mevrouw Buit terecht is en herkenbaar voor veel mensen. Hij legt uit dat betaalbaarheid vooral een gevolg is van schaarste: doordat de woningnood niet wordt opgelost, blijven prijzen oplopen. Betaalbaarheid is daarom volgens hem niet de bron van het probleem, maar een resultaat van te weinig aanbod.

Hij wijst erop dat er duidelijke afspraken zijn over het aandeel sociale en betaalbare woningen, maar dat 'betaalbaar' tegenwoordig ook relatief duur is; een woning van 430.000 euro is voor veel gezinnen eigenlijk niet meer betaalbaar. Tegelijkertijd worden woningbouwprojecten steeds duurder door extra eisen die gezamenlijk worden gesteld. Zijn overtuiging is dat meer bouwen de enige echte manier is om betaalbaarheid te verbeteren: als vraag en aanbod weer in balans komen, zullen prijzen dalen of stabiliseren. Maar zover is het nu nog niet. Tot slot zegt hij toe dat de gevraagde link naar de monitor plancapaciteit zal worden toegevoegd in toekomstige documenten of jaarplannen.

Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de vraag van het CDA over economisch daklozen. Hij benadrukt hoe ingrijpend dit probleem is: het ontbreken van een huis heeft enorme impact, en daarom probeert hij deze groep steeds een gezicht te geven. Tegelijkertijd is kan GS hier weinig aan doen. Gemeenten geven doorgaans geen urgentie aan economisch daklozen en de nieuwe wet zal dat ook niet doen. De reden is dat deze groep door scheidingen en woningtekorten zó groot is, dat urgentie verlenen de woningmarkt zou overbelasten. Dat is volgens hem een direct gevolg van jarenlang te weinig bouwen, een achterstand die nog jaren zal doorwerken. De provincie doet wat mogelijk is, zoals inzetten op meer flexwoningen, maar dat helpt deze specifieke groep niet altijd. Hij noemt als positief voorbeeld de spoedzoekershotels (of corporatiehotels) die sommige gemeenten realiseren. Daar kunnen mensen die net gescheiden zijn of acuut woonruimte nodig hebben maximaal twee jaar wonen om hun leven te stabiliseren en vandaaruit verder te zoeken. Volgens gedeputeerde **Beemsterboer** laten juist deze situaties de harde gevolgen van het woningtekort zien die alleen opgelost kunnen worden door structureel meer te bouwen.

De heer **Kes** (SP) is het met de gedeputeerde eens dat er te weinig is gebouwd, maar voegt toe dat er volgens hem ook de verkeerde woningen zijn gebouwd. De groepen waar nu de grootste problemen zitten waaronder economisch daklozen, zijn volgens hem voor meer dan 90% aangewezen op sociale huur. Hij vraagt de gedeputeerde of hij het ermee eens is dat, als we deze doelgroepen echt willen helpen, alle overheidslagen, inclusief de provincie, sterker moeten inzetten op de bouw van meer sociale huurwoningen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** erkent dat er veel meer sociale huurwoningen nodig zijn en dat dit voor de betreffende doelgroep het meeste effect heeft. Corporaties kunnen bovendien snel bouwen. Tegelijkertijd benadrukt hij dat alle nieuwbouw helpt: iedere extra woning verkleint de schaarste, ook in de duurdere segmenten via doorstroom. De nieuwe wet verplicht gemeenten tot een bepaald aandeel sociale huur; bij sommige gemeenten stijgt die opgave flink. Zijn conclusie is dat sociale huur welliswaar cruciaal is, maar dat dit bovenop andere woningbouw moet komen en niet in plaats daarvan.
Interruptie van de heer **Kes** (SP) die stelt dat de bouwruimte beperkt is: meer sociale huur betekent keuzes maken binnen dezelfde aantallen. Duurdere woningen helpen lage inkomens volgens hem nauwelijks. Daarom dringt hij erop aan om meer dan 30% sociale huur te bouwen, omdat juist deze groep daarmee direct wordt geholpen.
De heer **Dijk** vraagt of het klopt dat de gedeputeerde inzet op meer flexwoningen: het lost niet alles op, maar elke extra flexwoning helpt. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigd dat de provincie via het investeringskader van 76,4 miljoen euro al twee complexe flexwoonprojecten heeft ondersteund, één in Ouder-Amstel en één in Haarlemmermeer, waarvan de laatste bijna is goedgekeurd.
Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de resterende vragen uit de commissie. Hij benadrukt dat binnenstedelijk bouwen risico's kent, maar dat de provincie hiermee rekening houdt door in haar bossenstrategie ruimte te houden voor groen in en rond wijken. Binnenstedelijke projecten worden dus niet stopgezet; vertraging van de woningbouw is onwenselijk. Hij erkent dat het grote gat tussen de huidige productie en de opgave van 23.500 woningen per jaar pijnlijk is, maar blijft vasthouden aan die ambitie: elk jaar proberen dat aantal te halen, ook al lukt dat niet altijd. Het investeringskader heeft inmiddels geholpen bij projecten die samen 53.500 woningen omvatten. Niet alle projecten zouden zonder steun zijn vastgelopen, maar dankzij provinciale hulp zijn ze sneller gerealiseerd. Over de woondeals merkt hij op dat vooral de grotere steden hun quota halen. Daarom ondersteunt de provincie gemeenten met ambtelijke capaciteit en andere vormen van hulp. Ook de versnellingsschakels en het toekomstige projectmanagementbureau moeten helpen om achterstanden in te lopen. Tot slot geeft hij aan dat versnellen van aantallen voor hem de hoogste prioriteit heeft; betaalbaarheid komt daar direct onder, gevolgd door andere doelstellingen binnen woningbouw.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt zich af of mensen die dringend een woning nodig hebben wel geholpen zijn als er vooral dure woningen worden gebouwd. Volgens haar is dat niet het geval. Daarom moet betaalbaarheid volgens haar altijd hand in hand gaan met versnelling.
Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt aan GL dat de provincie veel kansen ziet in industrieel bouwen: vanwege het tekort aan vakmensen en de mogelijkheid om in fabrieken in meerdere shifts te produceren, kan dit de bouw aanzienlijk versnellen. Via de NH Bouwstroom wordt hier al aan gewerkt. De verduurzaming van bestaande woningen staat wel in het actieplan, maar valt vooral onder de portefeuille van gedeputeerde Gielen. Aan de SP zegt hij dat zijn rol soms lastig is, maar dat hij het juist mooi vindt dat de provincie een duidelijke aanjagende rol heeft gekregen in de woningbouw, iets wat ook bij gemeenten en het Rijk sterk leeft. Over het projectmanagementbureau geeft gedeputeerde Beemsterboer aan dat het streven is om na het zomerreces operationeel te zijn. Er moet nog veel worden voorbereid, maar hij is optimistisch over de voortgang. Op de vraag van D66 bevestigt hij dat er begin volgend jaar een update richting PS kan worden gegeven. Over de corridor bij Alkmaar zegt hij dat Noord-Holland

dankzij goede afstemming veel rijksmiddelen heeft gekregen, maar dat Alkmaar en deels Edam-Volendam buiten de boot zijn gevallen. Collega Olthof voert hierover intensief overleg met het ministerie, al zijn de beschikbare middelen momenteel uitgeput. De gedeputeerde bevestigt dat het projectmanagementbureau ook juridische expertise kan leveren. Wat betreft de volkshuisvestingswet is nog geen contact gelegd met de Tweede Kamer om de behandeling te versnellen, maar de gedeputeerde is dit wel van plan. Over natuurinclusief isoleren meldt hij dat dit in IPO-verband wordt opgepakt en dat er een subsidieregeling loopt, al heeft dit traject vertraging gehad. Hij benadrukt dat de aandacht voor jonge Noord-Hollanders een van de toetsingscriteria is van de gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's. De gedeputeerde zegt toe dat hij de Staten op de hoogte zal houden van de ontwikkelingen rond het platform Toekomstgericht Bouwen. Tot slot wijst hij erop dat de wet leidend is bij het bouwen van sociale woningbouw en dat de provincie die zal toepassen.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of er, naast de publicatie van verschillende rapporten over woonwensen van diverse doelgroepen, ook een schriftelijke reflectie van GS kan worden toegestuurd waarin wordt aangegeven welke lessen daaruit worden getrokken. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat hij deze vraag direct kan beantwoorden en al duidelijk is dat deze rapporten goed aansluiten bij het huidige provinciale beleid. De belangrijkste uitkomst is volgens hem dat er meer behoefte is aan sociale huur dan wat de wet nu voorschrijft met de norm van één derde sociaal. Daarom vindt hij het essentieel dat, hoewel de provincie zich aan de wet zal houden, er in ieder geval voor wordt gezorgd dat het aandeel sociale woningbouw niet verder onder die 30% zakt, omdat de rapporten laten zien dat de regio juist meer sociale woningen nodig heeft.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt ter verduidelijking of de gedeputeerde inderdaad zegt dat uit de rapporten blijkt dat er meer behoefte aan sociale huurwoningen is dan momenteel in de plannen is opgenomen. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat de rapporten laten zien dat de behoefte in onze regio's hoger ligt dan de wettelijke 30%.

## 8 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Er zijn geen rondvragen aangemeld.

## 9 Sluiting

De **voorzitter** schorst de vergadering om 22.15 uur en dankt de aanwezigen. Op donderdagavond 20 november zal de commissievergadering vervolgd worden om 19.00 uur.

**Verslag concept**

**Commissie Ruimte - uitloopvergadering**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 20 november 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. G. Vendrig |
| | GL | : statenlid P. Korzelius |
| | VVD | : dhr. J. Boer |
| | D66 | : mw. N. Vroom, |
| | PvdA | : dhr. C. Vonk |
| | SP | : dhr. J. Kes, mw. R. Alberts |
| | CDA | : dhr. S. Dijk |
| | PvdD | : dhr. J. Hollebeek |
| | Christen Unie | : mw Y. Buit |
| | Volt | : dhr. M. de Weerdt |
| | 50PLUS | : mw. A. van der Helm, dhr. S. Faassen |
| | FvD | : dhr. T. Bilgin |
| Gedeputeerden: | dhr. J. Olthof | |
| Notulist | mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland) | |

## 1 Heropening vergadering (vervolg van 17 november 2025)

De **voorzitter** heropent de commissievergadering om 19.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Er is een afmelding ontvangen van de heer De Moel (PVV). Er zijn drie rondvragen aangemeld voor de portefeuille van gedeputeerde Olthof. GL heeft een vraag ingediend over de bomen langs de N241, de VVD over bomen langs de N236 en D66 heeft een vraag ingediend over het Jaarverslag OV 2024.

Er is één aanmelding om bij agendapunt 2a in te spreken over de onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland.

Gedeputeerde **Olthof** heeft twee mededelingen. De eerste mededeling gaat over het programma van eisen voor de OV-concessie. Er wordt nog gewerkt aan enkele belangrijke lijnen die vóór de besluitvorming moeten worden verduidelijkt. Hierdoor komt het programma van eisen later naar de Staten, waarschijnlijk in Q1 2026 (januari/februari). In het totale aanbestedingsproces ontstaat echter geen vertraging. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of dit gaat om de concessie die op de strategische agenda stond. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat het om één programma van eisen gaat: dat voor de concessie vanaf 2027.
De tweede mededeling van de gedeputeerde gaat over het AZC in Hollands Kroon aan de Balgweg 105 te Breezand. De provincie verhuurt deze locatie vanaf 1 december 2025 voor vijf jaar aan het COA voor 255 asielzoekers. De bedoeling was dat per 1 januari 2026 de eerste 100 asielzoekers die nu verblijven in het Van der Valk hotel in Wieringerwerf, zouden verhuizen. Omdat het COA nog geen omgevingsvergunning heeft aangevraagd, kan de realisatie niet starten en gaat deze verhuizing niet door. Het COA moet hiervoor zelf een alternatief zoeken. Voor de provincie heeft de vertraging geen gevolgen; de huurovereenkomst blijft staan. De Commissaris van de Koning bemiddelt waar nodig via de provinciale regietafel asiel waarvan hij voorzitter is.
Statenlid **Korzelius** vraagt waarom het COA de vergunning niet heeft aangevraagd.
Gedeputeerde **Olthof** laat weten dat dit niet onder zijn bevoegdheid valt en dat statenlid Korzelius dit bij het COA kan navragen.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt om hoeveel asielzoekers het betreft, waarop gedeputeerde **Olthof** meldt dat het in totaal 255 om asielzoekers gaat.

## 2 B-agenda mobiliteit

### 2.a VVD agenderingsverzoek C- naar B-agenda onderdoorgang N247

Toelichting:
De fractie van de VVD heeft verzocht om de brief van de Dorpsraad Broek in Waterland met als titel: Doorpakken met onderdoorgang N247 Broek in Waterland te bespreken in de commissie. Een onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland is van belang voor 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.

Bij dit agendapunt is er één aanmelding van een inspreker en is er een aanvullende schriftelijke reactie ontvangen van de heer Buijs van de dorpsraad Broek in Waterland. De heer Buijs heeft op 8 september al over deze brief ingesproken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Van der Weide, hij is voorzitter van de vereniging Ondernemend Waterland (VOWA).

De heer **Van der Weide** spreekt in namens het georganiseerde bedrijfsleven in Waterland en hij benadrukt dat bereikbaarheid voor de circa 600-700 aangesloten MKB-bedrijven cruciaal is. In de regio staat dagelijks een file en hoewel geprobeerd wordt inwoners lokaal te laten werken, blijft er veel pendelverkeer. Grote transportbedrijven uit West-Friesland, zoals die van SVZ en Simon Loos, zorgen bovendien voor de bevoorrading van supermarkten in de Randstad. VOWA werkt samen binnen het Economisch Forum Holland Boven Amsterdam en heeft een mobiliteitsagenda opgesteld waarin de onderdoorgang Broek in Waterland een sleutelproject is. Het oplossen van deze verkeersflessenhals is een grote wens van het bedrijfsleven in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal. Waterland staat voor grote ontwikkelingen: in Purmerend en Edam-Volendam worden de komende jaren zo'n 18.000 woningen gebouwd, vooral aan de oostkant van Waterland. Dit vergroot de druk op de N247, de belangrijkste route voor woon-werkverkeer. Tegelijkertijd is Waterland vol qua werklocaties; alleen Purmer Noord-Oost biedt nog ruimte, eveneens aan de oostkant. Daarom is naast ruimte voor wonen en werken ook ruimte voor mobiliteit noodzakelijk. De N247 is essentieel als aanvulling op de A7. Een goede doorstroming vraagt volgens de heer **Van der Weide** om de aanleg van de onderdoorgang bij Broek in Waterland. Hij prijst de dorpsraad voor het succesvolle co-creatieproces waarbij veel inwoners betrokken zijn. Hij roept PS op om dit project snel op te pakken en uit te voeren.

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

De heer **Boer** (VVD) vraagt aan de heer Van der Weide wat er sinds zijn eerdere inspreekmoment is gebeurd. De heer **Van der Weide** antwoordt dat hij vooral heel veel geduld heeft gehad en dat er in de tussentijd eigenlijk nauwelijks iets is gebeurd. Volgens hem komt dat doordat de onderdoorgang een financieel knelpunt is en veel geld kost.

De **voorzitter** geeft het woord aan de indiener van het agenderingsverzoek, de heer Boer (VVD) en aan de andere commissieleden.

De heer **Boer** (VVD) licht het agenderingsverzoek toe. De VVD heeft de brief van de dorpsraad Broek in Waterland en de VOWA (Vereniging Ondernemend Waterland) geagendeerd, omdat daarin wordt gevraagd om vóór eind 2025 een concrete toezegging te doen om het realisatieproces van de onderdoorgang te starten. Datzelfde verzoek richt de VVD aan GS. Volgens de heer **Boer** is de onderdoorgang essentieel voor de leefbaarheid en de doorstroming van OV en autoverkeer bij Broek in Waterland, zeker gezien de dreigende mobiliteitscrisis in Noord-Holland. Bovendien is het project belangrijk voor nieuwbouwplannen zoals Galgeriet, Lange Weeren, Vurige Staart en de Purmerendse oostflank. Investeren in mobiliteit is volgens hem noodzakelijk om woningbouw te kunnen realiseren. Hij benadrukt dat er brede steun is: PS, de dorpsraad, bewoners, ondernemers en de VRA zijn allemaal enthousiast. Daarom wil hij weten waarop GS nog wacht. Hij begrijpt dat financiële afspraken cruciaal zijn. De VVD heeft daarom samen met anderen bij de begroting een motie ingediend om meer inzicht te krijgen in de provinciale financiering. Tot slot stelt de heer **Boer** een aantal vragen aan de gedeputeerde:

- Wat kunnen Provinciale Staten nog meer doen?
- Wanneer spreekt de gedeputeerde met de VRA?
- Wanneer verwacht de gedeputeerde concrete stappen te kunnen zetten?
- Heeft de gedeputeerde nog iets van PS nodig om dit project verder te brengen?

Mevrouw **Den Boer** (BBB) bedankt de VVD voor het agenderen van het verzoek. De BBB staat volledig achter de VVD en vindt dat er nu stappen moeten worden gezet om het project in gang te zetten. Omdat de onderdoorgang in het coalitieakkoord staat, vindt zij dat GS tijdens deze coalitieperiode met een concreet stappenplan moet komen. Volgens haar hebben de inwoners van Broek in Waterland recht op een goede leefomgeving en een goede verbinding tussen beide dorpshelften.

Mevrouw **Van der Helm** (50PLUS) steunt eveneens het VVD-verzoek om de brief over de onderdoorgang en de N247 naar de B-agenda te verplaatsen. Zij benadrukt dat het project snel moet starten, zeker gezien het tienjarige co-creatieproces waar brede steun voor bestaat. Ze begrijpt dat er volgens eerdere signalen geen geld is voor de onderdoorgang, maar vraagt de gedeputeerde om aan te geven hoe hij desondanks en desnoods in kleine stappen, kan zorgen dat de onderdoorgang, of een andere oplossing, gerealiseerd wordt.

De heer **Kes** (SP) zegt dat het goed is om het onderwerp te bespreken en complimenteert Broek in Waterland voor het succesvolle proces waarbij veel inwoners het plan steunen. Toch

waarschuwt hij voor het steeds weer wekken van valse verwachtingen: elke keer dat het opnieuw wordt besproken lijkt het alsof er nu ècht gestart wordt, terwijl de realiteit anders is. Hij wijst erop dat de gewenste variant een kostenplaatje heeft van ongeveer 236 miljoen euro, terwijl het ministerie geen financiële steun biedt. Daarnaast blijven de bussen bovenlangs rijden en hij wijst erop dat als de bussen niet meer door het dorp rijden dit gevolgen heeft voor de inwoners. Bovendien zal de Vervoerregio volgens hem waarschijnlijk niet meebetalen zolang de snelheid van de bussen niet verbetert. Hij is van mening dat zolang niemand geld beschikbaar stelt, er wordt gepraat in rondjes. **De heer Kes** vraagt de gedeputeerde of er geen verwachtingen worden gewekt die niet waargemaakt kunnen worden zolang de 236 miljoen nog niet is gedekt.

De heer **Bilgin** (FvD) steunt de wens van de dorpsraad voor een concrete toezegging, omdat de onderdoorgang essentieel is voor zowel automobiliteit als OV. Met mogelijke plannen voor een grote P+R in Amsterdam-Noord wordt de infrastructuur nog belangrijker. Hij wijst op lopende onderzoeken en het feit dat financiering pas halverwege volgend jaar duidelijk wordt, maar vindt dat de onderdoorgang er sowieso moet komen. Daarom vraagt hij de gedeputeerde hoe hij kijkt naar de gevraagde toezegging en of deze mogelijk nu of anders volgend jaar kan worden gedaan, desnoods doordat de provincie dit zelf financiert.

De heer **Dijk** (CDA) bedankt de VVD voor het agenderen van de brief over de Dorpsstraat in Broek in Waterland. Hij begrijpt de zorgen over de al jaren hoge verkeersdruk, die door regionale woningbouwplannen verder zal toenemen. Daarom pleit het CDA voor de verlengde variant zoals vastgesteld in het coalitieakkoord, die geluidshinder vermindert en de leefbaarheid verbetert, ook bij groeiend verkeer. Hij vraagt GS om tempo te maken met dit project. In het iMPI wordt het project nauwelijks genoemd; hij vraagt de gedeputeerde waarom dit zo is. Ook ontbreekt een actuele kostenraming: de laatst bekende schatting van €236 miljoen dateert uit 2022. De heer **Dijk** vraagt wanneer de gedeputeerde een recente kostenraming kan delen met PS.

Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat er brede overeenstemming is over de noodzaak van een onderdoorgang. Tegelijkertijd wijst hij op het grote financiële gat van €236 miljoen. Uit het BOT-overleg heeft hij begrepen dat de gedeputeerde zich maximaal inzet om de financiering rond te krijgen, maar ondanks die inzet is hij daar niet optimistisch over. Daarom benadrukt statenlid **Korzelius** dat er geen verwachtingen gewekt moeten worden die mogelijk niet waargemaakt kunnen worden, in lijn met de opmerking van de heer Kes.

Mevrouw **Vroom** (D66) benadrukt het belang van het project en sluit zich aan bij de VVD. Ze wijst erop dat het project al meer dan tien jaar loopt en vraagt om meer snelheid. Daarnaast

vraagt ze om duidelijkheid over de financiering, zowel vanuit de VVD of de gedeputeerde, als over mogelijke bijdragen van de betreffende gemeente.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) onderstreept eveneens het belang van het project en sluit aan bij statenlid **Korzelius** over het grote financiële gat van €236 miljoen. Hij deelt de vraag van D66 om te komen met een voorstel om dit tekort te dichten. Ook steunt hij de opmerking van de SP dat men terughoudend moet zijn met het te vaak bespreken van dit dossier om geen valse verwachtingen te wekken.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vindt de onderdoorgang eveneens belangrijk en sluit zich aan bij de eerdere vragen van andere fracties.

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

Gedeputeerde **Olthof** sluit zich aan bij het belang dat door VVD, andere fracties en insprekers is benadrukt. Hij schetst dat het project vanuit een leefbaarheidsvraagstuk is ontstaan, maar inmiddels ook een groot bereikbaarheidsvraagstuk is geworden. Het staat stevig in het coalitieakkoord en de ambitie van het college om dit te realiseren blijft onverminderd aanwezig. Tegelijkertijd verandert de omgeving sterk en wordt daarom een quickscan uitgevoerd naar stikstofeffecten, maakbaarheid, bodemgesteldheid en de benodigde omleidingsroutes. Ook komt er op basis daarvan een nieuwe kostenraming. De gedeputeerde geeft aan dat de eerdere raming van €236 miljoen (prijspeil 2022) richting de €300 miljoen zal oplopen. Op dit moment is er geen zicht op geld vanuit het Rijk, mede omdat het project nog niet op de MIRT-lijst staat en het Rijk regionale projecten nu niet financiert. Binnen het samenwerkingsverband Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt wel geprobeerd om het nut en de noodzaak voor de regio en de functie als alternatief bij stremmingen op de A7 onder de aandacht te brengen. Daarnaast spreekt de provincie met de VRA, die mogelijk een bijdrage kan leveren, maar waarvan de hoogte nog onzeker is. Wat daarna resteert, komt bij provincie en overige partijen te liggen.
Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dat zodra de quickscan gereed is en de gesprekken met de VRA zijn afgerond, hij PS volledig en transparant zal informeren over de nieuwe kostenraming, de mogelijke bijdragen van partners en het resterende financiële tekort. Op die manier kan PS op basis daarvan bepalen hoe verder te gaan.
De heer **Kes** (SP) vraagt zich af of de VRA wel zal bijdragen, omdat de bussen nu al een busbaan hebben en volgens zijn informatie in de toekomstige situatie nog steeds bovenlangs rijden. Hij

betwijfelt daarom of de doorstroming van het OV daadwerkelijk verbetert en of de VRA, die vooral investeert in OV en niet in automobiliteit, dan bereid zal zijn financieel bij te dragen. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het belang van de VRA vooral ligt bij goede OV-doorstroming. Het huidige plan voorziet in 2×2 rijstroken, waarbij per rijrichting één rijstrook voor het OV is gereserveerd. Door de toekomstige woningbouw in de regio neemt de verkeersdruk sterk toe, waardoor de investering vooral een langetermijninvestering is in OV-bereikbaarheid. Hij erkent dat hij de VRA zal moeten overtuigen van het belang van een bijdrage. Op de vervolgvraag van de heer **Kes** of een deel van de huidige buslijnen in de toekomstige situatie via de tunnel zal rijden, bevestigt gedeputeerde **Olthof** dat bussen die niet hoeven te halteren in Broek in Waterland inderdaad via de tunnel zullen rijden. Welke lijnen dat exact zijn, kan hij nu nog niet zeggen. Op de laatste verduidelijkende vraag van de heer **Kes** bevestigt hij dat het logisch is dat als er een OV-rijstrook in de tunnel komt, er ook daadwerkelijk bussen doorheen zullen rijden.

De heer **Bilgin** (FvD) vraagt of het klopt dat auto's bij grote filedruk over de huidige busbaan mogen rijden, zoals hij in de brief las. Hij vreest dat bussen dan in de toekomst vast komen te staan in dezelfde files. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de afspraak met dorpsraad en gemeente Waterland voor de toekomstige situatie juist is dat er één busbaan voor het OV blijft (eventueel ook voor carpoolend verkeer), maar **niet** bedoeld is als vrije rijstrook voor al het verkeer. Over de huidige situatie bestaat volgens hem geen specifieke afspraak om auto's toe te laten op de busbaan.

De heer **Kes** (SP) vraagt naar de termijn waarop de quickscan en het inzicht in de financiering beschikbaar komen. Gedeputeerde **Olthof** is voorzichtig met harde data, omdat meerdere onderzoeken en gesprekken (o.a. met de VRA) nog lopen. Hij verwacht dat hij in Q1 of uiterlijk Q2 kan informeren over de voortgang van de quickscan en de stand van de financiering. De gedeputeerde zegt toe PS tussentijds en uiterlijk in Q1/Q2 te informeren over de resultaten van de quickscan en de voortgang van de financieringsgesprekken, conform de termijn in de motie.

### 2.b Afdoen motie M7-2022 Verbinding A8-A9

Toelichting:

In januari 2022 stelden Provinciale Staten (PS) het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 vast. Daarnaast is een motie (M7- 2022) 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast' aangenomen. In de motie roept PS Gedeputeerde Staten (GS) op om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting ter hoogte van de woonwijk Broekpolder door de aanleg

van de A8-A9 te beperken. In mei 2025 besloten GS om te stoppen met de verdere uitwerking van het Landschapsplan. Hiermee vervalt ook de implementatie van de gevraagde innovatieve mogelijkheden. PS worden verzocht om de motie als afgedaan te beschouwen.
Behandelvoorstel:
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 7 van 2022 "Verbinding A8-A9" als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** meldt dat de indiener van de motie, JA21, afwezig is maar heeft laten weten dat de motie wat hen betreft kan worden afgedaan. Zij vraagt of de commissie hiermee kan instemmen. De commissie gaat akkoord met de afdoening van de motie.

**2.c Afhandeling motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'**
Toelichting:
Provinciale Staten hebben een motie ingediend om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de ervaringen en resultaten van het werken met een bouwteam, een kostentafel en een risicotafel te delen met Provinciale Staten. Ook verzoekt PS bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS wordt ook met bijgaande brief verzocht om te motie als afgedaan te beschouwen.
Behandelvoorstel:
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 37 van 2022 "Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten" als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Boer (VVD)**, omdat de VVD de indiener is van de motie.
De heer **Boer** geeft aan dat de motie wat de VVD betreft kan worden afgedaan.
De heer **Kes** (SP) kan zich eveneens vinden in het afdoen van de motie, maar plaatst een inhoudelijke kanttekening bij het werken met een bouwteam. Volgens hem kan het vroeg betrekken van één partij kostenverhogend werken, omdat je feitelijk aan die partij gebonden raakt. Hij pleit ervoor dat de provincie als opdrachtgever eerst zelf een volledig en duidelijk project en scope uitwerkt voordat de markt wordt benaderd, omdat dit volgens hem uiteindelijk goedkoper is. Hij geeft deze zienswijze namens de SP mee.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) is positief over de evaluatie en de hoopgevende resultaten. Zijn fractie kijkt anders naar de rol van bouwteams dan de SP, omdat zij vinden dat marktpartijen veel kennis en expertise inbrengen en daardoor waardevol zijn bij het verder uitwerken van opdrachten. Hij vraagt welke lessen deze aanpak kan bieden voor woningbouwprojecten, verwijzend naar een eerder debat over het 'wasstraat'-idee van de PvdA, en vraagt of de gedeputeerde daarop kan ingaan.

De heer **Dijk** (CDA) stelt dat de evaluatie van de A.C. de Graafweg laat zien dat werken met een bouwteam, een kostentafel en een risicotafel goede resultaten oplevert. Door in een vroeg stadium open met de aannemer te spreken over kosten en risico's, ontstaat sneller inzicht en worden problemen tijdens de uitvoering voorkomen. Dit is belangrijk bij grote provinciale projecten. Tegelijkertijd erkent hij dat deze werkwijze niet overal past; soms kost het meer tijd en geld, wat onhandig is bij projecten die snel gerealiseerd moeten worden. Het CDA ondersteunt daarom het idee om deze instrumenten standaard mee te wegen bij de keuze voor een contractvorm, vooral bij complexe projecten, waarbij GS moet beoordelen of deze van toegevoegde waarde zijn. Het CDA beschouwt de motie daarmee als afgedaan.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) sluit zich aan bij de eerdere beantwoording. Haar fractie is in principe voorstander van het werken met een bouwteam, maar erkent dat deze aanpak niet voor elke situatie geschikt is. Het is waardevol dat het instrument nu in de 'toolkit' zit en kan worden ingezet wanneer dit passend is. De ChristenUnie beschouwt de motie als afgedaan.

Gedeputeerde **Olthof** gaat in op de vraag van statenlid De Weerdt over mogelijke lessen voor woningbouw ("de wasstraat"). Hij vraagt hem de vraag te herhalen, waarop statenlid **De Weerdt** (Volt) verduidelijkt dat hij verwijst naar het PvdA-voorstel om vergunningprocedures voor woningbouw sterk te versnellen en vraagt of hier lessen uit het bouwteam-project kunnen worden meegenomen richting gedeputeerde Beemsterboer. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat gedeputeerde Beemsterboer de brief kent en heeft ingestemd met het afdoen van de motie. Hij wijst wel op een belangrijk verschil: bij infrastructurele projecten is de provincie opdrachtgever en eigenaar, terwijl de provincie dat bij woningbouw niet is. Daardoor is deze werkwijze niet één op één te kopiëren naar woningbouwprocessen.

De **voorzitter** concludeert dat de motie als afgedaan kan worden beschouwd.

### 3 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, Luchtvaart en OV-knooppunten

Er zijn drie rondvragen gemeld voor gedeputeerde Olthof.

Statenlid Korzelius (GL) heeft een rondvraag ingediend over bomen langs de N241.
Mevrouw Vroom (D66) heeft een rondvraag ingediend over het Jaarverslag OV 2024.
De heer Boer (VVD) heeft een rondvraag ingediend over de kap van slechte bomen langs de N236.

De **voorzitter** geeft het woord aan statenlid Korzelius (GL):
Statenlid **Korzelius** heeft meerdere malen aandacht gevraagd voor het vervangen van 453 bomen langs de N241 van Schagen tot Verlaat. Hij heeft erop aangedrongen dat er een nieuw onderzoek zou plaatsvinden naar de staat waarin de bomen zich bevinden omdat er twijfels waren over het oorspronkelijke onderzoek. Nu blijkt uit het nieuwe onderzoek van Groenadvies Amsterdam, dat slechts 161 bomen van slechte kwaliteit zijn en dat dus alleen deze bomen vervangen hoeven te worden.
Hij stelt de volgende vragen aan de gedeputeerde:
- Hoe kan het zo zijn dat er twee onderzoeken nodig zijn om de kwaliteit van de bomen langs de N241 vast te stellen?
- Het oorspronkelijke plan was gericht op het vervangen van alle 453 bomen waarmee een bedrag was gemoeid van 900.000 euro. De vraag is welke kosten er gemoeid zijn aan het vervangen van 161 bomen en welk bedrag hiermee nu wordt bespaard.

Gedeputeerde **Olthof** dankt GL voor het aandringen op aanvullend onderzoek. Hij erkent dat hij liever had teruggekoppeld dat eerdere conclusies klopten, maar dat het aanvullende onderzoek terecht is gevraagd en tot nieuwe inzichten heeft geleid. In 2022 werd vastgesteld dat 343 van de 455 bomen groeipotentie hadden, maar pas na onderzoek ter plaatse in 2023 werd geconcludeerd dat aanvullende maatregelen nodig waren en de uitvoerbaarheid onzeker was. Toen werd gekozen voor kap. Het nieuwe onderzoek laat echter zien dat een deel van de bomen toch voldoende groeipotentie heeft. Dit heeft geleid tot bijstelling van het eerdere oordeel. De gedeputeerde erkent dat het project laat zien dat er op onderdelen beter gewerkt kan worden en dat dit een belangrijk leermoment is geweest en dat conclusies niet te snel als vanzelfsprekend moeten worden aangenomen. Hij legt uit dat destijds, op basis van de toenmalige kennis, veiligheid een zwaarwegend argument was: onvoldoende groei kon risico's geven, zoals omvallende bomen bij storm. Met de nieuwe inzichten komt men daarop terug. Tegelijkertijd benadrukt hij dat het achteraf ook verwijtbaar zou zijn geweest als onveilige bomen waren blijven staan en schade hadden veroorzaakt. Over de kosten meldt gedeputeerde **Olthof** dat door het gewijzigde inzicht een aanzienlijk bedrag wordt bespaard. In plaats van

circa 900.000 euro aan kosten, wordt nu uitgegaan van een raming van ongeveer 450.000 euro. Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt ter verduidelijking of het klopt dat bomen inmiddels wel groeimogelijkheden blijken te hebben die eerder niet waren ingeschat en dat nu met minder ingrijpende maatregelen kan worden volstaan. Ook merkt hij op dat hij de besparing lager vindt dan verwacht. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat een deel van de bomen meer groeipotentie heeft dan eerder aangenomen. De besparing is lager omdat bepaalde vaste kosten zoals verkeersmaatregelen en werkvoorbereiding, niet evenredig dalen.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Vroom (D66):
Mevrouw **Vroom** heeft een vraag voor gedeputeerde Olthof over het Jaarverslag OV 2024 (commissie ruimte 17 en 20 november). Zij wijst erop dat in het OV-jaarverslag op bladzijde 8 staat weergegeven dat het aantal incidenten rondom sociale veiligheid in het Noord Hollandse OV stijgt. In Gooi en Vechtstreek 14%, Haarlem IJmond 4% en in Noord Holland Noord 15%. Zij vindt dit een zeer zorgwekkende trend, volgens de leden van de D66-fractie. Bovendien wordt er op pagina 36 en 37 getoond dat verduurzaming in Noord Holland Noord terugloopt; het aandeel elektrische voertuigen is gedaald, met als reden de hoge onderhoudskosten. Hier zou de D66- fractie graag meer over willen weten en heeft daarover de volgende vragen:

- Wat is de reactie van de gedeputeerde op deze dalende trend in sociale veiligheid?
- Waar ligt de oorzaak volgens de gedeputeerde?
- Gaat de gedeputeerde hier concrete acties of maatregelen aan verbinden? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
- Kan de gedeputeerde verder uitweiden over de daling in elektrische kilometers in Noord Holland Noord?
- Is de ambitie om dit wel omhoog te krijgen, zoals in de andere regio's?
- Zijn de onderhoudskosten in Noord Holland Noord van elektrische bussen hoger dan in andere regio's, gezien het daar wel lukt?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat wat betreft de sociale veiligheid nog niet van een trend kan worden gesproken, maar erkent dat de toename van incidenten zorgelijk is. Reizigers waarderen de sociale veiligheid nog steeds hoger dan het landelijk gemiddelde, maar elke melding is er één te veel. De toename hangt samen met landelijke ontwikkelingen, stijgende reizigersaantallen en een hogere meldingsbereidheid doordat Transdev incidenten nu via een app registreert. De gedeputeerde geeft aan dat er concrete acties worden voorbereid. Er wordt gesproken met Transdev over uitbreiding van het aantal boa’s en in de nieuwe concessie zal

extra aandacht worden gevraagd voor sociale veiligheid. Over de daling van elektrische kilometers legt gedeputeerde **Olthof** uit dat dit komt door een herijking van het lijnennet en een beperkte beschikbaarheid van laadpunten in Noord-Holland Noord. De ambitie om in 2030 volledig zero-emissie te rijden blijft onverminderd staan. De onderhoudskosten van elektrische bussen zijn in Noord-Holland Noord niet hoger dan elders.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of er dit jaar al ontwikkelingen zichtbaar zijn, of pas volgend jaar. Daarnaast vraagt zij of de meldpunten uit de motie over veiligheid van vrouwen in het OV gekoppeld kunnen worden aan de meldingen in het Transdev-systeem. Tot slot vraagt zij of de gedeputeerde nog iets van PS nodig heeft met betrekking tot laadpalen in Noord-Holland Noord.

Gedeputeerde **Olthof** kan nog geen uitspraken doen over de cijfers van dit jaar. Over de motie veiligheid van vrouwen, geeft hij aan dat hij deze motie breed oppakt. Voor klachten in de openbare ruimte is inmiddels een meldpunt bij de provincie ingericht, zoals in de motie is afgesproken. Voor incidenten in het OV loopt de registratie via Transdev en hun app-systeem. Beide meldpunten functioneren volgens hem naast elkaar. De gedeputeerde heeft op dit moment niets nodig van PS met betrekking tot laadpalen. De beperkingen hangen vooral samen met netcongestie en de beschikbare faciliteiten richting de nieuwe concessie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Boer (VVD):

De heer **Boer** heeft een vraag aan gedeputeerde Olthof over de kap van slechte bomen langs N-wegen. In het Haarlems Dagblad heeft op 21 oktober een stuk gestaan over de kap van slechte bomen langs N-wegen. De VVD-fractie heeft een melding gehad van gevaarlijke bomen aan de N236, deze bomen zijn meer dan 60 jaar en zouden ook slecht zijn. De bomen staan naast de uitrit van de Basisweg Amsterdam richting de N236. Zijn deze bomen inderdaad ook gevaarlijk en zullen zij gekapt worden?

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het hier gaat om populieren van circa 60 jaar oud. Uit inspectie blijkt dat een groot deel van deze bomen het einde van hun levensduur heeft bereikt. Dat kan leiden tot spontane takbreuk, wat een veiligheidsrisico vormt, met name voor het verkeer. Op basis van dit advies is besloten deze bomen te kappen, de gedeputeerde verwijst voor de onderbouwing hiervan naar de stukken.

## 4 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 20.00 uur en dankt de aanwezigen.

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 12-01-2026 |
| **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.<br>De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.<br>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.<br>Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 9 januari) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering<br>Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen. |

| | |
|---|---|
| **0** | **Technische Briefing (TB) over de actualisering van het iMPI 18:00 - 18:25** |
| **1** | **Opening en mededelingen** |
| **2**<br>18:30 | **Inspreekhalfuur** |
| **3** | **Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen** |
| **3.a** | **planningsoverzicht** |
| **4** | **Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden**<br>De agendacommissie heeft dit punt aan alle commissieagenda's toegevoegd. Zowel externe vertegenwoordigers vanuit PS als GS leden kunnen een korte terugkoppeling geven over de activiteiten in bijvoorbeeld Schipholregio, SolaRoad B.V., Zeestad Beheer B.V. en andere samenwerkingsverbanden. |

Provincie Noord-Holland

**5** **B-agenda Ruimte**

19:00

**5.a** **Vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II**

Toelichting: Gedeputeerde Staten stellen de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II en de Nota van beantwoording in eindconcept vast. De voorgenomen wijzigingen hebben ter inzage gelegen. Met dit besluit geven GS de wijzigingen en de Nota van beantwoording in eindconcept vrij voor bespreking met Provinciale Staten. Wijzigingen die binnen de categorieën 'klein maar ingrijpend' of 'groots en meeslepend' vallen, of die voortkomen uit moties en toezeggingen, worden ter consultatie aan de commissie voorgelegd. Omdat de wijzigingen betrekking hebben op het onderwerp Stiltegebieden worden de leden van de commissie Leefomgeving voor de bespreking uitgenodigd.

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde de vaststelling van het eindconcept wijziging werkingsgebieden bespreken.

**6** **Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)**

**7** **B-agenda Mobiliteit**

20:10

**7.a** **Discussienota GL, PvdA VVD vervoer over water**

Toelichting: De indieners willen met deze discussienota aandacht vragen voor het verbeteren van de mogelijkheden van vervoer over water in Noord-Holland Noord.

Behandelvoorstel:
De indieners willen in gesprek met de commissieleden en GS over onder andere de mogelijkheden om ten noorden van Alkmaar de vervoersmogelijkheden over water te verbeteren en welke kansen er zijn om vervoer van agrarische producten en/of afval over water te verbeteren.

**7.b** **Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030**

Toelichting: De provincie wil dat mensen en goederen veilig, efficiënt en op duurzame wijze op hun bestemming kunnen komen. Met het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 onderzoekt en test de provincie slimme toepassingen, technologieën en data. Innovaties die bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, goede bereikbaarheid en gezonde leefomgeving.

Provincie Noord-Holland

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het innovatieprogramma verkeer en vervoer bespreken.

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

**9** **B-Agenda Wonen**

21:50

**9.a** **D66 Agenderingsverzoek C- naar B agenda Provinciale rol bij parkeernormen**

**9.b** **Monitor Woningbouw 2025**

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

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde de Monitor Woningbouw bespreken.

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

**11** **C-agenda mobiliteit**

**11.a** **Mobiliteit: Addendum bij intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De provincie Noord-Holland wil samen met de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) realiseren rondom woningbouwlocaties bij Nieuw-Vennep West en Hoofddorp-Zuid. Hiervoor voeren zij een planstudie uit. Daarin worden de mogelijkheden voor het HOV onderzocht. In dit addendum worden aanvullende afspraken over de organisatie, planning en kosten van de planstudie.

**11.b** **Mobiliteit: Bereikbaarheid Kust (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De provincie en de regiogemeenten hebben afspraken gemaakt over het nemen van maatregelen om de kustregio van Zuid-Kennemerland (Zandvoort en Bloemendaal) bereikbaar te houden. Besloten is om een proef uit te voeren met (pendel)bussen tussen P+R terreinen en de kust in de zomer 2026. De provincie voert deze proef uit namens het samenwerkingsverband. Verder

worden de volgende maatregelen verder uitgewerkt:
- Realiseren van doorfietsroute over de Oude Trambaan
- Verbeteren fietsenstalling aan de kust

**11.c Mobiliteit: Stand van zaken mobiliteitshubs (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

In de Hubstrategie provincie Noord-Holland is in oktober 2023 vastgelegd hoe het mobiliteitsnetwerk in Noord-Holland wordt voorzien van mobiliteitshubs. Hubs zijn op-, in- en overstappunten waar verschillende vormen van mobiliteit samenkomen, zoals fiets, auto, openbaar vervoer en deelmobiliteit, en hebben afhankelijk van het type hub diverse voorzieningen. De provincie stimuleert de ontwikkeling van hubs met onder andere pilots, het delen van kennis en financiële bijdragen. In een stand van zaken is nu verslag gedaan van de aanpak en vorderingen bij het realiseren en ontwikkelen van hubs.

**11.d Mobiliteit: Variantenstudie N203 Krommenie (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De provincie start met de Variantenstudie N203 Krommenie. Het doel van de studie is het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203. Bij de variantenstudie wordt de omgeving betrokken. Zij kunnen de varianten beoordelen en aangeven welke variant de voorkeur geniet. Rond de zomer van 2026 wordt een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant en voorgelegd ter besluitvorming.

**11.e Mobiliteit: Vaststellen Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (NHN) inclusief bereikbaarheidsagenda is een overzicht van de opgaven voor mobiliteit waar de regio Noord-Holland Noord samen met de Provincie en het Rijk, voor staat. De visie dient als leidraad voor gesprekken die regio Noord-Holland Noord, samen met de provincie en met het Rijk voert om te komen tot een mobiliteitssysteem dat klaar is voor de groei van woningbouw, economische ontwikkelingen en de noodzakelijke ontwikkelingen bij defensie.

**11.f Mobiliteit: Verlenging pilot nachtbus N50 2026 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Sinds augustus 2024 rijdt de nachtbus N50 tussen Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Deze nachtbus is voortgekomen uit het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit!’ en rijdt nu nog als pilot. Het voorstel is om de pilot met nog een jaar te verlengen.

11.g **Mobiliteit: Aanvullende varianten wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen) (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De Zeeweg (N510) tussen Bergen en Bergen aan Zee heeft in de periode van februari – juni 2024 te maken gehad met wateroverlast. De provincie werkt verschillende varianten uit om dit in de toekomst te voorkomen. Naast het eerder gecommuniceerde ophogen van de weg, worden nu ook andere maatregelen onderzocht.

11.h **Mobiliteit: Brief van inwoner over veiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg N206 (C-agenda cie Ruimte 12-01-2026)**

11.i **Mobiliteit: Plan van Aanpak en Voornemen Projectbesluit N203 Uitgeest-Limmen (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De provincie Noord-Holland gaat aan de slag met een variantenstudie voor een veiligere inrichting van de N203 tussen Uitgeest en Limmen. De variantenstudie volgt op de trajectstudie die in 2024 en 2025 samen met bewoners, ondernemers, belangenorganisaties en de gemeenten Uitgeest en Castricum is uitgevoerd. In de variantenstudie onderzoekt de provincie hoe deze maatregelen er per deelgebied in de praktijk uit kunnen zien. Met de kennisgeving Voornemen Projectbesluit en Participatie in het Provinciaal Blad wordt kenbaar gemaakt dat het proces voor een projectbesluit zal worden opgestart en hoe belanghebbenden worden betrokken.

12 **C-agenda Ruimte**

12.a **Ruimte: Nota van Antwoord Notitie Reikwijdte Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie NH2050 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

De 18 zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 zijn beantwoord in de Nota van Antwoord. Ook is daarin het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage en de reactie daarop aangegeven. Tenslotte is vermeld op welke punten de zienswijzen en het advies van de commissie leiden tot wijziging van de onderzoeksopzet voor de omgevingseffectrapportage.

12.c **Ruimte: Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft de ontwerp Nota Ruimte gepubliceerd. In deze nota staan de keuzes van het Rijk voor de ruimtelijke inrichting van Nederland tot 2050, met een doorkijk naar 2100. Met de zienswijze geven de gemeenten in Noord-Holland Noord, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een gezamenlijke reactie op de ontwerp Nota Ruimte.

12.d **Ruimte: Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Gedeputeerde Staten besluiten hun zienswijze op de Ontwerp-Nota Ruimte te verzenden aan het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

12.e **Ruimte: Stand van zaken Houtrakpolder (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Het College van GS informeert Provinciale Staten over de stand van zaken van de locatiekeuze van het Hoogspanningsstation A9 Zuid in de Houtrakpolder. Het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder heeft een voorkeur voor een locatie uitgesproken en dit kenbaar gemaakt aan TenneT met het verzoek dit te betrekken bij het locatie-onderzoek dat zij op dit moment uitvoeren.

12.f **Ruimte: Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG, versie 1.0 (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG. Deze agenda vormt het slotstuk van de NOVEX-systematiek en volgt op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG. De Regionale Investeringsagenda brengt de investeringsbehoeften in kaart die voortvloeien uit afspraken en projecten uit de Uitvoeringsagenda. De nadruk ligt op projecten met fysieke ingrepen in de leefomgeving, waarbij samenwerking binnen het NOVEX-NZKG kader essentieel is.

13 **C-agenda Luchtvaart**

13.a **Luchtvaart: Intentieovereenkomst toekomstige ontwikkeling Maritiem Vliegkamp De Kooy en Luchthaven Den Helder (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

14 **C-agenda Wonen**

14.a **Wonen: Verlenging woonakkoorden (C-agenda Ruimte 12-01-2026)**

Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022) geldt dat een omgevingsplan alleen Woningbouwontwikkelingen in Landelijk gebied en ontwikkelingen van meer dan 25 woningen in stedelijk gebied kan voorzien als

ze in overeenstemming zijn met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken. Deze afspraken staan in de woonakkoorden, die in de meeste regio's binnenkort aflopen. Verlenging van de woonakkoorden geldt uiterlijk tot en met 31 december 2027 of zoveel eerder als de regionale volkshuisvestingsprogramma's (zoals bedoeld in de Wet versterking regie volkshuisvesting) in werking treden.

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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<br>10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk)<br>10-03-2025 PS-vergadering |
| integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033 | | | | | | | | | | | | | | Olthof | 08-09-2025 Technische Briefing, onderwerpen:<br>- Samen Slimmer Renoveren (SSRV)<br>- Ovondes N247<br>- Projecten op verzoek van Cie<br>06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk)<br>03-11-2025 PS-vergadering<br>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.<br>09-02-2026 Technische Briefing iMPI |
| Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027 | | | | | | | | | | | | | | Olthof | 09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk)<br>30-09-2024 PS-vergadering aangenomen<br>Q2 2026 komt er een brief voor PS<br>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. |

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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* |
| 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.<br>Ook voor commissie Bestuur.<br>Q4 2025 - Q1 2026 |
| Perspectief in beweging (Mobiliteit) | | | | | | | Q1 | | | | | | | Olthof | Q1 2026 (maart-feb) Cie ruimte (B-stuk)<br><br>Perspectief Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland<br>06-09-2021 Cie Ruimte (A-Stuk)<br>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><br>OV-Ontwikkelperspectief doorontwikkeling concessie Zuid Kennemerland-IJmond | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Q1 2025 Cie ruimte (B-stuk)<br>Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.<br>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><br>Concept programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE)<br><br>Definitief programma van Eisen aanbesteding | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Q2 2025 - Cie ruimte (B-stuk) d.d. 16 juni 2025<br>Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland.<br><br>Op uitloopavond 15 mei 2025 interactieve sessie -serious game<br>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<br><br>Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE) feb – maart 2026 (C-stuk) |

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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* |
| OV-concessie Noord west NH | | | | | | | | | | | | | | | |
| Veerpontenaanpak | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Feb 2026 Cie ruimte (B-stuk)<br>Inclusief afdoeningsvoorstel M185-2020 varende fietspaden |
| Definitief Actieplan Geluid | | | | | | | | | | | | | | Olthof | 25-11-2024 Technische briefing<br>10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari)<br>Feb 2026 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid |
| Actieplan Geluid Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's) | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Zomer 2026 Cie ruimte (B-stuk) |
| Actieplan Geluid Strategie sanering (maatregelen) | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Sep/okt 2026 Cie ruimte (A-stuk) |
| Beleidskader openbare verlichting | | | | | | | | | | | | | | Olthof | Q1 2026 Cie ruimte (A-stuk) 9 feb 2026 |
| Pilot Bereikbaarheid kust-Zeeweg (voorkeursvariant) | | | | | | | | | | | | | | | 12-05-2025 Cie ruimte (B-agenda)<br>Q1 2026 Cie ruimte (C-stuk) |
| 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) |

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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* |
| Gunning concessie Noord west NH | | | | | Q2 | | Q1 | | | | | | | | Q4 2025 of Q1 2026 Cie Ruimte (B-stuk of C-stuk) |
| Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 (voorheen) Smart Mobility | | | | | | | | | | | | | | | Voortgangsrapportage afgelopen 2 jaar en vormgeving komende 4 jaar.<br>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*<br>- *2024-2025 uitwerken en onderzoeken*<br>- *2026 aan de slag*<br>- *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. |

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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* |
| 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.<br><br>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<br><br>-11 maart BOT-overleg actieplan wonen<br><br>-juni of Q3 interactieve sessie Actie agenda Wonen<br><br>Q3 2025 – 17 november voortgangsrapportage Actie agenda Wonen B-agenda |
| Plan van Aanpak versnellen Woningbouw | | | | | | | | | | | | | | | 17-11-2025 – wordt het Plan van aanpak versnellen woningbouw besproken op de B-agenda. |
| Rapportage Bouwambassadeur | | | | | | Q1 | | | | | | | | | TB of B-agenda Q1-2026 |

**Planningsoverzicht commissie Ruimte**
**Januari 2026 – versie 1 december 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

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**

04 DEC. 2025

**Kenmerk**
2431509/2456223

**Uw kenmerk**

**Betreft: Vaststelling eindconcept wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II**

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlage) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 12 januari 2026 te plaatsen en hiervoor de leden van de commissie Leefomgeving uit te nodigen.

**Wat is de reden?**

Wij hebben op 2 september 2025 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) (de zogeheten ronde 2 van 2025). Per brief (met het kenmerk 2431509/2431583) bent u hierover door ons college geïnformeerd. De voorgenomen wijzigingen hebben wij daarbij gevoegd.

De voorgenomen wijzigingen van de werkingsgebieden & bijlagen hebben van 9 september t/m 20 oktober 2025 ter inzage gelegen. De zienswijzen die wij hebben ontvangen zijn verwerkt in de Nota van beantwoording (bijlage 1). Op 2 december jl. hebben wij het eindconcept van de wijzigingen en de Nota van beantwoording vastgesteld. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in voornoemde 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

**Wat vragen wij aan de commissie?**

Wijzigingen die binnen de categorieën 'klein maar ingrijpend' of 'groots en meeslepend' vallen, of die voortkomen uit moties en toezeggingen, worden ter consultatie aan uw Staten voorgelegd via de commissie Ruimte. Omdat de wijzigingen betrekking hebben op het onderwerp Stiltegebieden worden de leden van de commissie Leefomgeving voor de bespreking uitgenodigd.

Het betreft de volgende wijzigingsnummers uit de tabel wijziging werkingsgebieden (bijlage 1):

17.2.2025 t/m 38.2.2025 (Stiltegebieden).

Deze wijzigingen leggen wij nu, conform onze afspraak met uw Staten, ter consultatie aan u voor. Op deze wijze kunnen uw Staten, met kennis van de inbreng via de zienswijzen, een advies aan ons meegeven. Na deze consultatie stellen wij de wijzigingen en de Nota van beantwoording, al dan niet gewijzigd, definitief vast en informeren u over ons besluit.

De wijzigingen in de Stiltegebieden zijn nader toegelicht in de brief aan uw Staten met betrekking tot de vaststelling van het ontwerp (kenmerk 2431509/2431583). Een toelichting op alle wijzigingen is opgenomen in het overzicht van wijzigingen in bijlage 1, hoofdstuk 2, paragraaf 2.2. De tabel is onderverdeeld in categorie A (wijzigingen die wij doorvoeren conform het ontwerpbesluit); categorie B (wijzigingen die wij in gewijzigde vorm doorvoeren naar aanleiding van de terinzagelegging); en categorie C (ambtshalve correcties in de begrenzing van de werkingsgebieden).

Om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart is er een viewer beschikbaar:

https://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=eee4e32351a74319b961b384b4abf806

Er is daarnaast een viewer beschikbaar die de verschillen ten opzichte van het ontwerp laat zien. Deze viewer bevat (1) de wijzigingen die zijn aangepast t.o.v. het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging; en (2) aanvullende (ambtshalve) wijzigingen.

https://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=ce8809bbca9e41eba7e44e98f442e34a

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met de tabel in paragraaf 2.2 van de nota van beantwoording.

Instructievideo viewer

In het kader van een eerder gedane toezegging aan uw Staten hebben wij een instructievideo gemaakt om de werking van de viewer inzichtelijk te maken:

https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s

Deze instructievideo stellen wij beschikbaar als onderdeel van terinzageleggingen, ten behoeve van de verbetering van de begrijpelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

**Uitkomsten terinzagelegging**

Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. De meeste van de ingediende zienswijzen betreffen het onderdeel Stiltegebieden (wijzigingsnummers 17.2.2025 t/m 38.2.2025). Hoofdstuk 4 van de Nota van beantwoording (bijlage 2) bevat een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan.

Een aantal van de zienswijzen over de Stiltegebieden geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Voor dit werkingsgebied zijn vijf zienswijzen ingediend. Twee daarvan zijn ingediend door gemeenten (Bergen en Hollands Kroon). Omdat wij per 1 januari 2027 de bevoegdheden voor de stiltegebieden willen delegeren naar de gemeenten zijn wij voornemens om de zienswijzen van de gemeente Bergen en Hollands Kroon te honoreren en de stiltegebieden in deze gemeenten te behouden. Dit is een tijdelijke afwijking van het beleid, totdat de gemeenten uiterlijk per 1 januari 2032 deze gebieden zelf opgenomen hebben in het omgevingsplan. De overige zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerpbesluit te wijzigen.

**Om welk GS-besluit gaat het?**

Het gaat om het GS-besluit van 2 december 2025, waarin wij ronde 2025-II van de Wijziging werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening NH2022 en de Nota van beantwoording in eindconcept vaststellen.

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

De OV NH2022 is door PS vastgesteld op 23 mei 2022. De OV NH2022 bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals de Stiltegebieden en de Provinciale Monumenten. De werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan ons gedelegeerd (artikel 13.2 van het Delegatiebesluit OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.3 Delegatiebesluit OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces.[1] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 februari.

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

De actualisatie van het stiltegebiedenbeleid is besproken in de commissie Leefomgeving van 24 maart 2025.

**Wat zijn de effecten van het voorstel?**

Het voorstel leidt tot wijziging van de werkingsgebieden en de bijlagen van de OV NH2022. De nu voorgestelde wijzigingen gaan in per 1 februari 2026.

**Wat zijn de financiële aspecten/risico's?**

Er zijn geen financiële aspecten/risico's.

**Met wie is dit (extern) afgestemd?**

Een deel van de wijzigingen in de werkingsgebieden is voorgesteld door (of tot stand gekomen in samenspraak met) gemeenten, bedrijven, waterschappen en andere organisaties. Waar nodig is met belanghebbenden afgestemd. Voor de wijziging van de Stiltegebieden zijn de gemeenten, omgevingsdienst en de natuurorganisaties geconsulteerd en zijn de voorgestelde wijzigingen op diverse momenten aan de gemeenten voorgelegd met het verzoek om te reageren. Ook de ter inzagelegging is actief naar de gemeenten gecommuniceerd.

**Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?**

Zie hierboven. De wijzigingen hebben vervolgens ter inzage gelegen en eenieder heeft een zienswijze heeft kunnen indienen.

**Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?**

Er wordt een kort procesbericht op o.a. de projectpagina van de Omgevingsverordening geplaatst. De indieners van zienswijzen en wijzigingsvoorstellen worden per mail op de hoogte gebracht dat wij de voorgenomen wijzigingen in eindconcept hebben vastgesteld en dat zij die samen met de beantwoording van de zienswijzen terug kunnen zien in de Nota van beantwoording (die beschikbaar is op onze webpagina). Daarin wordt ook verwezen naar het vervolgproces en hoe inspraak mogelijk is.

**Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?**

Nee, er komt geen evaluatie.

**Is er een link met Europa?**

Nee, er is geen link met Europa.

**Wat is de vervolgprocedure?**

Na consultatie van uw Staten stellen wij het voorstel tot wijziging met de bijbehorende Nota van beantwoording definitief vast. De inbreng van de leden van de commissie wordt hierin meegenomen. Dit is voorzien voor januari 2026, waarna de wijzigingen naar verwachting per 1 februari 2026 in werking treden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Nota van beantwoording wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II

Provincie Noord-Holland

# Nota van beantwoording

# Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

# Ronde 2025-II

Kenmerk 2431509/2456676

**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 ..... 3
Categorie A: overzicht van wijzigingen ..... 5
Categorie B: wijzigingen die zijn aangepast n.a.v. de terinzagelegging ..... 21
Categorie C: ambtshalve wijzigingen ..... 23
2.3 Overzicht wijziging bijlagen ..... 24
3. Lijst met indieners van zienswijzen ..... 29
4. Beantwoording per zienswijze ..... 29

# 1. Algemene reactie

## 1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevat zogeheten werkingsgebieden, zoals Beschermd Landschap, 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 2 september 2025 hebben Gedeputeerde Staten de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-II in ontwerp vastgesteld. De wijzigingen hebben van 9 september t/m 20 oktober 2025 in ontwerp ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in deze Nota van beantwoording. Op 2 december 2025 hebben Gedeputeerde Staten de wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-II, met de bijbehorende nota van beantwoording, definitief vastgesteld. De wijzigingen treden per 1 februari 2026 in werking.

## 1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2025-II is op 9 september 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 20 oktober 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 7 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.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2, categorie A van deze nota van beantwoording 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. Overzicht wijzigingen

## 2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling en uitkomsten terinzagelegging

Er zijn in totaal 7 zienswijzen ingediend. De meeste van de ingediende zienswijzen betreffen het onderdeel Stiltegebieden (wijzigingsnummers 17.2.2025 t/m 38.2.2025). Hoofdstuk 4 van de Nota van beantwoording (bijlage 2) bevat een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording hiervan.

Een aantal van de zienswijzen over de Stiltegebieden geeft aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit. Voor dit werkingsgebied zijn vijf zienswijzen ingediend. Twee daarvan zijn ingediend door gemeenten (Bergen en Hollands Kroon). Omdat wij per 1 januari 2027 de bevoegdheden voor de stiltegebieden willen delegeren naar de gemeenten honoreren wij de zienswijzen van de gemeente Bergen en Hollands Kroon en behouden wij de stiltegebieden in deze gemeenten. Dit is een tijdelijke afwijking van het beleid, totdat de gemeenten uiterlijk per 1 januari 2032 deze gebieden zelf opgenomen hebben in het omgevingsplan. De overige zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerpbesluit te wijzigen.

## 2.2 Overzicht wijziging werkingsgebieden

In de tweede ronde wijziging werkingsgebieden van 2025 gaat het om de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten, waterschappen, bedrijven, of organisaties zijn ingediend;
- wijzigingen die aangepast beleid in de Omgevingsverordening verankeren;
- verbeteringen van kennelijke onjuistheden op de kaart;
- situaties waar de uitgangspunten voor het begrenzen niet juist zijn toegepast.

Het gaat om in totaal 42 voorgestelde wijzigingen in de hieronder genoemde werkingsgebieden. Al deze wijzigingsvoorstellen leiden tot een wijziging in de begrenzing van de werkingsgebieden.

- Stiltegebieden
- Beschermd Landschap
- Landelijk Gebied
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Peilbesluit
- Tuinbouwconcentratiegebied
- Agrarische bedrijven
- Zoekgebieden wind en wind en zon RES
- Regionale waterkeringen
- Natuur Netwerk Nederland
- Noord-Holland Noord - Landelijk Gebied

**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://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=eee4e32351a74319b961b384b4abf806

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://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=ce8809bbca9e41eba7e44e98f442e34a

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** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigingsnummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BL** | **Consultatie PS** |
| 01.2.2025 | Gemeente Schagen | Beschermd Landschap | Ontgrenzen | Gemeente Schagen stelt voor om de locatie Duinweg 4a te Callantsoog te ontgrenzen van het Beschermd Landschap (BL) om woningbouw en een recreatiepark mogelijk te maken. Op deze plek is sprake van een grote en urgente woningbehoefte, met name onder jongeren, wat essentieel is voor de leefbaarheid en vitaliteit van Callantsoog. Onafhankelijk onderzoek (BRO, 2024) toont aan dat de kernkwaliteiten van het BL – zoals openheid, weidevogelhabitat en ruimtelijke dragers – niet of nauwelijks aanwezig zijn binnen het plangebied.<br><br>Het gebied is omgeven door bestaande bebouwing en infrastructuur, kent geen open karakter en biedt geen rust of habitat voor natuurwaarden waarvoor het BL bedoeld is. Ook uit ecologische en provinciale rapportages blijkt dat deze locatie niet geschikt is als leefgebied voor weidevogels. Het bestemmingsverhaal en feitelijk gebruik sluiten bovendien aan bij een recreatieve en | Wijzigen | Wij hebben naar aanleiding van uw verzoek onderzocht of er kernkwaliteiten van toepassing zijn op dit perceel. Wij constateren dat het gebied geen kernkwaliteiten meer bezit en ook niet geschikt is als weidevogelgebied, waardoor provinciale belangen niet worden geraakt. De provincie heeft tijdens de Versnellingstafel op 14 november 2024 reeds haar positieve grondhouding gedeeld. | N.v.t. | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | maatschappelijke invulling, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 'Buitengebied Zijpe' (2016).<br><br>De voorgenomen ontwikkeling is afgestemd op het gemeentelijk en regionaal woningbouwprogramma, voldoet aan de eisen voor minimaal 30% sociale huur en is zorgvuldig stedenbouwkundig ingepast. | | | | |
| 02.2.2025 | Uitgeest | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Ontgrenzen | De contour van het archeologisch provinciaal monument Uitgeesterbroek, gelegen nabij het adres Broekpolderweg 3 en 5 te Uitgeest, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 03.2.2025 | Haarlemmermeer, Aalsmeerderbrug | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen | De contour van de schutsluis met inlaatduiker, gelegen nabij het adres Aalsmeerderdijk 460 te Aalsmeerderbrug, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 04.2.2025 | Alkmaar, De Rijp | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen en ontgrenzen | De contour van de voormalige inundatiesluis voor de Eilandspolder, gelegen bij het adres Zuiddijk 14 te De Rijp, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 05.2.2025 | Purmerend, Zuidoostbeemster | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen en ontgrenzen | De contour van de inlaatsluis met ontvangkom, gelegen naast het adres Zuiddijk 14 te | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigingsnummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | Zuidoostbeemer, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | | | | |
| 06.2.2025 | Den Helder, Huisduinen | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen | De diverse onderdelen van de Stelling van Den Helder die provinciaal monument zijn en gelegen in het duingebied ten zuiden van het Fort Kijkduin te Huisduinen, zijn niet volledig ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 07.2.2025 | Zaanstad, Assendelft | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen | De contour van het Fort Zuidwijkermeer, Kanaalweg 15B te Assendelft, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 08.2.2025 | Heemskerk | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen | De contour van het Fort bij Veldhuis met bijbehorende genieloods te Heemskerk, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 09.2.2025 | Haarlemmermeer, Hoofddorp | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen en ontgrenzen | De contour van de brug van het acces Hoofdweg Westzijde over het Voorkanaal te Hoofddorp, onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 10.2.2025 | Beverwijk en Zaanstad | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Begrenzen en ontgrenzen | De contour van de liniewal, lopend van het Fort Zuidwijkermeer (Assendelft) tot | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigingsnummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | aan het Fort St. Aagtendijk (Beverwijk), onderdeel van het UNESCO Werelderfgoed, is momenteel op onderdelen niet op een juiste manier ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | | | | |
| 11.2.2025 | Haarlemmermeer | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Ontgrenzen | De nevenbatterij op de Aalsmeerderdijk naast 460 te Aalsmeerderbrug is te groot ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 12.2.2025 | Uitgeest | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Ontgrenzen | De contour van de Liniewal naast adres Busch en Dam 9b te Uitgeest, is op dit moment onjuist ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 13.2.2025 | Uithoorn | Cultureel erfgoed - provinciale monumenten | Ontgrenzen | De contour van de batterij tegenover het adres Vuurlijn 34, de Kwakel is op dit moment onjuist ingetekend. Met deze wijziging corrigeren wij dit. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing van het provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 14.2.2025 | Buitenkaag | Landelijk Gebied, Agrarische Bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een technische kaartfout in de begrenzing van de werkingsgebieden Landelijk Gebied en Agrarische Bedrijven in Buitenkaag. Het bestaand parkeerterrein ligt deels binnen en deels buiten het landelijk gebied. Met deze wijziging wordt dit gecorrigeerd. Het parkeerterrein heeft een stedelijke functie. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie waarmee de begrenzing in overeenstemming wordt gebracht met de uitgangspunten voor het werkingsgebied Landelijk Gebied. | Nee | Nee |
| 15.2.2025 | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier | Peilbesluit | Begrenzen | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) stelt deze wijziging voor. Het werkingsgebied Peilbesluit (genoemd in Omgevingsverordening NH2022, artikel 6.91) is opnieuw in beeld gebracht door HHNK. | Wijzigen | Wij stemmen in met de voorgestelde toevoegingen aan het werkingsgebied Peilbesluit.<br>HHNK heeft ook verzocht om een aantal gebieden te verwijderen van het werkingsgebied peilbesluit. Het overleg daarover tussen HHNK en provincie kon nog niet afgerond worden. Er volgt overleg met HHNK en als er aanleiding is om die | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | De directe aanleiding hiervoor is de dijkversterking die heeft plaatsgevonden bij Hoorn en Scharwoude. Op die locatie is buitendijks in het Markermeer een oeverdijk aangelegd, waardoor twee binnendijkse tussenwateren zijn ontstaan. Volgens de toelichting op de Omgevingsverordening wordt de verplichting tot het vaststellen van een peilbesluit alleen opgelegd voor die gebieden waar het hoogheemraadschap onder normale omstandigheden de wateraanvoer en waterafvoer kan beheersen. In deze tussenwateren reguleert HHNK de aan- en afvoer en daarmee ook het waterpeil met behulp van twee inlaten en twee gemalen. Dit gebied moet daarom worden toegevoegd aan het werkingsgebied Peilbesluit. Hiermee ontstaat voor HHNK de verplichting voor de tussenwateren een peilbesluit vast te stellen.<br><br>Daarnaast is op andere locaties de grens van het peilbesluit-plichtige gebied iets aangepast, zodat wordt aangesloten bij de waterhuishoudkundige begrenzing van bestaande peilgebieden:<br>- Er zijn twee peilgebieden bij Hippolytushoef toegevoegd en een peilgebied bij IJdoorn.<br>- Op Wieringen is een nadere detaillering van de begrenzing | | verwijderingen door te voeren, volgt hiervoor een voorstel bij de volgende wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | gedaan op basis van tot waar op de helling wateraanvoer mogelijk is. Dit is ook gedaan in de binnenduinrand bij Schoorl, Bergen en Heiloo.<br>- Op Texel is bij Den Hoorn ingegrepen in het watersysteem door de plaatsing en verplaatsing van stuwen. Hierdoor verschuiven de peilgebiedsgrenzen enigszins, en daarmee ook de grens van het gebied waar water aangevoerd en afgevoerd kan worden. | | | | |
| 16.2.2025 | Heemskerk | Tuinbouwconcentratiegebied, Agrarische bedrijven | Begrenzen en ontgrenzen | De contour van de werkingsgebieden Tuinbouwconcentratiegebied en Agrarische bedrijven volgt op een onlogische manier de kavels en de wegen. Met deze wijziging corrigeren wij dit. Dit wijzigingsvoorstel komt voort uit een gesprek met de gemeente. | Wijzigen | Het betreft een technische correctie van de begrenzing. | Nee | Nee |
| 17.2.2025 | De Slufter | Stiltegebieden | Ontgrenzen en begrenzen | Het stiltegebied de Slufter wordt behouden. Een stukje van het stiltegebied Oostzijde Texel wordt erbij getrokken i.v.m. de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Daarnaast zijn er kleine aanpassingen in de begrenzing om deze in lijn te brengen met het NNN en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Slufter overlapt voor een gedeelte met nationaal park De duinen van Texel. De natuur op Texel is onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) en herbergt vele bijzondere vogels, amfibieën en zoogdieren. In het gebied zijn voorzieningen voor rustige vormen van recreatie zoals wandel- en fietspaden en uitkijkpunten op duintoppen. Bekijken, ervaren | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | en genieten van het gebied is dan ook het uitgangspunt van het nationaal park. | | |
| 18.2.2025 | IJsselmeerkust Zeevang | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000 In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied IJsselmeerkust Zeevang kan worden gekarakteriseerd als een vlak, open en waterrijk veenweidelandschap. In deze rol is het een thuis voor vele (zeldzame) weidevogels. In dit voornamelijk agrarische landschap, bestaat recreatie bijvoorbeeld uit wandelen, fietsen en kanoën of schaatsen. Het gemeentelijk beleid is gericht op bevordering van extensieve vormen van toerisme en recreatie, zoals bijvoorbeeld kamperen bij de boer en natuur- en landschapsbeleving. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |
| 19.2.2025 | De Waddenzee | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het stiltegebied de Waddenzee wordt uitgebreid met een deel van het stiltegebied Oostzijde Texel en met een deel van het stiltegebied Wieringen-Noord. De gebieden Oostzijde Texel en Wieringer-Noord zijn deels verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Waddenzee is een beschermd natuurgebied, werelderfgoed en wordt beschermd onder meerdere regimes. Het stiltegebied van Noord-Holland is hier slechts één van. De belangrijkste vaarroutes zijn buiten de begrenzing gelaten. | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | Het Stiltegebied Texel-Oost wordt deels toegevoegd aan het stiltegebied de Waddenzee. Dit is een gebied met rustieke dorpjes waar mensen wonen en werken. Naast mogelijkheden voor wandelen, fietsen en andere natuurgerichte recreatie buiten de dorpskernen, zijn in dit gebied bijvoorbeeld ook een café, een activiteitenboerderij en kleine winkels te vinden. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000.<br><br>Het stiltegebied Wieringen-Noord wordt deels toegevoegd aan het stiltegebied de Waddenzee. Dit gebied aan het voormalige eiland Wieringen en bevat de lagergelegen delen grenzend aan de Waddenzee. Het gebied is van belang voor vele soorten trekvogels. Recreatie in het gebied is kleinschalig. Het landschap wordt gekenmerkt door extensieve landbouw. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | | |
| 20.2.2025 | Texel-West | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied Texel-West overlapt voor een gedeelte met het nationaal park De duinen van Texel. De natuur op Texel is onderdeel van het NNN en herbergt vele bijzondere vogels, amfibieën en zoogdieren. In het gebied zijn voorzieningen voor rustige vormen van recreatie zoals wandel- en fietspaden en uitkijkpunten op duintoppen. Bekijken, ervaren en genieten van het gebied is dan ook het uitgangspunt van het nationaal park. Het gebied is verkleind zodat het | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | | |
| 21.2.2025 | De Hooge Berg | Stiltegebieden | Ontgrenzen | De buitenomtrek van het gebied is meer fluïde vormgegeven, zodat gaten en rare bochten verminderd worden en er een logisch en coherent stiltegebied ontstaat. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Hooge Berg of Hoge Berg is met ruim 15m boven NAP het hoogste punt van het eiland Texel. Dichtbij Den Burg en aangrenzend aan stiltegebied Texel-Oost is de Hooge Berg een prachtige stille locatie en uitzichtpunt. Naast wandel- en fietsmogelijkheden is ook het enige Nederlandse insectenreservaat, De Zandkuil, in dit gebied gelegen. | Nee | Ja |
| 22.2.2025 | Het Eemmeer | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het Eemmeer is aangewezen als stiltegebied vanwege de status als Rijksnatuurmonument en ter ondersteuning van het aanliggende stiltegebied in Eemland van de provincie Utrecht. Het gebied kent een drassige weidestructuur op land, maar bestaat grotendeels uit water. Het is een Natura 2000 gebied met een beschermde status in verband met de aanwezige vogels. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| 25.2.2025 | Grootslag-Oost | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is sterk verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het gebied Grootslag-Oost is in het verleden aangewezen als stiltegebied vanwege de functie van natuurreservaat. De bescherming van de vele pleisterende vogelsoorten in het gebied stond daarbij centraal. De infrastructuur in de polder is sindsdien uitgebreid. Voor Het Grootslag-Oost geldt dat de stilte relatief intact is. Door de grootte van het gebied is voor de beleving van het landschap recreatie per fiets aan te raden, al is wandelen natuurlijk ook mogelijk. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |
| 26.2.2025 | De Weere | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het stiltegebied De Weere komt te vervallen. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Weere is een stiltegebied in de kop van Noord-Holland dat verschillende kleine dorpskernen bevat. De cultuurhistorische waarde van het West-Friese landschap, zoals de traditionele lintdorpen, in combinatie met de rust van het buitengebied, vormen de grootste aantrekkingskracht van het gebied. Dit stiltegebied komt te vervallen. Het valt niet samen met het NNN of Natura 2000. | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| 27.2.2025 | Het Grootslag-West | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het stiltegebied Grootslag-West komt te vervallen op verzoek van de gemeente. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het stiltegebied haar functie al sinds jaren heeft verloren. Er zijn veranderingen in de agrarische sector naar grotere bedrijven en bollenbroeierijen. Daarnaast is het gebied aangewezen als experimenteergebied, de nieuwe Westfrisiaweg loopt er doorheen en is er veel recreatief vaarverkeer. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied Het Grootslag-West is in het verleden aangewezen als stiltegebied vanwege de status van natuurreservaat en de daarbij horende vele pleisterende vogelsoorten in het gebied. Recreatie is vooral extensief en gericht op fietsen door het West-Friese cultuurlandschap. In het moerasgebied wordt veel gevaren. Het stiltegebied is geen Natura 2000. Het is voor een deel NNN, maar wij gaan mee in het verzoek van de gemeente om dit te laten vervallen. | Nee | Ja |
| 28.2.2025 | Venhuizen | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is sterk verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied Venhuizen bestaat uit een serie polders rond Venhuizen. Er zijn enkele kampeergelegenheden in het gebied. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |
| 30.2.2025 | Wogmeer | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het stiltegebied Wogmeer komt te vervallen. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het dichtbij Heerhugowaard gelegen stiltegebied Wogmeer is een agrarisch gebied. Het stiltegebied komt te vervallen omdat het niet samenvalt met NNN en Natura 2000. | | |
| 31.2.2025 | Schermerhorn en Mijzen | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. De buitenomtrek van het gebied is meer fluïde vormgegeven, zodat gaten en rare bochten verminderd worden en er een logisch en coherent stiltegebied ontstaat. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied Schermerhorn en Mijzen wordt gekenmerkt door de vele waterwegen en slootjes die de voormalige droogmakerij doorkruisen. De structuur is minder fijnmazig dan die van de Eilandspolder, maar in gebruik zijn de polders vergelijkbaar. De grond wordt voornamelijk benut voor veeteelt. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |
| 32.2.2025 | Eilandspolder | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Eilandspolder bestaat eigenlijk uit een oostelijk en een westelijk gedeelte. Het oostelijk deel wordt beheerd door Staatsbosbeheer in samenwerking met boeren. Vele slootjes en kreken doorkruisen het voor veeteelt gebruikte | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | landschap. Het westelijk deel is in beheer van Landschap Noord-Holland en is iets meer open. De gehele polder is goed te verkennen per kano of roeiboot. Fietsen en wandelen is ook mogelijk. De extensief gebruikte agrarische grond is een natuurlijk thuis voor vele weidevogels. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | | |
| 33.2.2025 | De Starnmeerpolder | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het stiltegebied de Starnmeerpolder komt te vervallen. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De Starnmeerpolder is agrarisch gebied en niet beschermd als natuurgebied. De landbouw bestaat overwegend uit veeteelt. Het groene karakter van de oude droogmakerij en de aanwezige weidevogels hebben gezorgd voor het rustige karakter dat de polder de status van stiltegebied opgeleverd heeft. Dit stiltegebied komt te vervallen. Het valt niet samen met het NNN of Natura 2000. | Nee | Ja |
| 34.2.2025 | Polder Wormer, Jisp en Neck | Stiltegebieden | Ontgrenzen | De buitenomtrek van het gebied is meer fluïde vormgegeven, zodat gaten en rare bochten verminderd worden en er een logisch en coherent stiltegebied ontstaat. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied valt grotendeels samen met het natuurgebied Wormer- en Jisperveld van Natuurmonumenten, maar omvat ook een gedeelte van de polder Engewormer. Het is het grootste aaneengesloten veenweidegebied van | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | West-Europa; een plaats voor vele water- en weidevogels, in combinatie met agrarisch gebruik. Recreatie is gezien de omvang van het gebied vooral gericht op fietsen en varen, maar er zijn ook wandelpaden. Met deze aanpassing van de begrenzing ontstaat er een logisch en coherent stiltegebied. | | |
| 35.2.2025 | Ilperveld, Varkensland en Broekpolder | Stiltegebieden | Begrenzen en ontgrenzen | De stiltegebieden Ilperveld & het Varkensland en de Broekpolders zijn samengevoegd tot één stiltegebied, exclusief wegen en bebouwing. De nieuwe naam van het stiltegebied is Ilperveld, Varkensland en Broekpolder. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Het stiltegebied Ilperveld valt onder beheer van stichting het Noord-Hollands Landschap (NHL). Rust en stilte worden actief uitgedragen door NHL. Waterrecreatie en cultuurhistorisch gebonden toerisme vormen, naast extensief agrarisch gebruik, dan ook de hoofdactiviteiten in het gebied.<br><br>Het Varkensland en de Broekpolders zijn natte veenweidelandschappen, beschermd als onderdeel van een Natura 2000-gebied en het NNN. De nabijheid van Amsterdam maakt het tot een gemakkelijk toegankelijk gebied voor fiets- en waterrecreatie.<br><br>Door de samenvoeging van deze gebieden ontstaat er een logisch en coherent stiltegebied. | Nee | Ja |
| 36.2.2025 | Ransdorp / Holysloot | Stiltegebieden | Begrenzen en ontgrenzen | De buitenomtrek van het gebied is meer fluïde vormgegeven, zodat gaten en rare bochten verminderd worden en er een logisch en coherent stiltegebied ontstaat. Hiermee is het gebied iets uitgebreid. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | worden.<br><br>Grotendeels onderdeel uitmakend van Amsterdam-Noord, is het stiltegebied Ransdorp / Holysloot een populaire locatie voor fiets- en wandelrecreatie. De oude dorpskernen en het open, rustige karakter van het landelijk gebied maken het tot een cultuurhistorische publiekstrekker. Het stiltegebied wordt iets uitgebreid naar het IJsselmeer en Marken, vanwege de belangrijke vogelgebieden en samenvoeging met het Natura 2000-gebied IJsselmeer. | | |
| 37.2.2025 | Vechtplassen | Stiltegebieden | Begrenzen en ontgrenzen | De drie stiltegebieden Vechtplassen en -polders, de Wijde Blik en de Loenderveensche Plas zijn samengevoegd tot één stiltegebied, exclusief wegen en bebouwing. De nieuwe naam is Vechtplassen. Het gebied is wat verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>De structuur van het gebied Vechtplassen en -polders is ontstaan door vervening; het afgraven van de oude veenlagen voor het winnen van turf. Het resultaat is een gebied vol kleine en grote plassen met polders en legdijken (stroken waar turf werd gedroogd) ertussenin. Kleine dorpskernen als Ankeveen en Kortenhoef liggen tegen het stiltegebied aan. Naast een thuis voor vele watervogels bieden de plassen ook ruimte aan waterrecreatie, variërend van zeilen en kanoën tot zwemmen en duiken, of schaatsen in koude winters.<br><br>De Wijde Blik is de grootste en diepste van de Vechtplassen; het resultaat van zandwinning die hier heeft plaatsgevonden. De nadruk bij de plas ligt op waterrecreatie. Boot en kano-verhuur maakt het mogelijk om de natuur vanaf het water te beleven. | Nee | Ja |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het wijzigingsvoorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW /BL** | **Consultatie PS** |
| | | | | | | De Loenderveensche Plas staat onder beheer van Waternet. Een gedeelte van de plas is afgeschermd en wordt gebruikt voor drinkwaterwinning. Het overige gedeelte is natuurgebied en niet open voor publiek, behalve tijdens excursies georganiseerd door Waternet.<br><br>Door de samenvoeging van deze drie stiltegebieden ontstaat er een logisch en coherent stiltegebied. | | |
| 38.2.2025 | De Ronde Hoep | Stiltegebieden | Ontgrenzen | Het gebied is verkleind vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. | Wijzigen | Gedeputeerde Staten hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. In participatie met gemeenten kunnen de stiltegebieden die in het NNN maar buiten Natura 2000 vallen beargumenteerd aangepast worden.<br><br>Stiltegebied De Ronde Hoep bestaat uit open agrarisch weidegebied vlakbij Amsterdam. Polder De Ronde Hoep wordt gekenmerkt door zijn open vlakke landschap met traditionele verkaveling in spinnenwebstructuur. Recreatie bestaat vooral uit wandelen en fietsen. De sloten zelf zijn een geliefde plek voor vele soorten vogels. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. | Nee | Ja |

**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 |
|---|---|---|---|---|
| 23.2.2025 | Wieringen en Robbenoordbosch | Stiltegebieden | De ontgrenzing van het stiltegebied Wieringen en Robbenoordbosch is teruggedraaid. | De stiltegebieden Wieringen-Zuid, Robbenoordbosch en Wieringmeer-Noord zijn samengevoegd tot één stiltegebied. De nieuwe naam van het stiltegebied is Wieringen en Robbenoordbosch. In het ontwerp is de begrenzing aangepast aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000 en is het stiltegebied verkleind. N.a.v. de zienswijze van de gemeente Hollands Kroon is de verkleining van het stiltegebied teruggedraaid.<br><br>Stiltegebied Wieringen-Zuid ligt op de zuidkant het voormalige eiland Wieringen en wordt gekenmerkt door landbouwgronden met historische boerderijen. Er zijn op beperkte schaal voorzieningen voor recreatie door wandelaars en fietsers aanwezig.<br><br>Stiltegebied Robbenoordbosch beslaat naast het Robbenoordbosch ook het Dijksgatbos en de tussengelegen weilanden. Het bos is midden 20e eeuw aangeplant omdat de grond op deze locatie te nat bleek voor landbouw. Het terrein biedt wandel- en mountainbikeroutes, verder is er een groepskampeerterrein van Staatsbosbeheer. Het Robbenoordbosch staat bekend om zijn paddenstoelen.<br><br>Wieringmeer-Noord ligt ten zuiden van het Amstelmeerkanaal. Een klein gedeelte van het Robbenoordbosch ten westen van de A7 bevindt zich binnen dit stiltegebied. Hier ligt ook een natuurcamping van Staatsbosbeheer. Het merendeel van het gebied wordt echter gekenmerkt door de openheid en het agrarisch landgebruik. Naast de camping is er wat betreft recreatie ook een zorgboerderij en een vakantievilla tussen de velden. Het gebied is geschikt voor fietsers en wandelaars en wordt gekenmerkt door zijn rustige karakter. |
| 24.2.2025 | Petten | Stiltegebieden | De ontgrenzing binnen de gemeente Bergen is teruggedraaid. | Dit stiltegebied was in het ontwerp verkleind, vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. N.a.v. de zienswijze van de gemeente Bergen is dit teruggedraaid binnen de gemeente Bergen.<br><br>Het stiltegebied Petten beslaat een deel van het weidegebied in de Harger- en Pettemerpolder. Achter de Hondbossche zeewering is hier een zilt weidegebied ontstaan met een structuur die al teruggaat tot de middeleeuwen. De zeldzame zilte condities hebben geresulteerd in bijzondere planten. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 29.2.2025 | Bergermeer e.o. | Stiltegebieden | De ontgrenzing binnen de gemeente Bergen is teruggedraaid. | Dit stiltegebied was in het ontwerp verkleind, vanwege de aanpassing aan de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000. N.a.v. de zienswijze van de gemeente Bergen is dit teruggedraaid binnen de gemeente Bergen.<br><br>Het stiltegebied Bergermeer en omstreken beslaat een groot gedeelte van de Bergermeerpolder en aanliggende gebieden. Het is het enige stiltegebied in de gemeente Bergen dat bestaat uit polders in plaats van duinlandschap. Kanovaren of fietsen zijn uitstekende opties om dit gebied te verkennen. De polders zijn in agrarisch gebruik en bieden ook plek aan weidevogels. Het gebied is verkleind zodat het zoveel mogelijk samenvalt met NNN en Natura 2000. |

**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 | Begrenzen of ontgrenzen | Toelichting bij ambtshalve aanpassing |
|---|---|---|---|---|
| 39.2.2025 | Heel Noord-Holland | Zoekgebieden wind en wind en zon RES | Begrenzen en ontgrenzen | Zoals aangekondigd in het ontwerp, wijzigen wij in deze wijzigingsronde het werkingsgebied 'Zoekgebieden wind en wind en zon RES' n.a.v. de op 30 juni 2025 door PS vastgestelde herijking van de Regionale Energiestrategieën (RES). Het betreft derhalve de uitvoering van een PS besluit. De wijzigingen hebben ter inzage gelegen via het proces van de RES-herijking.<br><br>In de Herijking RES 2024 heeft de provincie samen met gemeenten en hoogheemraadschappen vastgesteld wat er in de zoekgebieden van de energieregio's wijzigt ten opzichte van de in 2021 vastgestelde RES 1.0. De vaststelling c.q. herijking van de RES is een bottom-up proces. Gemeenten zoeken samen met hun inwoners naar locaties waar duurzame energie kan worden opgewekt. Uiteindelijk hebben de gemeenteraden de zoekgebieden vastgesteld en aangedragen voor de herijking. Om de milieugevolgen van de herijking in kaart te brengen is een plan-MER procedure uitgevoerd, met de daarbij behorende wettelijke inspraak. Het concept plan-MER inclusief de herijkte RES- zoekgebieden heeft vanaf 3 februari 6 weken ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn beantwoord en de herijking is door PS op 30 juni 2025 vastgesteld. De herijkte kaart treedt in werking door middel van deze vaststelling van de wijziging in het werkingsgebied van de OV NH2022, waarmee de uitvoering mogelijk wordt gemaakt. |
| 40.2.2025 | Boven Callantsoog | Regionale waterkeringen - klasse 2 | Begrenzen | Het betreft de correctie van een verschil tussen de werkingsgebieden Regionale waterkeringen en Beperkingengebied regionale waterkeringen. |
| 41.2.2025 | Bregtdorp | Natuur Netwerk Nederland | Begrenzen | Het betreft de verbetering van een kennelijke onjuistheid in het werkingsgebied. Om onduidelijke redenen is er een stukje uit de begrenzing van het NNN verdwenen. Dit stukje grond was altijd al begrensd als NNN. Met deze wijziging corrigeren wij dit en zetten wij dit opnieuw terug op de kaart. |
| 42.2.2025 | Noord-Holland Noord | Noord-Holland Noord - Landelijk Gebied | Begrenzen en ontgrenzen | Het werkingsgebied Noord-Holland Noord - Landelijk Gebied is op dit moment niet in lijn met het Landelijk Gebied. Met deze wijziging corrigeren wij dit. |

## 2.3 Overzicht wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen behorende bij de OV NH2022.

In onderstaande tabel wordt een beschrijving van deze wijzigingen gegeven.

**Leeswijzer tabel wijziging bijlagen**

- De naam van de bijlage en de huidige tekst van de bijlage;
- Het wijzigingsvoorstel (in bestaande teksten staan de wijzigingsvoorstellen in groen en rood aangegeven);
- 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).

**Voorstel 1:**

| Bijlage | Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten |
|---|---|
| Voorgestelde nieuwe tekst | **Artikel 9.3 Samenstelling**<br><br>a. De adviescommissie bestaat uit een onafhankelijk voorzitter en uit leden.<br>b. De voorzitter heeft geen stemrecht.<br>c. De voorzitter en de leden zijn niet in dienst van de provincie Noord-Holland.<br>d. De leden zijn deskundig op ten minste één of meer van de volgende kennisvelden: landschapsarchitectuur, stedenbouw, cultuurhistorie, duurzaamheid, water, natuur, economie en landbouw.<br>e. Een lid is niet tevens: lid van een gemeenteraad, burgemeester, wethouder, lid van Provinciale Staten, gedeputeerde, commissaris van de Koning, lid van het algemeen bestuur of het dagelijks bestuur van een waterschap.<br>f. De voorzitter en de leden worden op persoonlijke titel door Gedeputeerde Staten benoemd voor een periode van twee jaar en kunnen maximaal tweemaal worden herbenoemd.<br>g. De adviescommissie benoemt uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter, die de voorzitter vervangt bij afwezigheid.<br>h. De adviescommissie wordt bijgestaan door een secretaris. De secretaris is geen lid van de adviescommissie ~~een ambtenaar in dienst van de provincie~~ en heeft geen stemrecht.<br>i. Het voorzitterschap en het lidmaatschap van de adviescommissie eindigt:<br>1. op het moment dat de termijn van benoeming is verstreken;<br>2. indien niet meer wordt voldaan aan sub c of e;<br>3. door het nemen van ontslag van het lid; of<br>4. door een daartoe strekkend besluit van Gedeputeerde Staten.<br><br>**Artikel 9.3a Indiening en voorbereiding**<br>De aanvrager voert voorafgaand aan de adviesaanvraag overleg met de ambtelijke organisatie van de provincie over:<br>a. Het moment van advisering door de adviescommissie binnen het planproces; en<br>b. De wijze waarop andere provinciale belangen dan de ruimtelijke kwaliteit worden betrokken in het planproces.<br><br>**Artikelsgewijze toelichting Afdeling 9**<br>De Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (hierna: ARO) is een onafhankelijk expertteam dat adviseert inzake de ruimtelijke kwaliteit van nieuwe ontwikkelingen in het landelijk gebied, inclusief de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing. De ARO is ingesteld door Gedeputeerde Staten. Colleges van burgemeester en wethouders, dagelijks besturen van waterschappen en Gedeputeerde Staten kunnen de ARO in een vroegtijdig stadium van planontwikkeling (initiatieffase, planontwikkelingsfase) om advies |

| | |
|---|---|
| | vragen. De ARO bestaat uit een extern, onafhankelijk voorzitter en externe, onafhankelijke leden. De leden van de ARO zijn deskundigen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in de breedste zin van het woord. In ieder geval zijn deskundigen met kennis op een of meerdere van de volgende vakgebieden vertegenwoordigd: landschap, stedenbouw, cultuurhistorie, duurzaamheid, water, natuur/biodiversiteit, (plan)economie en landbouw. Voorafgaand aan advisering voert de aanvrager overleg met de provincie over het moment van advisering door de ARO binnen het planproces en over de wijze waarop de andere provinciale belangen (naast de ruimtelijke kwaliteit) worden betrokken in het planproces. Uitgangspunt hierbij is dat de ARO één keer adviseert over een plan/project en dat in overleg tussen de aanvrager en de ambtelijke organisatie wordt gezocht naar het moment in het planproces waarop advisering over ruimtelijke kwaliteit het meest zinvol is. Een advies van de ARO komt tot stand in een openbare bijeenkomst, waarbij de leden onderling en met een vertegenwoordiging van de aanvrager in gesprek gaan. De manier waarop, de locatie waar en de samenstelling waarin de ARO adviseert is flexibel en wordt afgestemd op de aard en complexiteit van de adviesvraag. Voorbeelden zijn een (plenaire) vergadering in Haarlem, een digitale bijeenkomst, een overleg in kleiner gezelschap bij een gemeente of een gesprek in combinatie met een locatiebezoek. Met de ARO wil de provincie door het aanbieden van onafhankelijk en deskundig advies een extra impuls leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat er hierbij vooral om hoe deze ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van het landschap. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie vormt hierbij een belangrijke richtlijn en inspiratiebron. De ervaring leert dat het effect van een advies groter kan zijn, als advisering in een vroegtijdig stadium van de planvorming plaatsvindt. Het advies van de ARO is gericht aan de aanvrager, een college van B&W, het dagelijks bestuur van een waterschap of Gedeputeerde Staten. Een ARO advies is onafhankelijk. Het is geen weergave van het standpunt van GS of PS en staat los van de formele bevoegdheden van de provincie. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Bij behandeling van de Kaderbrief 2024 op 8 juli 2024 hebben Provinciale Staten (PS) een motie aangenomen om af te zien van beëindiging van de ARO (M-67 voortbestaan ARO juist nu!). Gedeputeerde Staten (GS) hebben op 11 maart 2025 besloten om deze motie uit te voeren.<br><br>Voorgesteld wordt om het proces van advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling aan gemeenten te wijzigen: gemeenten kunnen daarbij alleen na overleg met de provincie advies vragen bij de ARO en dit proces wordt gecoördineerd door het ambtelijke Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). Het aantal besprekingen in de ARO van een ontwikkeling zou daarbij moeten worden beperkt tot in beginsel 1 keer. Voor de voorgestelde wijziging van het proces van advisering door de ARO is een wijziging van bijlage 11 van de Omgevingsverordening NH2022 nodig. |
| Consultatie PS | Nee. PS zijn eerder over dit voorstel tot uitvoering van deze motie geïnformeerd in de brief met kenmerk 2357086/2357089. Dit voorstel is ter bespreking geagendeerd in de commissie Ruimte van 23 juni 2025. Vervolgens is motie M-67 afgedaan in de PS vergadering van 30 juni 2025. |

**Voorstel 2:**

| | |
|---|---|
| Bijlage | Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten |
| Huidige tekst | **Artikel 5.4 Detailhandel**<br><br>a. Regionale afspraken kunnen worden gemaakt over te ontwikkelen, transformeren en herstructureren detailhandelslocaties.<br>b. Regionale afspraken zijn:<br>1. in overeenstemming met een regionale detailhandelsvisie; en<br><br>2. voorzien van een advies van de regionale adviescommissie<br>I. als het gaat om nieuwe detailhandel groter dan 1500 m2 winkelvloeroppervlak (wvo), of; |

| | |
|---|---|
| | II. als het gaat om winkelgebieden die groter zijn dan 25.000 m2 wvo en de nieuwe detailhandel groter dan 3.000 m2 wvo moet zijn.<br>c. Een regionale detailhandelsvisie:<br>1. geeft de uitgangspunten weer van het regionaal detailhandelsbeleid;<br>2. is in overeenstemming met het provinciale detailhandelsbeleid;<br>3. is gebaseerd op het in opdracht van de provincie uitgevoerde marktruimte- en koopstromenonderzoek;<br>4. wordt ter advisering voorgelegd aan de regionale adviescommissie;<br>5. geldt voor minimaal 5 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen, en;<br>6. is vastgesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.<br>d. Een regionale detailhandelsvisie beschrijft:<br>1. de bestaande detailhandelsstructuur in de regio;<br>2. de demografische ontwikkeling van de regio;<br>3. de marktruimte in de regio;<br>4. een analyse van de leegstand, waaronder ontwikkeling van leegstand en specifieke probleemlocaties;<br>5. het beleid ten aanzien van herstructurering en eventueel transformatie van bestaande winkelcentra;<br>6. de aanwezige planvoorraad;<br>7. de gewenste detailhandelsstructuur in de regio;<br>8. de uitbreidingen die de regio de komende vijf jaar binnen de bestaande marktruimte wil mogelijk maken;<br>9. hoe de regiogemeenten de planvoorraaden leegstand gaan monitoren, en;<br>10. het beleid ten aanzien van volumineuze detailhandel, grootschalige detailhandel en afhaalpunten voor internetaankopen.<br><br>**Artikelsgewijze toelichting artikel 5.4**<br>Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Bij detailhandel zijn de regionale afspraken gebaseerd op regionale detailhandelsvisies. Omgevingsplannen die voorzien in detailhandel met een regionale impact (> 1500 m2), evenals de regionale detailhandelsvisies, worden voorgelegd aan de regionale adviescommissie detailhandel (RAC). Er zijn twee RAC's ingesteld, het RAC Noord-Holland Noord en de Adviescommissie Detailhandel Zuid (ADZ). In de omgevingsplannen moet worden toegelicht of advies van een RAC is ingewonnen en hoe dit advies luidde. De RAC brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan gedeputeerde staten. De detailhandelsstructuur is één geheel en uitbreidingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Alle plannen groter dan 1.500 m2 moeten worden afgestemd (sub 2 i) met uitzondering van plannen voor ontwikkelingen in winkelgebieden die reeds groter zijn dan 25.000 m2 wvo (sub b 2 ii). Voor deze grote winkelcentra moeten detailhandelsplannen groter dan 3.000 m2 voor advisering aan de regionale adviescommissies worden voorgelegd. Deze grote winkelcentra zijn alle hoofdwinkelcentra, te weten de binnenstadcentra van Alkmaar, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bussum, Den Helder, Haarlem, Heerhugowaard, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Purmerend, Schagen en Zaandam en de grote ondersteunende centra welke ook groter zijn dan 25.000 m2 wvo, te weten Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Amsterdamse Poort. De genoemde grootte van winkelplannen (1.500 m2 en 3.000 m2) geldt voor de totale ontwikkeling in een winkelgebied (en dus niet per winkel) en voor een tijdsperiode van twee jaar. Deze periode is gekozen om te voorkomen dat grote plannen in kleinere delen worden opgeknipt om verplichte advisering te omzeilen. |
| Voorgestelde nieuwe tekst | **Artikel 5.4 Detailhandel**<br><br>a. Regionale afspraken kunnen worden gemaakt over te ontwikkelen, transformeren en herstructureren detailhandelslocaties.<br>b. Regionale afspraken zijn:<br>1. in overeenstemming met een regionale detailhandelsvisie; en |

2. voorzien van een advies van de regionale adviescommissie
I. als het gaat om nieuwe detailhandel groter dan 1500 m2 winkelvloeroppervlak (wvo), of;
II. als het gaat om winkelgebieden die groter zijn dan 25.000 m2 wvo en de nieuwe detailhandel groter dan 3.000 m2 wvo moet zijn.

c. Een regionale detailhandelsvisie:
1. geeft de uitgangspunten weer van het regionaal detailhandelsbeleid;
2. is in overeenstemming met het provinciale detailhandelsbeleid;
3. is gebaseerd op het in opdracht van de provincie uitgevoerde marktruimte- en koopstromenonderzoek;
4. wordt ter advisering voorgelegd aan de regionale adviescommissie;
5. geldt voor minimaal 8 jaar met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen, en;
6. is vastgesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten in de regio.

d. Een regionale detailhandelsvisie beschrijft:
1. de bestaande detailhandelsstructuur in de regio;
2. de demografische ontwikkeling van de regio;
3. de marktruimte in de regio;
4. een analyse van de leegstand, inclusief de ontwikkeling daarvan, en het benoemen van specifieke probleemlocaties, waarbij sprake is van veel structurele leegstand;
5. de aanwezige planvoorraad;
6. de kansen en knelpunten in de regio;
7. de toekomstvisie op de detailhandel in de regio, met een beschrijving van de gewenste detailhandelsstructuur, kansrijke locaties en inzicht in clusters die geen onderdeel meer uitmaken van de gewenste structuur;
8. de instrumenten die de regio inzet om de visie te verwezenlijken, met in ieder geval een toetsings- of afwegingskader hoe om te gaan met nieuwe initiatieven.

e. Bij de totstandkoming van een regionale detailhandelsvisie:
1. worden de stakeholders in de regio zoveel mogelijk betrokken;
2. wordt een conceptversie, voor bestuurlijke regionale besluitvorming, ingebracht in de Regionale Adviescommissie Detailhandel;
3. wordt deze na vaststelling ter kennisname aangeboden aan het College van Gedeputeerde Staten.

**Artikelsgewijze toelichting artikel 5.4**

Het artikel is geformuleerd als een 'kunnen' bepaling, om aan te geven dat het maken van de regionale afspraken een verantwoordelijkheid is van de gemeenten in de regio zelf. Het maken van regionale afspraken is geen verplichting, maar dergelijke afspraken zijn wel nodig om nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Bij detailhandel zijn de regionale afspraken gebaseerd op regionale detailhandelsvisies. Omgevingsplannen die voorzien in detailhandel met een regionale impact (> 1500 m2 in bestaande winkelgebieden en >500m$^2$ buiten bestaande winkelgebieden), evenals de regionale detailhandelsvisies, worden voorgelegd aan de regionale adviescommissie detailhandel (RAC). ~~Er zijn twee RAC's ingesteld, het RAC Noord-Holland Noord en de Adviescommissie Detailhandel Zuid (ADZ).~~ In de omgevingsplannen moet worden toegelicht of advies van een RAC is ingewonnen en hoe dit advies luidde. De RAC brengt gevraagd en ongevraagd advies uit aan gedeputeerde staten. De detailhandelsstructuur is één geheel en uitbreidingen kunnen niet los van elkaar worden gezien. Alle plannen groter dan ~~1500 m2~~ de toetsingsdrempel moeten worden afgestemd (sub 2 i) met uitzondering van plannen voor ontwikkelingen in winkelgebieden die reeds groter zijn dan 25.000 m2 wvo (sub b 2 ii). Voor deze grote winkelcentra moeten detailhandelsplannen groter dan 3.000 m2 voor advisering aan de regionale adviescommissies worden voorgelegd. Deze grote winkelcentra zijn alle hoofdwinkelcentra, te weten de binnenstadcentra van Alkmaar, Amstelveen, Amsterdam, Beverwijk, Bussum, Den Helder, Haarlem, Heerhugowaard, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Purmerend, Schagen en Zaandam en de grote ondersteunende centra welke ook groter zijn dan 25.000 m2 wvo, te weten Amsterdam Buikslotermeerplein en Amsterdam Amsterdamse

| | |
|---|---|
| | Poort. De genoemde grootte van winkelplannen (1.500 m2 en 3.000 m2) geldt voor de totale ontwikkeling in een winkelgebied (en dus niet per winkel) en voor een tijdsperiode van twee jaar. Deze periode is gekozen om te voorkomen dat grote plannen in kleinere delen worden opgeknipt om verplichte advisering te omzeilen. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Het instrument van de regionale detailhandelsvisie wordt aangepast. Regio's moeten beschikken over actueel regionaal detailhandelsbeleid. In de regionale visies wordt het detailhandelsbeleid uitgewerkt en geoperationaliseerd voor de regionale situatie. De looptijd van de visie wordt verlengd van vijf naar acht jaar. Ook worden de inhoudelijke en procedurele eisen aan de visies aangepast, om zo meer richting te geven aan het handelingsperspectief. De aanpassing van de detailhandelsvisie is onderdeel van het geactualiseerde detailhandelsbeleid dat op 25 maart 2025 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld.<br><br>Het doel is om met het verlengen van de termijn van vijf naar acht jaar meer aan te sluiten op de huidige ontwikkelingen van de detailhandelsmarkt. De verlenging van de termijn van vijf naar acht jaar doet meer recht aan de huidige ontwikkelingen in de detailhandelsmarkt. Er is sprake van significant minder nieuwe detailhandelsplannen dan tien jaar geleden. De inhoudelijke en procedurele eisen worden gewijzigd omdat de huidige eisen als te beschrijvend worden ervaren. Met de aangepaste eisen wordt meer richting gegeven aan het handelingsperspectief.<br><br>Het geactualiseerde detailhandelsbeleid is ter consultatie en advies voorgelegd aan de Adviescommissie Detailhandel, waarin vertegenwoordigers van de detailhandelssector en van gemeenten zitting hebben. De commissie heeft geoordeeld dat er met de actualisatie van het beleid een stevige en breed gedragen beleidsbasis ligt voor de komende acht jaar. De aanbevelingen die de commissie in haar advies meegeeft zijn voor het merendeel meegenomen in het voorliggende concept. Het advies om de termijn van de regionale detailhandelsvisies niet naar acht, maar naar tien jaar te verlengen, is niet overgenomen. We geloven dat het met een termijn van tien jaar lastiger wordt om in te springen op nieuwe ontwikkelingen in de markt, en ook dat deze lange termijn ten koste gaat van de onderlinge samenwerkingsstructuur. |
| Consultatie PS | Nee. De actualisatie van het detailhandelsbeleid is op 13 februari 2025 besproken in de commissie Bestuur. |

## 3. Lijst met indieners van zienswijzen

| | |
|---|---|
| ZW-01 | [redacted] |
| ZW-02 | Gemeente Bergen |
| ZW-03 | Buurtvereniging Oosterdijks Belang - Enkhuizen |
| ZW-04 | Bewonersgroep Martekrogt, Kromme Weide & Molgerdijk |
| ZW-05 | Hemwood |
| ZW-06 | Natuur en Milieufederatie Noord-Holland |
| ZW-07 | Gemeente Hollands Kroon |

## 4. Beantwoording per zienswijze

**ZW-01** [redacted]

**Zienswijze**
ZIENSWIJZE Omgevingsverordening NH2022 - 2025 II
Betreft: wijziging nummer 36.2.2025
Op mijn verzoek heeft het kadaster een grensreconstructie uitgevoerd op het perceel kadastraal Broek in Waterland B 2879. Daarbij is de grens tussen dit perceel en B 1354 aangepast. Voor zover van toepassing verzoek ik daar waar begrenzingsgebieden deze kadastrale grens volgen deze begrenzingsgebieden aan te passen aan de actuele situatie.

**Reactie op zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. Wijzigingsnummer 36 heeft betrekking op een stiltegebied dat is ontgrensd van uw perceel. Voor een gedeelte van uw perceel geldt het werkingsgebied Beschermd Landschap. De begrenzing van dit werkingsgebied is echter niet vastgesteld op basis van kadastrale grenzen, maar op grond van landschappelijke kwaliteiten. Daarom zijn wij niet voornemens de begrenzing van dit werkingsgebied aan te passen.

**ZW-02** Gemeente Bergen

**Zienswijze**
Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de terinzagelegging van de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 Ronde 2025-II (actualisatie van de stiltegebieden), maken wij als gemeente gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

De voorgestelde actualisatie van de stiltegebieden is strijdig met de Omgevingsvisie Gemeente Bergen. In de Omgevingsvisie pleiten wij nadrukkelijk voor het versterken van stiltegebieden in de polders. De voorgestelde actualisatie beperkt de omvang van de stiltegebieden echter aanzienlijk, doordat alleen nog gebieden die overlappen met Natura 2000 of het Natuur Netwerk Nederland nog als stiltegebied worden aangemerkt. Hiermee wordt afgeweken van het beleid zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie gemeente Bergen.

Wij vinden stiltegebieden belangrijk omdat zij bijdragen aan een gezonde leefomgeving, waarin mensen de rust kunnen opzoeken. In een stiltegebied overheersen de geluiden van flora en fauna. Deze rust vindt de gemeente ook buiten de aangewezen natuurgebieden belangrijk. Wij verzoeken uw college dan ook af te zien van voorgestelde actualisatie van het aantal hectare stiltegebieden.

Tot slot
Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met
Wilt u bij correspondentie het kenmerk Z25 244015/D908038 vermelden?
Met vriendelijke groet,

**Reactie op uw zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. U geeft aan dat u in de Omgevingsvisie nadrukkelijk pleit voor het versterken van stiltegebieden in de polders en dat de aanpassing van de werkingsgebieden in strijd is met het beleid van de gemeente Bergen. U heeft als gemeente de mogelijkheid om ook zelf gebieden aan te wijzen waarvan u het belangrijk vindt dat de rust en stilte bewaard blijft. Dit kunt u

regelen via het omgevingsplan. Wij snappen dat u uw omgevingsplan niet direct kan aanvullen met deze gebieden. Wij stellen dan ook voor dat we voor uw gemeente de huidige werkingsgebieden tot uiterlijk 1 januari 2032 laten staan zodat u de gelegenheid heeft om ze zelf op te nemen in uw omgevingsplan. Wij geven u wel mee dat wij per 2027 de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving aan uw gemeente overdragen. Indien u veel waarde hecht aan deze gebieden, dient u ook hiermee rekening te houden. Om bovengenoemde overdracht zo zorgvuldig mogelijk te kunnen regelen, organiseren wij digitale bijeenkomsten met de gemeenten.

**ZW-03** Buurtvereniging Oosterdijks Belang - Enkhuizen

**Zienswijze**
Geachte heer, mevrouw,
Namens Buurtvereniging 'Oosterdijks Belang' te Enkhuizen dien ik bij deze onze zienswijze in op de door u ter inzage gelegde 'Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II'.

Situatie
Een groot stuk buitengebied in onze omgeving werd door de Provincie NH niet alleen aangewezen als 'Stiltegebied'. Het gebied ten noorden van het bedrijf ENZA Zaden is aangewezen als 'Bijzonder Provinciaal Landschap' en een deel, inclusief een stuk buitendijks gebied, als onderdeel van het 'Natuur Netwerk Nederland'.

Zienswijze
Onze zienswijze betreft de in de bijlage A genoemde wijziging bij 'Stiltegebieden'. Hieronder ziet u een scan van de kaartjes van het stiltegebied, bekend onder de naam 'Grootslag-Oost'. In de nieuwe situatie verwijdert u vrijwel het hele stiltegebied in het buitengebied op, rond en onder de buurtschap Oosterdijk, ons woongebied. U vervangt dat door een nieuwe situatie, waarbij het stiltegebied ligt over de grenzen van Natura 2000 en NNN-gebied ter plaatse, maar niet op de grenzen van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BL). Op de volgende gronden verzoeken wij u dit voorstel te herzien, dan wel aan te passen.

1. Stiltegebied Grootslag-Oost is een stiltegebied dat bekend staat vanwege grote stilte. Deze kwaliteit is van grote zeldzame waarde en schrap je niet zomaar! Bewoners, wandelaars en fietsers genieten juist van de uitzonderlijke rust dat dit gebied biedt. U beargumenteert niet waarom u tot dit voorstel met deze 'amputatie' bent gekomen. Argumenten als 'gebrek aan handhaving' zijn mogelijk van tijdelijke aard en/of van huidige (lees tijdelijke) bestuurlijke/politieke keuzes.
Wij willen graag dat u de argumenten kenbaar maakt die tot dit voorstel hebben geleid.

2. In de kenschets van het B(P)L Oosterdijk, dat niet ter discussie staat, staat onder andere deze zin: "De grote mate van openheid, stilte en de geschiktheid voor weidevogels zijn een bijzondere kwaliteit van het gebied". 'Grote mate van stilte' - Het ontgaat ons dat u niet op deze grens van het BL alsnog het stiltegebied handhaaft. Dat kan nog steeds.

3. Er ligt een stuk van het NNN in uw nieuwe voorstel (op de huidige begrenzing). De doelstelling van NNN is dit te verbinden met gelijksoortige gebieden. Het meest voor de hand ligt het te verbinden richting het zgn. Streekbos dat ook de bestemming NNN heeft. Die verbinding zal dan gaan door het huidige stiltegebied. Waarom zou u deze dus in de nieuwe situatie weghalen?

4. Als compensatie voor de aanleg van de Kustboog (in het Natura 2000 gebied IJsselmeer) van het Enkhuizer Zand wordt het buitendijkse land ten zuiden van het NNN-gebied in de komende jaren verlengd tot aan de waterinlaat nabij de Haling in Enkhuizen, exclusief het WVO-terrein. Dat zou volgens uw criteria juist een uitbreiding van het Stiltegebied betekenen. Wij zien dit niet terug op het kaartje in de nieuwe situatie. U kunt dit nog invullen.

5. In het noordwestelijke deel van het genoemde huidige Stiltegebied bestaat bij onze buurtvereniging de wens een definitieve ontsluitingsweg te maken voor verkeer van en naar de PWN en Gemeente Medemblik (lees Andijk-Oost), ter ontlasting van bewonerswijken. Een tijdelijke weg wordt volgens planning begin 2026 aangelegd voor bouwverkeer van en naar PWN t.b.v. bouwwerkzaamheden op dat terrein. Werkzaamheden voor waterwinning zijn uitgezonderd van regels binnen een Stiltegebied; een openbare weg niet. Het stiltegebied behoeft onzes inziens een

aanpassing van grenzen om een definitieve openbare weg mogelijk te maken.
Onze buurtvereniging heeft in de eigen omgevingsvisie van 21.3.2024 (bijlage 1) het Stiltegebied 'Grootslag-Oost' van harte omarmt.

Daaraan voegen we deze opmerkingen toe: Het is teleurstellend (1) en jammer (2) dat,
1. Op de datum van dit schrijven al 4 weken een onbeantwoorde vraag (per e-mail) openstaat bij de Gemeente Enkhuizen of zij, en zo ja in welke mate en onder welke argumentatie, gehoord zijn en meegewerkt hebben aan deze wijziging. Dat is uitermate teleurstellend. Meermalen geven wij aan mee te willen praten over ons woon- en leefgebied en mogelijk openstaan voor gebruikte argumenten.
2. Eind oktober – begin november 2025 wordt de besluitvorming over de definitieve Omgevingsvisie door de Gemeente Enkhuizen genomen. Een beantwoording op de zienswijze van onze buurtvereniging (bijlage 2) op de concept-visie maakt daar onderdeel van uit (nota van Zienswijzen). Wij kennen de inhoud van de nota van zienswijzen en raadsstukken nog niet, die door de Gemeente zullen worden voorgelegd. Het is betreurenswaardig dat uw voorstel en de gemeentelijke besluitvorming elkaar doorkruist.

In afwachting van uw reactie, verblijf ik,
met vriendelijke groet,
Buurtvereniging Oosterdijks Belang,

**Reactie op uw zienswijze**
Dank u voor uw zienswijze. U geeft 5 gronden aan waarop u verzoekt ons voornemen te herzien dan wel aan te passen. U heeft behoefte aan verdere argumentatie over hoe wij tot de aanpassing van het werkingsgebied voor Grootslag-Oost zijn gekomen, waarom wij het Beschermd Landschap niet meenemen, en waarom wij geen rekening houden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals verbinden van Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebieden, uitbreiding van een NNN gebied en de aanleg van een tijdelijke openbare weg door het stiltegebied. Bij de aanpassing van de werkingsgebieden voor de SED gemeenten, waaronder de gemeente Enkhuizen valt, zijn de gemeenten betrokken geweest en hebben zij kunnen meedenken. Onze grondslag is de Omgevingswet en onze sturingsfilosofie. Dat wil zeggen, wij leggen de verantwoordelijkheid zo dicht mogelijk bij de inwoner en dat is in dit geval bij de gemeente. De gemeente Enkhuizen heeft geen wijzigingen aangegeven ten opzichte van de voorgestelde aanpassingen. Stiltegebieden hebben geen natuurbeschermende grondslag, de bescherming van weidevogelgebieden is geregeld in het Beschermd Landschap. U heeft het in uw zienswijzen over een aantal mogelijk toekomstige ontwikkelingen. Wij geven u mee dat wij in 2027 de vergunningverlening, toezicht en handhaving van stiltegebieden aan gemeenten overdragen. U kunt voor deze toekomstige ontwikkelingen dan bij uw gemeente terecht.

Z**W-04** Bewonersgroep Martekrogt, Kromme Weide & Molgerdijk

**Zienswijze**
Geachte leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Met deze brief dien ik, [redacted] woonachtig aan de [redacted] te Den Oever, namens onderstaande bewonersgroep onze zienswijze in tegen het ontwerpbesluit tot wijziging van de werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2022, specifiek betreffende wijzigingsnummer 15.2.2025 / 19.2.2025. In dit ontwerp wordt voorgesteld delen van het stiltegebied Wieringen-Noord / Waddenzee te ontgrenzen.
Wij maken hier bezwaar tegen, en lichten dit als volgt toe:

1. Ecologische waarde en functie als essentieel rustgebied voor vogels
Het gebied direct achter de Molgerdijk vormt een onmisbaar rust- en schuilgebied voor vele soorten trekvogels. Met name bij ongunstige weersomstandigheden op de Waddenzee, zoals harde wind of storm, zoeken deze vogels hun toevlucht in dit binnendijkse gebied om te foerageren en te rusten.
Uit eigen waarneming blijkt dat het grasland direct achter de woningen van de Molgerdijk en Martekrogt tot Oosterland bij storm en slecht weer letterlijk vol zit met vogels. De combinatie van rust, openheid en de nabijheid van de Waddenzee maakt deze locatie essentieel voor het voortbestaan van vele soorten.
Wanneer dit deel van het stiltegebied verdwijnt, blijft slechts een versnipperd aantal kleine rustgebieden over in plaats van de huidige brede, aaneengesloten zone langs de kust. Deze versnippering vermindert de ecologische waarde aanzienlijk en brengt het voortbestaan van kwetsbare soorten in gevaar.
Hoewel er verder landinwaarts in de polder ook een groen gebied aanwezig is, ligt dit te ver van de Waddenzee en wordt het daardoor nauwelijks gebruikt als toevluchtsoord. De vogels zijn afhankelijk

van rustige locaties in de directe nabijheid van hun foerageer- en rustgebieden aan de kust.

2. Onvoldoende motivering voor ontgrenzing
De voornaamste reden voor het schrappen van delen van het stiltegebied is de wens om de grenzen te laten samenvallen met die van Natura 2000 en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).
Deze technische afweging is echter onvoldoende reden om een bestaande bescherming die een aanvullend doel dient, namelijk het waarborgen van rust en stilte, te laten vervallen.
Stiltegebieden zijn juist bedoeld als bufferzones en dragen bij aan het behoud van biodiversiteit, ook buiten strikt aangewezen Natura 2000-grenzen.
Door deze bescherming te verwijderen, neemt de druk op flora en fauna toe en wordt de ecologische samenhang van het gebied verzwakt.
Daarbij merken wij op dat stiltegebieden een zelfstandige juridische en beleidsmatige grondslag hebben binnen de Omgevingsverordening, met het doel het behoud van rust en stilte te waarborgen.
De motivering in het ontwerpbesluit biedt geen onderbouwing dat deze doelstelling niet langer relevant of noodzakelijk zou zijn. De Wet natuurbescherming en het provinciale beleid inzake landschappelijke kernkwaliteiten benadrukken juist de noodzaak van samenhangende bescherming, waarbij stilte een integraal onderdeel vormt.

3. Aantasting van kernkwaliteiten van het landschap
Het betreffende gebied maakt deel uit van het Bijzonder (Provinciaal) Landschap Wieringen, dat wordt gekenmerkt door een unieke aardkundige opbouw (keileembulten en kogen), een kleinschalig verkavelingspatroon en een waardevolle ruimtebeleving.
Het verwijderen van de stiltebestemming vergroot het risico op verstoring, intensivering van gebruik en ruimtelijke versnippering. Dit zou een directe aantasting betekenen van deze kernkwaliteiten, die juist beschermd dienen te worden.
In de provinciale beleidsdocumenten wordt stilte aangemerkt als een kernkwaliteit van het landschap, die niet slechts een bijkomend effect is, maar een fundamentele drager van ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving. Zo stelt de ‘Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018’ dat ‘ruimtelijke kwaliteit ontstaat als nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aansluiten op de huidige kwaliteiten van het landschap’. leidraadlc.noord-holland.nl Evenzo bepaalt de Omgevingsverordening NH2020 dat ontwikkelingen alleen mogelijk zijn ‘wanneer de beschreven kernkwaliteiten niet worden aangetast’. Officiële Overheidspublicaties Het voorgestelde vervallen van de stiltebestemming is daarmee niet alleen strijdig met het ecologisch belang van het gebied, maar ook met het provinciaal ruimtelijk beleid dat de stilte- en landschapskwaliteit als uitgangspunt hanteert.

4. Stilte als essentieel onderdeel van bescherming werelderfgoed
De Waddenzee is niet alleen een Natura 2000-gebied, maar ook UNESCO-werelderfgoed. Stilte draagt bij aan de unieke natuurlijke dynamiek van dit landschap en versterkt de beschermingsdoelen.
Het verwijderen van de stiltebestemming staat haaks op de integrale benadering die nodig is om dit werelderfgoed duurzaam te behouden. Ook de beleving van het werelderfgoed wordt hiermee aangetast, terwijl deze beleving expliciet onderdeel is van de Unesco-status.

5. Verslechtering van de ecologische samenhang
De voorgestelde ontgrenzing leidt ertoe dat de huidige brede, aaneengesloten rustzone wordt vervangen door enkele verspreide stukjes stiltegebied. Dit is een duidelijke verslechtering van de huidige situatie.
Juist de continuïteit, omvang en ligging van het stiltegebied zijn van cruciaal belang voor de biodiversiteit. Die kwaliteiten dreigen verloren te gaan wanneer het gebied wordt opgeknipt.
In de praktijk leidt het verlies van aaneengesloten rustige zones tot verstoring, habitatverlies en verhoogde sterfte onder kwetsbare soorten.

Verzoek
Gelet op bovenstaande verzoek wij u om:
Af te zien van de voorgestelde ontgrenzing van het stiltegebied “Wieringen-Noord / Waddenzee” ter hoogte van de Molgerdijk – Martekrogt tot Oosterland De huidige stiltezone in stand te houden, ter bescherming van zowel de natuurwaarden als de landschappelijke kernkwaliteiten; In toekomstige besluitvorming het belang van stiltegebieden als aanvullende beschermingslaag nadrukkelijker mee te wegen.

Wij danken u bij voorbaat voor de zorgvuldige behandeling van deze zienswijze en vertrouw erop dat u het provinciale beleid in lijn brengt met de bescherming van dit waardevolle en kwetsbare landschap.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Namens bewonersgroep Martekrogt, Kromme Weide & Molgerdijk

**Reactie op uw zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. Uw zienswijze gaat vooral over ecologische aspecten zoals bescherming van vogels, biodiversiteit en ecologische samenhang. Daarnaast richt uw zienswijze zich op de bescherming van werelderfgoed en de aantasting van kernwaarden van het Beschermd Landschap (BL). Stiltegebieden hebben geen natuurbeschermende grondslag, de bescherming van weidevogelgebieden is geregeld in het BL. Daarnaast moet bij voorgenomen ontwikkelingen ook de mogelijke invloed op de flora en fauna meegenomen worden in de belangenafweging die volgens de Omgevingswet gemaakt moet worden. De Waddenzee blijft een stiltegebied, ook in de nieuwe situatie. Gemeenten hebben daarnaast de mogelijkheid om gebieden waarvan zij het belangrijk vinden dat deze stil blijven op te nemen in hun omgevingsplan. De gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven dat zij graag de stiltegebieden wil behouden totdat zij de gebieden heeft kunnen opnemen in haar omgevingsplan. Wij zijn voornemens om hiermee akkoord te gaan.

**ZW-05** Hemwood

**Zienswijze**
Geachte Statenleden,

Namens cliënte, Haarlemmermeer Vastgoed BV, beheerder van diverse panden aan de Boulevard Cruquius (Spaarneweg 16K, 18, 20, 22A en 26) dien ik een zienswijze in tegen de wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 ronde 2025-II (hierna 'Verordening').

Op 26 september jl heb ik u bericht omtrent de zorgen van de ondernemers van voornoemde panden vanwege de bereikbaarheid van Boulevard Cruquius. In het verlengde daarvan stuur ik u deze zienswijze met de volgende zorgen, c.q. overwegingen:
1. Op gemeentelijk niveau is sprake van planvoorbereiding en uitwerking voor woningbouwprojecten rondom Boulevard Cruquius;
2. Cliënte onderkent het belang van de woningbouwopgave in de gemeente, maar;
3. Tot op heden heeft de gemeente de negatieve gevolgen van die plannen voor het welvaren van de Boulevard onvoldoende onderkend;
4. Er zijn nu gesprekken gaande met de gemeente om te bezien hoe die negatieve effecten kunnen worden ondervangen;
5. Een mogelijke oplossing is dat een deel van de Boulevard verkleurt en onderdeel wordt van het nieuwe voorzieningencentrum van Cruquius;
6. Een dergelijke verkleuring lijkt op grond van de Verordening, c.q. provinciaal detailhandelsbeleid nog niet mogelijk;
7. Wij verzoeken u in deze wijziging van de Verordening en het detailhandelsbeleid een opening te bieden waarmee de toekomst van de Boulevard kan worden geborgd binnen de woningbouwopgave waar de gemeente voor staat.
8. Daarvoor is in ieder geval nodig dat de provincie zich blijft hardmaken en blijft inzetten voor de bereikbaarheid van de Boulevard
9. Voorts is nodig dat – als de bereikbaarheid toch onder druk komt te staan – alternatieven mogelijk worden gemaakt. Daarbij kan worden gedacht aan het opschuiven van de Boulevard naar gronden, c.q. betrekken van gronden bij de Boulevard die beter bereikbaar zijn en verkleuring van delen van de Boulevard die vanwege onvoldoende bereikbaarheid niet levensvatbaar meer zullen zijn.

Namens cliënte verzoek ik u niet tot vaststelling van de Verordening over te gaan zonder daarbij rekening te houden met deze zienswijze.
Voor een nadere toelichting ben ik graag beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

**Reactie op zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze loopt vooruit op de toekomstige woningbouwontwikkeling en heeft niet direct betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze wijzigingsronde van de Omgevingsverordening. Uw zienswijze kan daarom niet in dit proces worden meegenomen. Wij zijn niet voornemens om de verordening of ons beleid aan te passen in lijn met uw verzoek.

**ZW-06** Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

**Zienswijze**
Geachte gedeputeerde staten van Noord-Holland,

Graag delen wij onze zienswijze op het ontwerpbesluit Wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 Ronde 2025-II van 9 september 2025. In dit ontwerpbesluit wijzigt u de werkingsgebieden voor 19 stiltegebieden. Uw motivatie hierbij is de wens om het stiltegebiedenbeleid te vereenvoudigen en zo veel mogelijk te laten samenvallen met de NNN en Natura2000 werkingsgebieden.

Stiltegebieden hebben een preventieve werking. Ze zorgen via de Omgevingsverordening voor gemeenteoverstijgende regels die de rust voor mens en natuur beschermen. Hoewel wij zien dat de handhaving complex is, zijn er zeker nog volop kansen om het beleid duidelijker en beter uitvoerbaar te maken. Door stiltegebieden buiten beschermde natuur nu echter bijna volledig op te heffen zorgt u juist voor versnippering. Hierdoor worden de regels in de praktijk slecht uitvoerbaar en geeft u ruimte aan verstoring die de kwaliteit van kwetsbare natuurgebieden verslechtert.
In de bijlage op bladzijde 4 vindt u een overzicht van stiltegebieden die onze organisaties adviseren te behouden, vanwege de grote waarde van deze gebieden voor de gezondheid van mens en natuur.

Bescherming van kwetsbare natuur
Wij zien dat u ervoor kiest om belangrijke leef- en foerageergebieden van weidevogels en diverse andere kwetsbare soorten te ontgrenzen. Er wordt via diverse trajacten door de Provincie, agrariërs en natuurorganisaties veel capaciteit en middelen geinvesteerd in het verbeteren van de natuurkwaliteit in deze gebieden, en specifiek in het verbeteren van de leefomstandigheden voor weidevogels. Rust is een belangrijke voorwaarde voor robuuste natuurgebieden met gezonde populaties. Met uw huidige besluit valt de bescherming van de rust weg aan de NNN en Natura2000 grenzen van veel gebieden. Hierdoor is er geen buffer meer om verstoring in de kerngebieden te beperken. Dit is geen vereenvoudiging van het beleid, maar juist verrommeling.

Het gaat bijvoorbeeld om de Ronde Hoep (38.2.2025 en blz 30), een unieke polder die juist vanwege het gebrek aan toegangswegen en kern van natuurterreinen zeer rustig is. U beperkt het stiltegebied tot het NNN gebied in de kern van de polder, terwijl de omringende weilanden ook behoren tot het leefgebied van vele soorten weidevogels. De Bovenkerkerpolder (ook 38.2.2025 en blz 30) is geen NNN gebied maar blijft wel begrenst als stiltegebied. Wij zijn blij dat dit stiltegebied wordt behouden. Deze keuze, die niet verder niet wordt toegelicht, roept uiteraard wel vraagtekens bij ons op. Waarom kan de Bovenkerkerpolder wél, en de Ronde Hoep géén stiltegebied blijven?

Op Texel zien we dat bijvoorbeeld bij de polder Waalenburg (17.2.2025, blz 10) ook sprake is van een begrenzing die niet samenvalt met het NNN gebied. Er zitten hierdoor een aantal ‘’happen’’ in de begrenzing. Waarom wordt de landschappelijke eenheid niet in zijn geheel als stiltegebied aangehouden, zoals ook eerder dit jaar werd voorgesteld door onze organisaties?

Geluid draagt, zeker in de open landschappen zoals de veenweiden. Versterkt geluid buiten een stiltegebied maar in de buurt van een natuurgebied kan kan nog steeds een groot verstorend effect hebben. In een dorp als Jisp (34.2.2025, blz 26), in de kern van een Natura2000 gebied, is het daarom juist belangrijk om versterkt geluid te beperken. Bijvoorbeeld door hier geen vuurwerkshows toe te staan. Een ander voorbeeld is de lappendeken van percelen die wel- of niet begrenst blijven als stiltegebied in de polder Noordmeer boven Broek in Waterland (35.2.2025, blz 26). Door verstoring in delen van deze polder nu wel toe te staan kan de rust op nabijgelegen percelen in de praktijk niet worden gewaarborgd.wordt behouden. Deze keuze, die niet verder niet wordt toegelicht, roept uiteraard wel vraagtekens bij ons op. Waarom kan de Bovenkerkerpolder wél, en de Ronde Hoep géén stiltegebied blijven?

Op Texel zien we dat bijvoorbeeld bij de polder Waalenburg (17.2.2025, blz 10) ook sprake is van een begrenzing die niet samenvalt met het NNN gebied. Er zitten hierdoor een aantal ‘’happen’’ in de begrenzing. Waarom wordt de landschappelijke eenheid niet in zijn geheel als stiltegebied aangehouden, zoals ook eerder dit jaar werd voorgesteld door onze organisaties?

Geluid draagt, zeker in de open landschappen zoals de veenweiden. Versterkt geluid buiten een stiltegebied maar in de buurt van een natuurgebied kan kan nog steeds een groot verstorend effect hebben. In een dorp als Jisp (34.2.2025, blz 26), in de kern van een Natura2000 gebied, is het daarom juist belangrijk om versterkt geluid te beperken. Bijvoorbeeld door hier geen vuurwerkshows toe te staan. Een ander voorbeeld is de lappendeken van percelen die wel- of niet begrenst blijven als stiltegebied in de polder Noordmeer boven Broek in Waterland (35.2.2025, blz 26). Door verstoring in delen van deze polder nu wel toe te staan kan de rust op nabijgelegen percelen in de praktijk niet worden gewaarborgd.

Voorkom een onuitvoerbare papieren werkelijkheid
Uw toelichting bij deze besluiten is steeds: ''door de samenvoeging van deze gebieden ontstaat er een logisch en coherent stiltegebied.'' Bovenstaande voorbeelden van de nieuw voorgestelde werkingsgebieden zijn wat ons betreft geen voorbeeld van logisch en coherent beleid. Er worden werkingsgebieden voorgesteld die wellicht op papier een logische keuze lijken, door te stapelen met andere beleidsterreinen. Maar het begrenzen van een perceel in de NNN of als Natura2000 werkt vooral door in het beheer en de natuurontwikkeling op dat terrein. Geluid is een omgevingseffect dat zich niet laat binden aan een specifiek perceel. Hierdoor ontstaat een papieren werkelijkheid die in het veld juist voor meer onduidelijkheid zal zorgen.

Naar een integraal en uitvoerbaar beleid
In 2017 ontwikkelde de Natuur en Milieufederatie Noord-Holland in opdracht van de Provincie Noord-Holland een advies over de herijking van het stiltebeleid. De aanbevelingen uit dit advies kunnen ook nu nog worden gebruikt om het beleid duidelijker en doelgerichter te maken.

Breng differentiatie aan in de type stiltegebieden die je onderscheid
Stiltegebieden zijn nooit 100% stil. Er is altijd gebiedseigen geluid dat past in de omgeving, bijvoorbeeld vogels of noodzakelijke landbouwwerktuigen. Dit geluid past bij de beleving voor mensen en is onderdeel van normaal gebruik en beheer dat het gebied in stand houdt.
Sommige stiltegebieden zijn stiller dan andere gebieden. Bijvoorbeeld omdat het een beschermd natuurterrein is, er geen drukke wegen in de omgeving zijn, er weinig geluid is van vliegverkeer en er vooral sprake is van extensieve recreatie. Deze gebieden, zoals de Slufter, het Zwanenwater en de Schoorlse Duinen, zijn onze Top Stiltegebieden. Mensen waarderen deze gebieden juist enorm vanwege het stille karakter. Deze Topgebieden kunnen we behouden en versterken door het stiltebeleid actief uit te dragen met handhaving en zichtebare en bekende regels.

Andere gebieden krijgen wel meer te maken met gebiedsvreemd lawaai. Deze Rustgebieden hebben vaak een stille kern met daar omheen een bufferzone die ook rustig is, maar waar gebiedsvreemd lawaai onvermijdelijk is. Bijvoorbeeld vanwege verkeer of woonkernen. In deze Rustgebieden kunnen mensen ook ontspannen en de relatieve rust beleven. Bijvoorbeeld in de Eilandspolder, Wieringen-Noord of de Broekpolders. In deze gebieden wordt het stiltebeleid ook gehandhaaft, met name om een stapeling van diverse vormen van gebiedsvreemd lawaai te voorkomen. Er wordt dus minder ingezet op handhaving voor specifieke activiteiten, en meer op het voorkomen van structurele geluidsbelasting via grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

Werk aan de bekendheid en duidelijkheid van het beleid
Het stiltegebiedenbeleid is momenteel nog te weinig bekend in de praktijk. Er worden weinig ontheffingen aangevraagd en er is ook al jaren structureel weinig capaciteit voor toezicht bij de Omgevingsdienst. In de huidige vorm wordt met name gehandhaafd bij klachten. Daarom onze oproep: stel als provincie duidelijke instructieregels op. In deze instructieregels kan een algemene zorgplicht voor gemeenten worden opgenomen en een verplichting om activiteiten in de gemeentelijke ruimtelijke plannen te reguleren. In een Leidraad Activiteiten in Stiltegebieden kan de provincie dan aangeven welke activiteiten in een stiltegebied ongewenst zijn, en hoe andere activiteiten gereguleerd kunnen worden. Door het beleid en de geldende regels vervolgens meer aandacht te geven worden ze bekender bij beheerders, ondernemers en andere belanghebbenden in de stiltegebieden. Als zij de regels goed kennen kunnen zij ook eerder aan de bel trekken bij overtredingen, of hier zelf rekening mee houden bij activiteiten.

Uitnodiging tot gesprek
U geeft aan dat het beleid in overleg met gemeenten kan worden gewijzigd. Hiermee krijgen gemeenten weer een extra taak in de schoot geworpen, terwijl dit juist het type gebiedsoverstijgend beleid is waar de provincie regie in zou moeten nemen. Wij roepen u daarom op om de regie te blijven te voeren over het stiltegebieden beleid. Ga het gesprek aan met natuurbeheerders, agariërs en andere grondeigenaren in het landelijk gebied en werk samen aan doelmatig en uitvoerbaar beleid. Wij denken graag met u mee over het ontwikkelen van beleid om de rust in stiltegebieden te handhaven en verstoring door gebiedsvreemd geluid terug te dringen.

Hoogachtend, namens Natuurmonumenten, Landschap Noord-Holland en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland,

Bijlage: behoud en bescherming van waardevolle stiltegebieden
Onze organisaties zien dat er een aantal stiltegebieden zijn die zodanig van waarde zijn voor de gezondheid van mens én natuur dat wij u nadrukkelijk willen oproepen deze stiltegebieden te behouden en op sommige locaties zelfs uit te breiden. Bijvoorbeeld omdat zij een buffer vormen voor een gevoelig natuurgebied. Of omdat ze al onderdeel zijn van het NNN of Natura2000 maar nu nog

niet zijn begrenst als stiltegebied. Wij gaan graag het gesprek aan over hoe we deze stiltegebieden kunnen behouden en versterken.
Het gaat om deze gebieden:
De Slufter
Oostzijde Texel
De Waddenzee
Texel-West
De Hooge Berg
Eiland Wieringen
Robbenoordbosch
Het Amstelmeer
Het Zwanenwater
Petten
De Weere
De Schoorlse duinen
Stiltegebied Bergermeer en omstreken
Stiltegebied Duingebied Bergen-Egmond
Bobeldijk
Schermerhorn en Mijzen
Duingebied Egmond-Binnen
Eilandspolder
IJsselmeerkust Zeevang
Duingebied Castricum
Polder Wormer, Jisp en Neck
Ilperveld
Varkensland en de Broekpolders
Kennemerduinen
Ransdorp en Holysloot
De Amsterdamse waterleidingduinen
Het Eemmeer
Vechtplassen en -polders
De Ronde Hoep
Bovenkerkerpolder
De Wijde Blik
De Loenderveensche Plas
De Breukeleveensche Plas
Daarnaast stellen we voor om 2 stiltegebieden toe te voegen: het Alkmaardermeer en het Eiland Marken.

**Reactie op uw zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. U geeft aan dat stiltegebieden noodzakelijk zijn voor het beschermen van de kwetsbare natuur. Daarnaast geeft u aan dat u behoefte heeft aan een toelichting waarom de Bovenkerkerpolder wel een stiltegebied blijft ondanks dat dit geen Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Natura2000 gebied is. U heeft zorgen over het perceelsoverstijgende effect van geluid naar gebieden die om het NNN of Natura2000 gebied heen liggen. Ook geeft u aan dat u heldere instructieregels wilt naar gemeenten toe en een differentiatie in het soort stiltegebied. Als laatste heeft u zorgen over de delegatie van de uitvoeringstaken naar de gemeenten.

Het besluit om de stiltegebieden gelijk te trekken aan de NNN en Natura2000 gebieden is al eerder door GS genomen. PS zijn over dit besluit geconsulteerd. Deze wijziging van de werkingsgebieden voor stiltegebieden is een verdere uitwerking van dit eerdere besluit. Het proces om te komen tot de nu voorgestelde werkingsgebieden is samen met de gemeenten uitgevoerd. De gemeenten kunnen daarnaast in hun gemeentelijke omgevingsplannen gebieden aanwijzen waarvan zij stilte van belang vinden. Wij begrijpen dat gemeenten dat niet meteen kunnen doen. De gemeente Amstelveen heeft daarom het verzoek gedaan om de Bovenkerkerpolder te behouden. Per 2027 gaan de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving over naar de gemeenten. Wij maken voor de gemeenten een handreiking die betrokken moet worden bij het omgevingsplan. Ook komen er regels voor de periode waarin de gemeente nog geen omgevingsplan heeft. Hierbij raadplegen wij de gemeenten ook. De regels vallen echter buiten deze wijziging van de Omgevingsverordening en komen in een latere herziening aan de orde.

**ZW-07** Gemeente Hollands Kroon

**Zienswijze**

Beste leden van Gedeputeerde Staten, meneer, mevrouw,

Met deze zienswijze reageren wij op het ontwerpbesluit tot wijziging van de werkingsgebieden in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 ronde 2025-II, specifiek met betrekking tot de aanpassing van de stiltegebieden binnen de gemeente Hollands Kroon.

Belang van stiltegebieden in Hollands Kroon
De gemeente Hollands Kroon kent uitgestrekte landelijke gebieden waar rust en stilte van grote waarde zijn voor bewoners, recreanten en natuur. Stiltegebieden zoals op Wieringen en delen van het IJsselmeergebied dragen bij aan het welzijn van inwoners en (behoud van) ecologische kwaliteiten van het landschap. Júist in onze diverse en uitgestrekte gemeente zijn de aanwezige stiltegebieden een essentiële schakel voor de zo gewaardeerde natuurwaarden.

Zorgen over het vervallen of verkleinen van stiltegebieden
Het voorstel om een aantal stiltegebieden te laten vervallen en andere te verkleinen, baart ons zorgen. Veel van deze gebieden functioneren als bufferzones rondom kwetsbare natuurgebieden (NNN en Natura2000). Door deze buffers te schrappen, komt de stilte in de kern van deze natuurgebieden onder druk te staan.

De voorgenomen aanpassing van de werkingsgebieden van de stiltegebieden door het laten vervallen of te verkleinen, raakt Hollands Kroon direct. In uw voorstel schrapt u stiltegebieden op Wieringen en in de Wieringermeerpolder. Het schrappen van deze bescherming kan én zal leiden tot meer geluidshinder en verstoring van flora en fauna. Het beschermingsregime voor stiltegebieden helpt ons de natuur en kwaliteiten van deze gebieden te waarborgen. Onze vergunningverlening met betrekking tot evenementen en (incidentele) activiteiten is hier op afgestemd. U geeft aan dat gemeenten zelf regels kunnen opnemen voor gebieden die zij belangrijk vinden door aanpassing van het gemeentelijk omgevingsplan. Voor Hollands Kroon geldt, evenals een groot deel van de gemeenten in Nederland, dat wij ons tijdelijk omgevingsplan nog niet hebben omgezet naar een ‘nieuw’ omgevingsplan. Door nu de werkingsgebieden te wijzigen en de benodigde aanpassing niet in het omgevingsplan te kunnen verwerken, betekent dat voor deze gebieden geen regime geldt. Wij vinden dat een ongewenste situatie. Wij verzoeken u dan ook de werkingsgebieden voor stiltegebieden in onze gemeente niet aan te passen (de rode gebieden, ontgrenzen stiltegebieden, op de uitsnede uit uw viewer). Wij voorzien geen knelpunten met betrekking tot het samenvoegen van stiltegebieden zoals het samenvoegen van de stiltegebieden Wieringen Zuid, Robbenoordbosch en Wieringermeer-Noord tot één stiltegebied, mits de begrenzing van het gebied niet wordt aangepast.

Onze voorkeur gaat uit naar het organiseren van stilte tafels, conform het advies in het eindrapport Versterking stiltegebiedenbeleid Noord-Holland 2017. Zo kan met gebiedspartners worden verkend of en hoe het zinvol en wenselijk is het gebied als stiltegebied te handhaven en de belevingswaarden van het gebied te versterken. Aan de hand van deze uitkomsten kan in gezamenlijkheid besloten worden de verwerkingsgebieden te behouden, danwel aan te passen. Voor deze gebieden kunnen wij erna zo nodig specifieke regels opnemen in ons omgevingsplan.

Handhaafbaarheid van de regels
De reden voor aanpassing van de werkingsgebieden, namelijk de door u gestelde handhaafbaarheid van de regels, baart ons zorgen. In het voorstel zien wij geen aanpassingen die de handhaafbaarheid van de gebieden nu wel mogelijk zouden maken. Wij begrijpen dat u voornemens bent de bevoegdheden voor uitvoering en handhaving per 1 januari 2027 te delegeren aan gemeenten. Wij verzoeken u hiervoor actief afstemming te zoeken met de gemeenten over de eventuele overdracht van deze bevoegdheden en welke voorwaarden hieraan dienen te worden gekoppeld.

Verzoek tot heroverweging
Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u om:
· Het voorgestelde schrappen en verkleinen van stiltegebieden in Hollands Kroon niet door te voeren;
· Stiltetafels met gebiedspartijen te organiseren, en aan de hand van de uitkomsten te overwegen welke gebieden aanpassing behoeven, deze aanpassing van de werkingsgebieden voor Hollands Kroon mee te laten lopen in de volgende herziening van de Provinciale omgevingsverordening NH2022 die per 1 januari 2027 in werking treedt.

Tot slot
Stilte is een waardevol goed, zeker in een gemeente als Hollands Kroon met zulke waardevolle en gewaardeerde natuurgebieden. We waarderen de samenhang van gebieden en bescherming op provinciaal niveau, met kenbare en handhaafbare regels.

| |
|---|
| Met vriendelijke groet,<br>Burgemeester en wethouders, |
| **Reactie op uw zienswijze**<br>Dank voor uw zienswijze. U geeft aan dat uw gemeente grote waarde hecht aan het behouden van de stiltegebieden, omdat deze een essentiële schakel zijn voor de zo gewaardeerde natuurwaarden. U heeft zorgen over de toename van geluidshinder en verstoring van de flora en fauna. Wij geven u mee dat de regels over stiltegebieden geen natuurbeschermende grondslag hebben. Stiltegebieden zijn bedoeld om rust te behouden voor de mens. U heeft als gemeente de mogelijkheid om ook zelf gebieden aan te wijzen waarvan u belangrijk vindt dat de rust en stilte bewaard blijft. Dit kunt u regelen via het omgevingsplan. Wij snappen dat u uw omgevingsplan niet direct kan aanvullen met deze gebieden. Wij stellen dan ook voor dat we voor uw gemeente de huidige werkingsgebieden tot uiterlijk 1 januari 2032 laten staan, zodat u de gelegenheid heeft om ze zelf op te nemen in uw omgevingsplan. Wij geven u wel mee dat wij per 2027 de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving aan uw gemeente overdragen. Indien u veel waarde hecht aan deze gebieden, dient u ook hiermee rekening te houden. Om bovengenoemde overdracht zo zorgvuldig mogelijk te kunnen regelen, organiseren wij digitale bijeenkomsten met de gemeenten. |

Geachte leden van de commissie Ruimte

Tijdens de vergadering van uw commissie op 12 januari jl. sprak u over de **Wijziging Werkingsgebieden en Bijlagen Omgevingsverordening NH2022, Ronde 2025-II.**
De fractie van D66 heeft gevraagd of uiteengezet kan worden hoe het bestuurlijke proces in elkaar zit en op welke momenten de statenleden betrokken worden bij het proces. Zij heeft ook verzocht of het mogelijk is om besluitvorming in GS over de wijziging van de werkingsgebieden ronde 2025-II uit te stellen tot na de PS-vergadering van 2 februari a.s. Ik ga op beide vragen graag in.

## 1. Bevoegdheidsverdeling

Gedeputeerde Staten (GS) zijn bevoegd voor bovengenoemd 1e onderdeel: **wijzigingen van werkingsgebieden en bijlagen** (bij de Omgevingsverordening). Hiervoor geldt het volgende proces:
Op grond van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is de bevoegdheid tot het wijzigen van de begrenzing van een werkingsgebied en bijlagen van de Omgevingsverordening gedelegeerd aan GS. GS hebben voor wijziging van werkingsgebieden en bijlagen twee keer per jaar een wijzigingscyclus ingericht. Wijzigingen die binnen de categorieën 'klein maar ingrijpend' of 'groots en meeslepend' vallen, of die voortkomen uit moties en toezeggingen, worden ter consultatie aan de commissie Ruimte voorgelegd. Voor de wijzigingsronde 2025-II is vastgesteld dat de wijziging van de contouren van het werkingsgebied Stiltegebieden binnen deze categorieën valt.

De consultatie van de Commissie is een politiek-bestuurlijke afspraak in de interne relatie tussen PS en GS. De uitkomsten van de bespreking in de Commissie zijn een advies aan GS. Dit betreft geen juridisch bindend advies; GS moeten en mogen hierin hun eigen afweging maken. Na de consultatie worden het wijzigingsbesluit en de Nota van beantwoording, al dan niet gewijzigd, definitief vastgesteld door GS en worden PS geïnformeerd over het besluit.

Het jaarlijkse proces tot bovengenoemd 2e onderdeel: **Herziening van de Omgevingsverordening** betreft een ander proces en verloopt als volgt: het besluit tot wijziging van de Omgevingsverordening wordt door GS in ontwerp vastgesteld en vervolgens besproken in de Statencommissie. Daarna wordt het ontwerpbesluit ter inzage gelegd voor zienswijzen. GS stellen deze, samen met de al dan niet gewijzigde Omgevingsverordening, als eindconcept vast en leggen het ter vaststelling, via de Statencommissie en vervolgens aan PS voor. Met andere woorden: voor de wijziging van de regels of de toelichting van de Omgevingsverordening zijn PS bevoegd.

Samenvattend: het **proces voor wijziging van de stiltegebieden** bestaat uit 2 onderdelen:

1. Het wijzigen van de werkingsgebieden: dit is de bevoegdheid van GS.
2. Het wijzigen van de manier hoe we stiltegebieden beschermen, door toevoegen van een instructieregel in de omgevingsverordening: dit is een bevoegdheid van PS.

## 2. Verloop proces wijziging Stiltegebieden

GS hebben op 25 februari 2025 besloten om de stiltegebieden in Noord-Holland te vereenvoudigen en zoveel mogelijk te laten samenvallen met de natuurgebieden Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000 (scenario 3.2). Ten aanzien van de wijze van bescherming van stiltegebieden alsook ten aanzien van de uitvoering en handhaving daarvan is door GS besloten tot het voornemen om deze bescherming via een instructieregel aan de gemeenten over te laten.

Op 24 maart 2025 is de keuze voor het scenario besproken met de commissie leefomgeving. Op basis van het GS-besluit en de bespreking in de PS-commissie wordt scenario 3.2 verder uitgewerkt. Dat betekent dat we de stiltegebieden samen willen laten vallen met de N2000 en NNN-gebieden. De wijze van bescherming van de stiltegebieden alsook de uitvoering en handhaving daarvan zal via een instructieregel aan de gemeenten worden overgedragen.

Op 15 mei 2025 is PS geïnformeerd over de keuze om eerst de begrenzing van de stiltegebieden aan te passen (wijzigen werkingsgebied) zodat deze per 2026 in werking treden en om de bescherming via de instructieregel (in plaats van de huidige algemene regels) bij de vaststelling van de 5e herziening van de Omgevingsverordening per 2027 in te laten gaan.

GS hebben op 2 september 2025 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de Omgevingsverordening NH2022 (de zogeheten ronde 2025-II) met daarin de **wijziging van de begrenzing van de stiltegebieden**. PS zijn hier per brief over geïnformeerd.

De ontwerpwijzigingen hebben van 9 september t/m 20 oktober 2025 ter inzage gelegen. De zienswijzen die wij hebben ontvangen zijn verwerkt in de Nota van beantwoording. GS hebben deze op 2 december 2025 in eindconcept vastgesteld. Hierover zijn PS per brief geïnformeerd met het verzoek het wijzigingsbesluit over de definitieve begrenzing te agenderen op de B-agenda van de Commissie Ruimte van 12 januari 2026.
Dit (concept)wijzigingsbesluit ziet uitsluitend op de wijziging van de stiltegebiedcontouren. Daarvoor zijn GS bevoegd.
De wijziging waarbij de wijze van bescherming van stiltegebieden wordt gewijzigd van algemene regels naar **instructieregels** (zoals ook NNN- en BL-gebieden worden beschermd) maakt onderdeel uit van het proces: 5e herziening van de Omgevingsverordening, waarvoor PS bevoegd gezag zijn.

## 3. Reactie op het verzoek van de fractie van D66

D66 heeft gevraagd of het mogelijk is om besluitvorming in GS over de wijziging van de werkingsgebieden ronde 2025-II uit te stellen tot na de PS-vergadering van 2 februari a.s. De wijzigingscycli van de Omgevingsverordening zijn echter (technisch) complex en uitstellen is maar in beperkte mate mogelijk. Om te voorkomen dat we in de knel komen met de volgende wijzigingsronde (2026-I) houden wij daarom vast aan de planning voor besluitvorming. Uitgaand van positieve besluitvorming in GS treden de wijzigingen daarmee per 1 februari 2026 in werking.

Wij willen natuurlijk zoveel mogelijk gevolg geven aan moties die in PS worden aangenomen. Afhankelijk van de inhoud van de moties moeten eventuele wijzigingen

opnieuw ter inzage worden gelegd, zoals bij voorliggende wijzigingsvoorstellen ook is gebeurd. We begrijpen dat PS hier in de Statenvergadering over wil spreken. We stellen voor dat eventuele aangenomen moties over de werkingsgebieden in de eerstvolgende wijzigingsronde worden verwerkt. Dit is Wijziging Werkingsgebieden en Bijlagen OV NH2022 Ronde 2026-I. Deze ronde start eind februari met ter inzagelegging. Inwerkingtreding van deze wijzigingsronde is voorzien per 1 juli 2026.

**4. De wijzigingen inzichtelijk**

Voor de volledigheid hieronder nogmaals de link naar de viewer om de voorgestelde wijzigingen inzichtelijk te maken op de kaart:
https://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=eee4e32351a74319b961b384b4abf806

Er is daarnaast een viewer beschikbaar die de verschillen ten opzichte van het ontwerp laat zien. Deze viewer bevat (1) de wijzigingen die zijn aangepast t.o.v. het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging; en (2) aanvullende (ambtshalve) wijzigingen.
https://apps.vertigisstudio.eu/web/?app=ce8809bbca9e41eba7e44e98f442e34a

Deze viewers moeten bekeken worden in samenhang met de tabel in paragraaf 2.2 van de nota van beantwoording.
Instructievideo viewer

In het kader van een eerder gedane toezegging aan uw Staten hebben wij een instructievideo gemaakt om de werking van de viewer inzichtelijk te maken:
https://www.youtube.com/watch?v=k8hBLZ4zWWU&t=9s
Deze instructievideo stellen wij beschikbaar als onderdeel van terinzageleggingen, ten behoeve van de verbetering van de begrijpelijkheid van de wijzigingen voor inwoners en organisaties.

Mede namens gedeputeerde Esther Rommel,

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Jeroen Olthof

Provincie
Noord-Holland

**Discussienota Vervoer over water in Noord Holland Noord**

**Inleiding**

In juni 2025 is er gesproken over het Actieplan Kernnet vaarwegen in Noord Holland. Het actieplan zet via 5 actielijnen in op een actualisering van het Noord-Hollands vaarwegennetwerk; infrastructuur, regelgeving, betrouwbaarheid, versterken logistiek en stimuleren vaarweggebruik. Dit zijn belangrijke overkoepelende thema's voor de provincie om vervoer over water actueel te houden. Tegelijkertijd wordt ook aangegeven dat niet alle kansen voor het bevorderen van goederenvervoer over water nu geadresseerd worden en dat nieuwe logistiek concepten onderbenut blijven. Ook de samenhang met het versterken en verduurzamen van lokale economieën is een factor waar meer over gezegd kan worden. Dit wordt vooral duidelijk als je inzoomt op de situatie in Noord-Holland ten noorden van Alkmaar-Hoorn.

Met deze discussienota willen we aandacht vragen voor het verbeteren van de mogelijkheden van vervoer over water in Noord-Holland Noord.

**Wat is het probleem?**

In Noord-Holland Noord zijn de IJsselmeerkust, het Noord-Hollands kanaal en een aantal zijkanalen daarvan, de belangrijkste elementen van het kernnet vaarwegen. In deze regio maakt transport van agrarische producten een belangrijk deel van het lokale goederenvervoer uit. Versterking van vervoer van deze producten over water kan bijdragen aan het verlagen van transportkosten voor bedrijven, van CO2 uitstoot en drukte van vrachtwagens over de weg.

Stappen in die richting worden gezet met het vervoer van suikerbieten naar Oude Zeug, waar ze verladen kunnen worden op binnenvaartschepen. Het bespaart CO2 uitstoot, is goedkoper voor de vervoerder en draagt bij aan bedrijvigheid in Oude Zeug. In deze specifieke situatie gaat de discussie er lokaal nog over of je het voor omwonenden veilig kan organiseren. Ook dat gesprek kan dus belangrijk zijn in het verbeteren van vervoersmogelijkheden over water.

Ook lijken er kansen te liggen om het vervoer van afval over water te versterken, juist omdat veel gemeentes in het noorden aangewezen zijn op de afvalcentrale in Alkmaar. Dit zou het gebruik van het Noord-Hollands kanaal kunnen verbeteren en het aantal vrachtwagen kilometers kunnen verminderen. Behoud van voldoende los- en laadkades is hiervoor, en voor andere zaken, wel vitaal.

Vaak gaat het bij het verbeteren van vervoersmogelijkheden over water over het opwaarderen van vaarwegen voor grotere klassen schepen. Het opwaarderen van het Noord-Hollands kanaal in z'n geheel lijkt een te ambitieus project, maar op sommige plekken worden interessante pilots uitgevoerd met vervoer in combinaties van elektrische duwbakken. Dit vraagt een ander soort inrichting van vaarwegen dan tot

dusver gebruikelijk.  Als we in het Actieplan constateren dat kansen voor nieuwe concepten worden onderbenut, liggen in het gebied ten noorden van Alkmaar misschien juist mogelijkheden om daar wel mee aan de gang te gaan.

**Het behandeldoel**

Inzet op bovengenoemde punten vraagt dat GS ook aandacht heeft voor de specifieke kansen in de regio ten noorden van Alkmaar en daarvoor ook stappen neemt die minder nadrukkelijk in het actieplan Kernnet Vaarwegen zijn uitgeschreven. Middels deze discussienota willen we bespreken of en hoe andere fracties hier behoefte aan hebben.

**Aan de fracties vragen we:**

- Hoe ziet u de mogelijkheden om juist in Noord-Holland ten noorden van Alkmaar de vervoersmogelijkheden over water te verbeteren?
- Bent u het met ons eens dat als er kansen zijn om vervoer van agrarische producten en/of afval over water te verbeteren, dat dat dan goed is om in beeld te brengen en verder met elkaar over in gesprek te gaan?
- Bent u het met ons eens dat het goed is om te kijken naar mogelijkheden voor nieuwe vervoersconcepten over water juist ook in deze regio?

**Aan Gedeputeerde Staten vragen we:**

- Herkent u het beeld dat vervoer van agrarische producten wellicht kansen biedt om vervoer over water in noordelijk NH te versterken? Herkent u dat voor afval naar Alkmaars afvalcentrale?
- Wat zou ervoor nodig zijn om deze kansen te benutten, bent u hierover in overleg met relevante sectoren?
- Kunt u in beeld (gaan) brengen of nieuwe logistieke concepten voor noordelijke NH zouden kunnen voorzien in het benutten van kansen om vervoer over water te versterken.
- Wat zou er verder voor nodig zijn om dat te stimuleren, wat voor ruimtelijke vragen zou dit met zich meebrengen?

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, A.P. Kruijssen
BEL/MOB, BU/NWG

Telefoonnummer +31235143305
hoseinip@noord-holland.nl
kruijssena@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
11 DEC. 2025

**Kenmerk**
2457413/2457424

**Uw kenmerk**

**Betreft: Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030**

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 9 februari 2026 te plaatsen.

**Wat is de reden?**

De commissie is sinds 2018 jaarlijks geïnformeerd over de voortgang van Smart Mobility projecten. Afgesproken is om Uw Staten actief te betrekken bij dit onderwerp.

**Wat vragen wij aan de commissie?**

Voor u ligt het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030. Hiermee borduren we voort op de Focus Smart Mobility. Door de term 'Smart Mobility' niet meer te gebruiken wordt beter zichtbaar dat het niet alleen gaat om slimme technologische oplossingen, maar ook om bredere innovaties en verbeteringen in mobiliteit voor iedereen. In het nieuwe programma zoeken en testen we dan ook innovaties die bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, goede bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving in Noord-Holland.

Graag bespreken wij de inhoud en de aanpak van dit programma met u.

**Om welk GS-besluit gaat het?**

9 december 2025 (2457413/2457420). Het innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 vast te stellen.

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

In 2018 hebben uw Staten de Koers smart mobility 2018-2030 vastgesteld (kenmerk 1125155/1125163). Daarbij is afgesproken om de Koers ieder 4 jaar tegen het licht te houden en bij te stellen waar nodig. De Koers zelf blijft daarbij het uitgangspunt en vigerend beleid voor innovaties binnen mobiliteit.

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

Na het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2021 volgde de Focus Smart Mobility 2022-2025. In deze programma's zijn veel innovaties uitgeprobeerd en geëvalueerd. In juni 2024 bent u over de Focus geïnformeerd middels een voortgangsrapportage (kenmerk 1951524/2259578 d.d. 25 juni 2024).

In 2025 is de stand van zaken dat 33 Smart Mobility projecten zijn gestart (periode 2022 - 2025). Bijna de helft van deze projecten (48%) is inmiddels overgedragen binnen de organisatie van de provincie en/of gemeenten om op grotere schaal toe te passen. Hiermee draagt het programma bij aan de verschillende provinciale opgaven zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid en gezonde leefomgeving. Sommige projecten waren gericht op specifieke vervoerswijzen, zoals vervoer over water, actieve mobiliteit of openbaar vervoer en deelmobiliteit (publieke mobiliteit).

*Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030*
De lijn die in de aflopen acht jaar is ingezet, krijgt de komende jaren een vervolg. De provincie Noord-Holland signaleert, verkent en beproeft kansrijke innovaties die de bereikbaarheid, verkeerveiligheid en leefomgeving wederom verbeteren. Dit draagt bij aan een betere toegang tot mobiliteit, een robuuste en betrouwbare (digitale) infrastructuur en een grotere effectiviteit van de provinciale organisatie. Met onze partners zoals de gemeenten en andere provincies delen we de kennis en waar nodig faciliteren we de gemeenten om de bewezen innovaties toe te passen.

Door de toename van het personen- en vrachtverkeer mede als gevolg van de woningbouw staat de bereikbaarheid onder druk. Daarbij zorgen wegwerkzaamheden (o.a. vanwege de vervangings- en renovatieopgave) én grote evenementen voor files, vertragingen, hinder en overlast. Er is zorg over de arbeidsmarkt: zijn er op termijn bijvoorbeeld voldoende chauffeurs en schippers?

Als het gaat om veiligheid, gaat het zowel om de verkeersveiligheid als de weerbaarheid van infrastructuur, fysiek en digitaal. Ook een gezonde leefomgeving staat onder druk door toenemende claim op de ruimte, meer verkeer en uitstoot.

De provincie wil goed voorbereid zijn op ontwikkelingen van buitenaf die invloed kunnen hebben op infrastructuur, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Innoveren is geen doel op zich maar moet eraan bijdragen dat mensen en goederen veilig, efficiënt en op duurzame wijze op hun bestemming komen. Om innovaties succesvol te maken is de opschaling en uitrol van kansrijke innovaties een cruciaal onderdeel binnen een innovatieproces. Het valideren en overdragen van de succesvolle innovaties zal daarom meer dan voorheen een belangrijke pijler zijn binnen het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer.

*Innovatiethema's*
Om innovaties te kunnen signaleren, verkennen en beproeven, worden ze geclassificeerd in thema's. De thematische indeling die wordt gehanteerd, komt voort uit de ervaringen van het vorige programma en de inschatting dat deze thema's van belang zijn voor onze opgaven en aansluiten bij de provinciale organisatie. De volgende thema's zijn

geïdentificeerd als kansrijk om zichtbare effecten op de provinciale opgaven te bereiken:

- Innovatie Publieke Mobiliteit
- Innovatie verkeers- en mobiliteitsmanagement
- Innovatie logistiek
- Automatisering voertuigen en drones
- Connected verkeer, infra en data

**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 financiële aspecten/risico's?**

Het budget voor dit programma is opgebouwd uit reservegelden. In de reserve Innovatieprojecten Mobiliteit is € 7.9 miljoen bestemd voor Focus Smart Mobility. Dit budget bestaat uit drie onderdelen:

1. € 2,5 miljoen is voorzien voor een proef met autonoom OV en schuift door van de Focus Smart Mobility naar het nieuwe programma. Dit, vanwege vertraagde nieuwe wet- en regelgeving omtrent autonoom rijden. Een inhoudelijk bericht hierover aan uw Staten is in voorbereiding.
2. € 4,5 miljoen is voorzien voor de versnelde ombouw van VRI's naar iVRI's. Van een versnelde ombouw wordt vanaf gezien omdat de kosten niet opwegen tegen de (maatschappelijke) baten. In de voortgangsrapportage 2023 Focus Smart Mobility (juni 2024 ref 1951524/2259576) is al gerapporteerd dat we een pas op de plaats hebben gemaakt omdat zowel de technologie als de landelijke afspraken nog niet volwassen genoeg waren voor brede uitrol. We gaan nu op zoek naar innovatieve alternatieven.
3. € 0,9 miljoen restant vorige programma Focus Smart Mobility omdat bij bepaalde projecten binnen de Focus Smart Mobility tijdens de verkenning al bleek dat ze onvoldoende toegevoegde waarde zouden hebben.

Daarnaast is er vanuit het huidige coalitieakkoord € 1.6 miljoen beschikbaar gesteld voor Smart Mobility.

Vanwege het innovatieve karakter kan tijdens de looptijd zo nodig tussen de uitgaven van de ontwikkelingen en de thema's worden geschoven. Overkoepelende kosten (zoals trendwatching, weerbaarheid, privacy, security, monitoring en evaluatie) worden door meerdere thema's gedragen. Het totale budget is taakstellend. Omdat het innovatieprojecten betreft, is het programma géén investering en worden de kosten niet geactiveerd. Alle bedragen zijn exclusief inzet intern personeel. Eventuele subsidies of overdrachten vanuit andere programma's komen zowel aan de inkomsten als de uitgaven kant hier bovenop. Daarnaast kan er aanvullend nog sprake zijn van bijdragen van derden in de vorm van een bijdrage in mensen en/of middelen (in-kind).

Gelijktijdig met de tweejaarlijkse voortgangsrapportage wordt ook de benutting van de reserves inzichtelijk gemaakt.

**Met wie is dit (extern) afgestemd?**

Afgestemd met een vakinhoudelijke klankbordgroep met vertegenwoordigers vanuit het Ministerie van I&W, onderwijsinstellingen, adviesbureaus en bedrijfsleven.

**Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?**

- Persbericht (met link naar het innovatieprogramma).
- Nieuwsbericht op de website van de provincie.
- Berichten op social media (X, Bluesky, Treats, Facebook/Insta).
- LinkedIn zetten we in om professionele stakeholders te bereiken. Net als vakpers (o.a. mobiliteit.nl/ BNR/ NM magazine), het Dutch Mobility Innovation platform (DMI-ecosysteem.nl) en MRA-netwerk DIM (Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit).
- Naast publiekscommunicatie richt dit programma zich op medeoverheden, bedrijven, kennisinstellingen en de interne organisatie, waarbij de doelgroep altijd centraal staat.

**Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?**

Ja. Er vindt evaluatie plaats. Ieder twee jaar zullen Uw Staten worden geïnformeerd door middel van een voortgangsrapportage.

**Is er een link met Europa?**

Veel wet- en regelgeving die betrekking heeft op mobiliteit, wordt Europees bepaald. Voor het programma is het van belang om vinger aan de pols te houden in Europa. Dat gebeurt via vertegenwoordigers in het Huis van de Nederlandse Provincies en netwerken zoals POLIS (voor steden en regio's), UITP (openbaar vervoer) en ERTICO (voor overheden en bedrijven). Ook werkt de provincie samen met andere steden en regio's in Europa om aanspraak te kunnen maken op Europese subsidies en kennis te delen en te verspreiden. Bijvoorbeeld over hubs, fietsnetwerken en ontwikkeling van standaarden voor data-uitwisseling ontwikkeling.

**Wat is de vervolgprocedure?**

Op 9 december 2025 hebben de Gedeputeerde Staten het innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 vastgesteld. Over de voortgang van de activiteiten wordt u tweejaarlijks geïnformeerd middels een voortgangsrapportage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

1 bijlage(n)
Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030

Provincie
Noord-Holland




# Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030

## Route naar de toekomst

# Voorwoord

Werken aan verkeer en vervoer – aan veilige wegen, schoon vervoer en goede bereikbaarheid – vind ik iedere dag opnieuw belangrijk. Want elke dag zijn mensen en goederen in Noord-Holland onderweg naar hun bestemming. Of dat nu per fiets, bus, (vracht)auto, schip of een combinatie daarvan is: we willen dat iedereen toegang heeft tot vervoer. Dat reizen veilig is, bestemmingen bereikbaar zijn en vervoersmiddelen zo schoon mogelijk. Alleen zo kunnen mensen meedoen in de samenleving en blijft onze provincie een fijne plek om te wonen, te recreëren en te werken.

Tegelijkertijd staan we voor grote uitdagingen. De druk op de Noord-Hollandse (vaar)wegen neemt toe door de groei van het aantal woningen en inwoners én door de vele wegwerkzaamheden. Maar ruimte voor nieuwe infrastructuur is schaars, net als grondstoffen, stikstofruimte, financiën en personeel. Innovaties zijn daarom onmisbaar om deze uitdagingen het hoofd te bieden.

Met trots presenteer ik daarom het Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030. Hiermee borduren we voort op de Focus Smart Mobility. Door de term 'Smart Mobility' niet meer te gebruiken wordt beter zichtbaar dat het niet alleen gaat om slimme technologische oplossingen, maar ook om bredere innovaties en verbeteringen in mobiliteit voor iedereen. In het nieuwe programma zoeken en testen we dan ook innovaties die bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, goede bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving in Noord-Holland. Denk aan zelfrijdende bussen die de bereikbaarheid van het landelijk gebied en bedrijventerreinen verbeteren. Of data uit voertuigen waarmee we vroegtijdig problemen aan de weg kunnen signaleren zodat het veiliger wordt.

Het is ook belangrijk te anticiperen op innovaties die eraan komen. Hoe zorgen we er bijvoorbeeld voor dat schoon vervoer betaalbaar is en blijft voor iedereen? En als we kijken naar de ontwikkelingen op het gebied van drones, dan wil ik niet achterover leunen en afwachten. Door mee te werken aan pilots, ontdekken we als overheden voor welke maatschappelijke doeleinden de drones en andere innovaties een meerwaarde kunnen hebben en welke wet- en regelgeving daarbij nodig is. We hebben als provincie niet overal direct invloed op, maar vanuit onze rollen als beleidsmaker, wegbeheerder en concessieverlener kunnen we wel in gesprek gaan en maatregelen nemen om negatieve effecten te beperken.

Dit innovatieprogramma laat zien waar de provincie Noord-Holland kansen ziet voor de toekomst. Dat doen we niet alleen: we werken samen met gemeenten, de vervoer- en metropoolregio, andere provincies, het Rijk, bedrijven en kennisinstellingen. En we betrekken de inwoners van Noord-Holland bij die innovaties die voor hen van belang zijn.

Verkeer en vervoer raakt ons allemaal. Met dit programma gaan we vol energie aan de slag met oplossingen die reizen in Noord-Holland veiliger, makkelijker en schoner maken – voor iedereen.

Jeroen Olthof
Gedeputeerde Mobiliteit



# Inhoud


**Voorwoord** 2

**1 Achtergrond en doel** 4

1.1 Naar een nieuw Innovatieprogramma 2026-2030 4
1.2 Provinciale ambities en opgaven 6
1.3 Ontwikkelingen van buitenaf 7
1.4 Waarom een Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer? 8

**2 Innovatiethema's** 9

2.1 Inleiding 9
2.2 Innovatie publieke mobiliteit 11
2.3 Innovatie verkeers- en mobiliteitsmanagement 12
2.4 Innovatie logistiek 13
2.5 Automatisering vervoermiddelen en drones 14
2.6 Connected verkeer, infra en data 15

**3 Werkwijze programma** 16

3.1 Innovatiecultuur en de overdracht naar inbedding 16
3.2 Werkwijze Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 17
3.3 Samenwerking 20

**4 Financiën en communicatie** 21

4.1 Financiën 21
4.2 Communicatie 22
4.3 Verantwoording 22

**Bijlage 1 – Criteria voor projecten** 23

**Bijlage 2 – Overzicht projecten Focus Smart Mobility** 24

**Colofon** 27


klik op een bord om naar het hoofdstuk te gaan



# Achtergrond en doel




## 1.1 Naar een nieuw innovatieprogramma 2026-2030

De uitdagingen op het gebied van mobiliteit zijn groot en de middelen ontoereikend om alle ambities te bereiken. Dit vereist een creatieve aanpak, waarbij innovatieve oplossingen een essentiële rol spelen.

Sinds 2018 zet de provincie Noord-Holland met de Koers Smart Mobility (2018-2030) vol in op innovatieve oplossingen voor verkeer en vervoer. De provincie kent een groot aantal opgaven op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en een gezonde leefomgeving waarbij een andere, innovatieve benadering en aanpak noodzakelijk zijn. Ook wil de provincie goed voorbereid zijn op ontwikkelingen van buitenaf die bijvoorbeeld invloed hebben op infrastructuur, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan verdergaande digitalisering, de opkomst van deelmobiliteit, klimaatverandering en geopolitieke ontwikkelingen.

Na het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2021 volgde de Focus Smart Mobility 2022-2025. In deze programma's hebben we veel innovaties uitgeprobeerd en geëvalueerd. Dit heeft een aantal succesvolle vernieuwingen opgeleverd, zoals de toolbox om de hinder bij wegwerkzaamheden te verminderen, maatregelen om fietsers meer groen te geven bij doorfietsroutes en schoolroutes en betere data over verkeersborden voor actuele informatie in navigatiesystemen.



**Provincie Noord-Holland**

Met dit innovatieprogramma verkeer en vervoer krijgt de Koers Smart Mobility invulling voor de periode 2026-2030. Met innovatie bedoelen we in dit programma technologische, digitale en sociale vernieuwingen die mobiliteit toekomstbestendig, veilig en gebruiksvriendelijk maken. Innoveren is geen doel op zich maar moet eraan bijdragen dat mensen en goederen veilig, efficiënt en op duurzame wijze op hun bestemming komen.

**Bereikte resultaten**

In totaal zijn in de Focus Smart Mobility 33 projecten gestart (periode 2022-2025). Bijna de helft van deze projecten (48%) is inmiddels overgedragen aan de staande organisatie van provincie en/of gemeenten om op grotere schaal toe te passen. Hiermee draagt het programma bij aan de verschillende provinciale opgaven. Sommige projecten waren gericht op specifieke vervoerswijzen, zoals vervoer over water, actieve mobiliteit of openbaar vervoer en deelmobiliteit (publieke mobiliteit). Hieronder is weergegeven wat de status is van de projecten, aan welke opgaven de projecten hebben bijgedragen en op welke vervoerwijzen de projecten gericht waren.

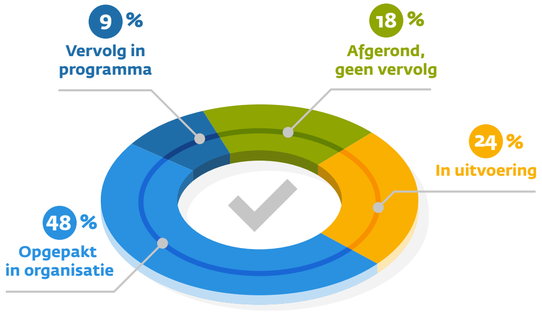
Verspreid in dit document staan voorbeeldprojecten uitgelicht in een blauw kader. Dit zijn projecten die de provincie eerder heeft uitgevoerd en laten zien welk soort projecten bij een innovatieprogramma passen.

**Uitgevoerd project: Verkeersveiligheid verbeteren voor het verkeer, weginspecteurs en wegwerkers**

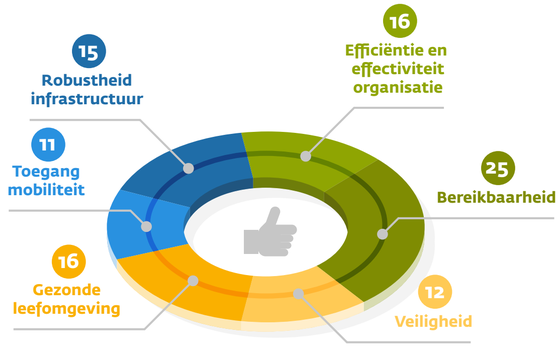
In het programma Focus Smart Mobility is getest of de weginspecteur bij een pech- of ongeval automatisch een waarschuwing naar automobilisten kan sturen. Aankomende automobilisten krijgen hierdoor vroegtijdig een signaal op het dashboard. Ze kunnen hierdoor sneller anticiperen op onverwachte verkeerssituaties. Het resultaat van de proef is positief. De volgende stap is inzetten op concrete regelgeving en standaardisering van de techniek in auto's op EU-niveau.



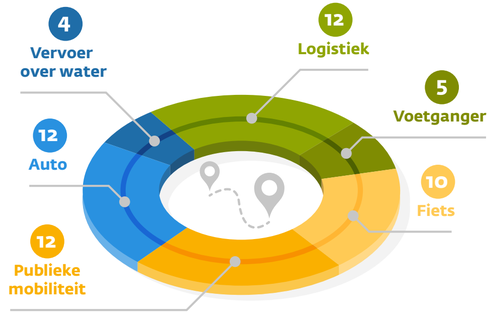
## Status project
(percentages)




## Bijdrage aan opgaven
(aantallen)




## Vervoerswijze
(aantallen)



## 1.2 Provinciale ambities en opgaven

Op het gebied van verkeer en vervoer is de provincie wegbeheerder, concessieverlener en beleidsmaker. Vanuit die rollen en wettelijke taken zijn er ambities en opgaven. Deze zijn beschreven in het Coalitieakkoord, 'Verbindend Vooruit' en in het Perspectief Mobiliteit.

### Bereikbaarheid

Door de toename van het personen- en vrachtverkeer mede als gevolg van de woningbouw staat de bereikbaarheid onder druk. Daarbij zorgen wegwerkzaamheden (o.a. vanwege de vervangings- en renovatieopgave) én grote evenementen voor files, vertragingen, hinder en overlast. Er is zorg over de arbeidsmarkt: zijn er op termijn bijvoorbeeld voldoende chauffeurs en schippers? Ook is het van groot belang om de bereikbaarheid van de landelijke gebieden op peil te houden. Ten slotte blijkt uit een onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid dat ongeveer 10% van de inwoners van Noord-Holland om uiteenlopende redenen onvoldoende toegang heeft tot het mobiliteitssysteem. Nog eens 42% van de inwoners loopt de komende jaren het risico in deze positie te komen.

### Veiligheid

Als het gaat om veiligheid, gaat het zowel om de verkeersveiligheid als de weerbaarheid van infrastructuur zowel fysiek als digitaal. De provincie zet in op het verbeteren van de verkeersveiligheid met als streven nul verkeersdoden in 2050. De weerbaarheid van de (digitale) infrastructuur kan verslechteren door bijvoorbeeld klimaatverandering of oorlog of andere invloeden. Daarnaast worden er steeds strengere eisen gesteld aan de mobiliteitsdata die beschikbaar moet zijn en wordt apparatuur op en langs de weg steeds meer gestandaardiseerd. Aan de ene kant biedt dit kansen om uniformer en meer datagedreven te werken. Aan de andere kant wordt de infrastructuur steeds kwetsbaarder voor inbreuken van buitenaf en wordt de provincie mogelijk te afhankelijk van enkele grote (aanbieders van) digitale systemen.

### Gezonde leefomgeving

De gezonde leefomgeving staat onder druk. Voor eind 20230 worden in Noord-Holland 185.000 woningen bijgebouwd. Dit leidt tot ongeveer 15% meer verkeer met overlast, uitstoot en hinder tot gevolg. De druk op ruimte is sowieso groot: als we alle ruimteclaims honoreren dan komen we 27% ruimte tekort in de provincie. Daarnaast leidt de uitstoot van $CO_2$ en NOx tot gezondheidsproblemen en een slechter klimaat. De ambitie is 55% reductie van $CO_2$ in 2030 en (bijna) geen uitstoot in 2050.








## 1.3 Ontwikkelingen van buitenaf

Technologische ontwikkelingen gaan razendsnel. De afgelopen twee decennia zijn veel technologische, vaak digitale innovaties ingevoerd, ook in het domein van verkeer en vervoer. Navigatiesystemen en digitale reisinformatie zijn sterk verbeterd met actuele verkeersinformatie en openbaar vervoerinformatie. Ook deelmobiliteit is toegankelijker geworden nu je via een app een fiets, bakfiets, brommer of auto kan reserveren, openen en betalen. Daarnaast zijn er innovaties die veel directer met de voertuigen zelf te maken hebben, zoals elektrificatie en automatisering van auto's. Of denk aan de opkomst van drones en Artificiële Intelligentie.

Dit biedt kansen: zo gaan mensen veel beter geïnformeerd op weg, neemt de verkeersveiligheid toe door de systemen in auto's en fietsen meer mensen door de opkomst van de elektrische fiets. Minder wenselijke consequenties zijn: fatbikes die overlast geven, rondslingerende deelfietsen en deelbrommers en lege winkelstraten als gevolg van digitaal winkelen. Ook kan een behoorlijke groep mensen niet meer goed meekomen in het gebruik van digitale middelen wat reizen lastiger maakt.

De provincie Noord-Holland heeft hier vanuit haar verschillende rollen en taken mee te maken. Het is van belang te verkennen en te beproeven wat deze ontwikkelingen voor gevolgen hebben voor de inwoners van Noord-Holland, het provinciale netwerk en het mobiliteitssysteem. Zo kunnen succesvolle innovaties direct worden toegepast en minder gewenste toepassingen vermeden worden. Zo weet de provincie waar ze aan toe is en kan eventueel beleid maken of maatregelen treffen om innovaties goed te begeleiden. Of zelf nieuwe oplossingen introduceren.





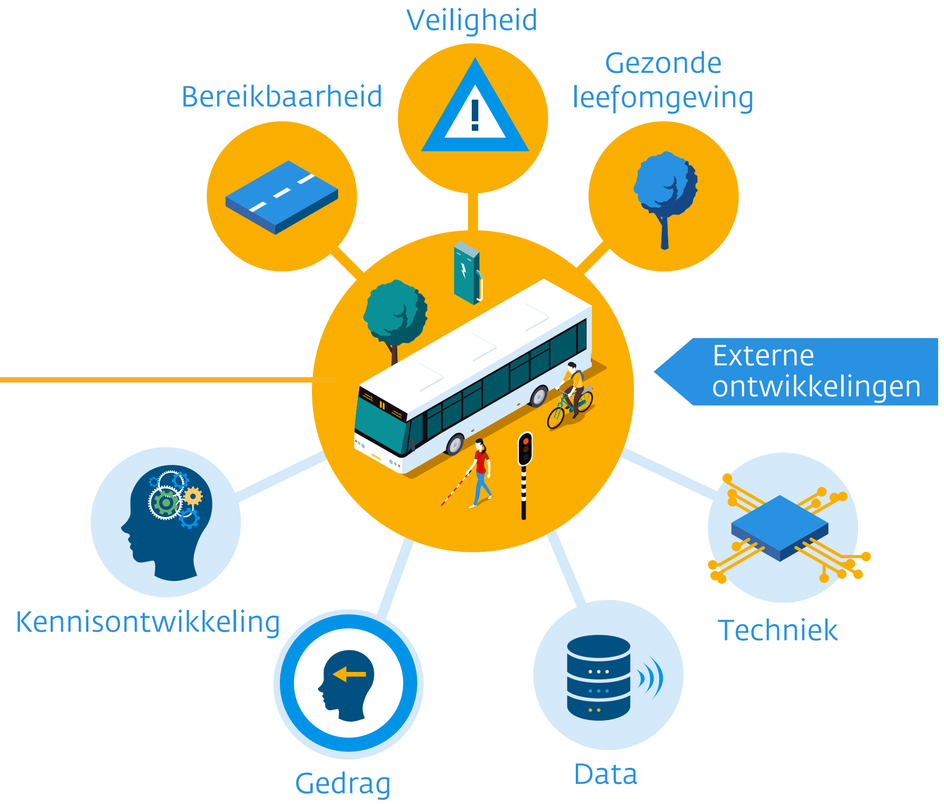

## 1.4 Waarom een Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer?

Innovaties zijn noodzakelijk om ook voor de toekomst te borgen dat mensen en goederen veilig en duurzaam op hun bestemming komen. De huidige middelen en schaarse ruimte zijn te beperkt om dat voor elkaar te krijgen.

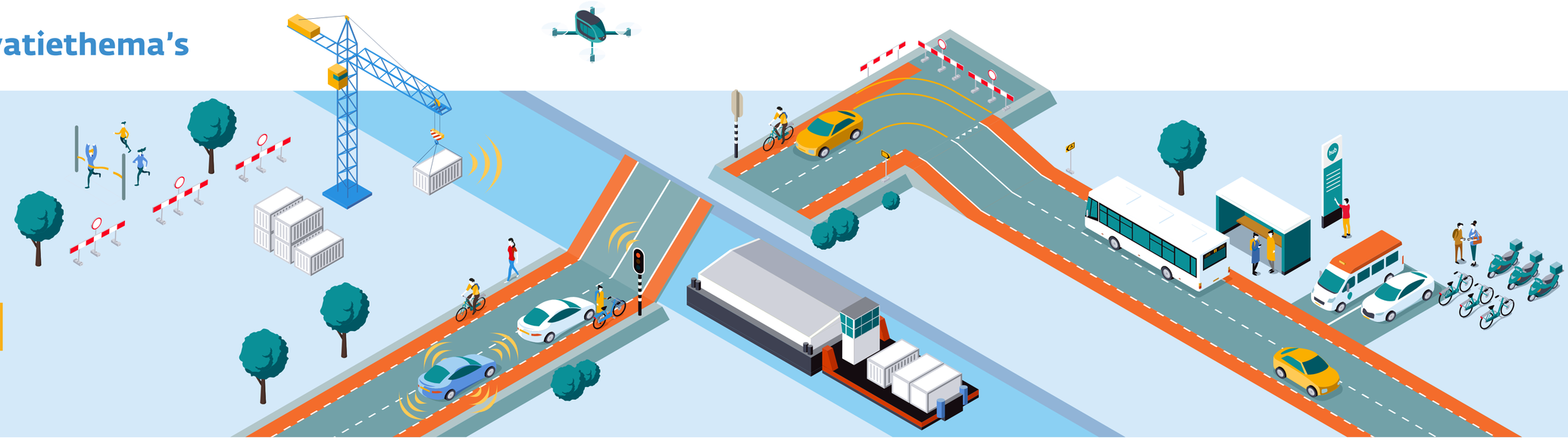
Om een paar voorbeelden te noemen: mobiliteitshubs met deelvervoer kunnen de druk op de ruimte verminderen. Zelfrijdende bussen en taxi's kunnen het chauffeurstekort helpen oplossen. Betere en gerichte informatie via sociale media kunnen ervoor zorgen dat mensen op andere tijden of manieren reizen zodat de bereikbaarheid verbetert of de hinder bij werkzaamheden afneemt. Ook zijn er veel innovaties die kunnen helpen om de effectiviteit en efficiëntie van de provincie te verbeteren. Bijvoorbeeld data uit voertuigen die gebruikt kunnen worden om het beheer en onderhoud van de wegen te verbeteren.

**Doel**
De provincie Noord-Holland signaleert, verkent en beproeft kansrijke innovaties die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving verbeteren.
Dit draagt bij aan een betere toegang tot mobiliteit, een robuuste en betrouwbare (digitale) infrastructuur en een grotere effectiviteit van de provinciale organisatie.

Veel slimme oplossingen bestaan uit data of nieuwe technieken. Toch is gedrag ook belangrijk, want een innovatie is pas succesvol als het ook gebruikt wordt door de mensen waarvoor het is bedoeld. De kennis die hierover wordt ontwikkeld in het innovatieprogramma, delen we ook met relevante andere partijen want bij wezenlijke veranderingen zijn altijd meerdere partijen betrokken. In dit innovatieprogramma wordt bij de verschillende projectstappen samengewerkt met meerdere partners om op deze manier gezamenlijk te werken aan het doel van het innovatieprogramma.



# 2



## 2.1 Inleiding

Om innovaties te kunnen signaleren, verkennen en beproeven, worden ze geclassificeerd in thema's.

De thematische indeling die wordt gehanteerd, komt enerzijds voort uit de ervaringen van het vorige programma en de verwachting dat deze thema's van belang zijn voor onze opgaven en aansluiten bij de provinciale organisatie. Zo is de belofte van autonome voertuigen dat menselijke fouten in het verkeer afnemen en dat daardoor de verkeersveiligheid sterk verbetert. In het openbaar vervoer kan automatisering helpen een tekort aan chauffeurs en machinisten op te lossen. Daarnaast vraagt de automatisering van voertuigen ook iets van de provinciale infrastructuur, zoals betere belijning en data en informatie over de staat en kenmerken van de weg. Anderzijds sluiten de thema's aan bij de ontwikkelingen die in de wereld en in de markt plaatsvinden. De industrie investeert bijvoorbeeld veel in autonome voertuigen en er komen steeds meer automatische functies in voertuigen.
Om te anticiperen op dergelijke ontwikkelingen zijn trendwatching en trendanalyse een cruciaal onderdeel van dit innovatieprogramma. Op basis van de waargenomen trends en ontwikkelingen wordt de strategie van het programma bepaald en richting gegeven aan welke innovaties opgepakt worden. Daarnaast dragen de inzichten uit trendanalyses en de communicatie daarover bij aan toekomstbestendig beleid en draagvlak voor besluit-vorming. Het is de eerste fase in de werkwijze van dit programma, die in het volgende hoofdstuk wordt besproken.

Omdat de ontwikkelingen snel gaan, kan het zijn dat een thema of project gedurende de looptijd van het innovatieprogramma minder relevant wordt voor de provinciale opgaven. Zo is in het vorige programma het thema 'Duurzame gebiedsontwikkeling' opgepakt en vervolgens succesvol in de organisatie ingebed. En het thema 'Lange termijn impact digitalisering' uit de vorige programmaperiode maakt nu integraal onderdeel uit van de werkwijze in dit innovatieprogramma. Ook kan het zijn dat innovaties zich ontwikkelen, mislukken of opgaven veranderen. Tijdens de looptijd van het programma kunnen er projecten bijkomen of gestopt worden. Hierover wordt teruggekoppeld bij de tweejaarlijkse voortgangsrapportage (zie werkwijze).

**Uitgevoerd thema: Duurzame gebiedsontwikkeling**

Het thema Duurzame Gebiedsontwikkeling is uitgevoerd en overgedragen aan de lijn. Na de opstelling van de hubstrategie zijn instrumenten ontwikkeld die gemeenten en ontwikkelaars helpen bij het creëren en aantrekkelijk maken van mobiliteitshubs. Bijvoorbeeld een serious game voor duurzame gebiedsontwikkeling en een handreiking businesscase hubs. Gemeenten Dijk en Waard, Purmerend en Haarlem zijn hiermee al aan de slag. De hubstrategie en instrumenten zijn overgedragen en maken onderdeel uit van het programma OV-Knooppunten en het Regionale Mobiliteitsprogramma.



**Mobiliteitstaken van de provincie**

De provincie werkt aan het innovatieprogramma vanuit verschillende rollen. Deze rollen komen terug in de innovatiethema's. Vanuit de rol als beheerder van wegen en infrastructuur is de provincie op zoek naar innovaties die bijdragen aan efficiënt beheer en onderhoud en de veiligheid vergroten. Daarnaast worden ontwikkelingen gevolgd om te borgen dat de inrichting van de infrastructuur geschikt blijft voor de voertuigen van de toekomst. Vanuit haar beleidsrol heeft de provincie de rol om de bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving te waarborgen en te verbeteren. Innovaties om mensen vooraf en tijdens de reis te informeren dragen hieraan bij. Als concessieverlener van het streekvervoer onderzoekt de provincie onder andere de mogelijkheden om het busvervoer efficiënter en effectiever en voor iedereen toegankelijk te maken.

## Innovatie publieke mobiliteit



## Innovatie verkeers- en mobiliteitsmanagement



## Innovatie logistiek



## Automatisering vervoer-middelen en drones



## Connected verkeer, infra en data



**Mobiliteitstaken van de provincie**

- Wegen en infrastructuur beheren
- Concessieverlener regionaal busvervoer
- Bereikbaarheid waarborgen




# Innovatie publieke mobiliteit

**Waarom dit thema?**

Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Het gaat daarbij niet om meer, maar vooral beter openbaar vervoer. Denk aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen, deelauto's en ov-taxi's. Passend bij de wensen van de reiziger. Goed en betaalbaar openbaar vervoer is van groot belang om Noord-Holland leefbaar en bereikbaar te houden. Daarom denkt de provincie met de Visie Publieke Mobiliteit na over het ov-systeem van de toekomst, als volwaardig alternatief voor eigen vervoer. Slimme oplossingen kunnen daarin het verschil maken. Bijvoorbeeld om het aanbod van verschillende vervoersmiddelen beter op elkaar af te stemmen of het reizen makkelijker en aantrekkelijker te maken. In dit thema wordt onder andere gekeken naar de mogelijkheden van 'Mobility as a Service' (MaaS); één app waarin alle vervoersmiddelen eenvoudig gepland, geboekt en betaald kunnen worden. Ook een onderzoek naar het sneller en makkelijker in- en uitstappen in de bus is onderdeel van dit thema. Dat verbetert de reiservaring en levert door de tijdswinst een kostenbesparing op.

**Aanpak**

De verschillende onderdelen van publieke mobiliteit zijn sterk in ontwikkeling en moeten tot een goed samenwerkend systeem komen. Deze ontwikkeling speelt in heel het land en daarom werken we samen met andere regio's en provincies om tot nieuwe standaarden en producten te komen. Daarnaast speelt de provincie een rol in het ondersteunen van gemeenten bijvoorbeeld door kennisuitwisseling. In het programma wordt onderzocht welke mogelijkheden de provincie heeft om reizigers te stimuleren om te kiezen voor publieke mobiliteit en gebruik te maken van mobiliteitshubs voor een ketenreis. Het onderdeel zelfrijdend OV past ook bij dit thema, maar is opgenomen in het thema Automatisering voertuigen en drones.




**Voorbeelden van projecten binnen dit thema zijn:**

- Makkelijker en sneller in- en uitstappen in de bus door automatisch in te checken, zonder het gebruik van OV-chipkaart of betaalpas. Doel: verbeteren bereikbaarheid en verlagen van kosten door tijdwinst. Bij dit project wordt samengewerkt met de OV-vervoerder.
- Doorontwikkelen van Mobility as a Service (MaaS), waarbij de data voor reisinformatie, boeken en betalen van alle modaliteiten in één service beschikbaar komt. In samenwerking met MRA-Netwerk Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit worden maatschappelijke usecases uitgewerkt.
- Gedragsonderzoek naar mogelijkheden om mensen met innovaties te stimuleren gebruik te maken van actieve en publieke mobiliteit en ervoor te zorgen dat de juiste doelgroep de mobiliteitshub weet te vinden. Kennis en ervaring van onderzoeksbureaus en Mobipunten worden benut.



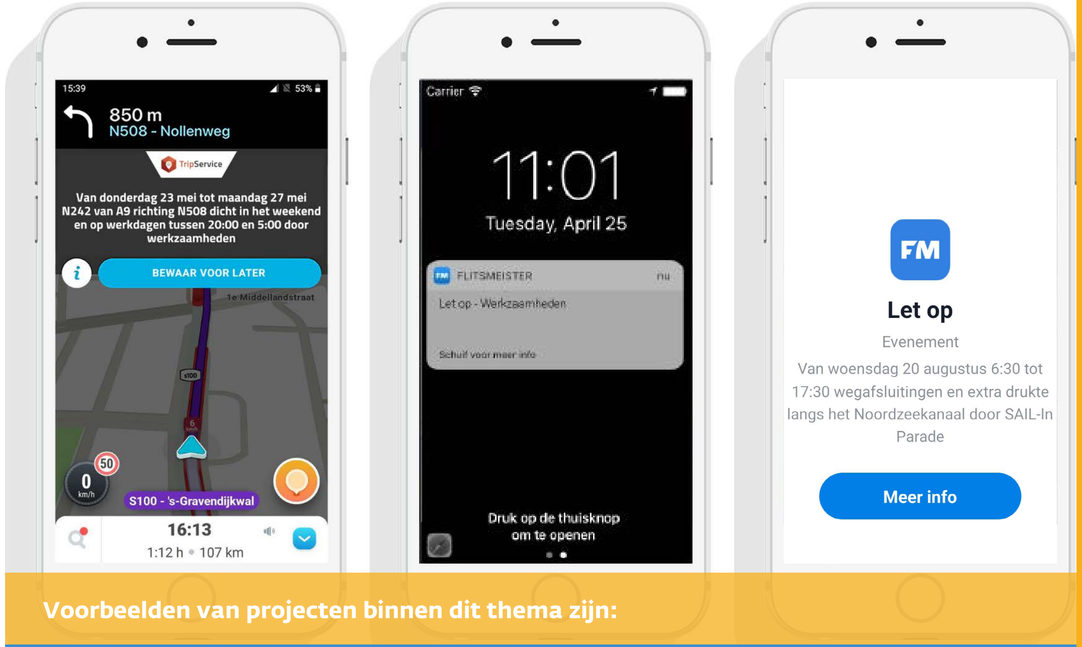
# Innovatie verkeers- en mobiliteitsmanagement

## Waarom dit thema?

Evenementen veroorzaken pieken in de verkeersdrukte, zowel op de weg, fietspaden als in het openbaar vervoer. Het kan gaan om grote evenementen zoals in 2025 de NAVO-top, 750 jaar Amsterdam, SAIL en de Formule 1, maar ook om kleinere evenementen zoals een concert of de plaatselijke avondvierdaagse. Daarnaast zijn er momenten waarop er minder capaciteit op de weg beschikbaar is door werkzaamheden of ongelukken. De komende jaren wordt een grote vervangings- en renovatie opgave van bruggen en overige infrastructuur verwacht. Vaak zijn wegafzettingen en snelheidsverlagingen nodig, dat veroorzaakt files en overlast, extra druk op de transport en logistiek sector en voor de scheepvaart. Deze verkeersituaties zijn tijdelijk en vaak van tevoren bekend. Dit betekent dat mensen zich kunnen voorbereiden op de situatie en meer open staan voor alternatieve oplossingen, waarbij actieve mobiliteit en openbaar vervoer gestimuleerd worden.

## Aanpak

Voor dit thema is van het belang om zo goed mogelijk zicht te krijgen op waar en wanneer het druk wordt op de weg, doorfiets-routes en openbaar vervoer. Gezocht wordt naar datagedreven toepassingen die van waarde kunnen zijn om knelpunten snel in beeld te krijgen, te voorspellen of te verminderen. Dit is niet beperkt tot de weg, maar er wordt ook gekeken naar de vaarweg en brugopeningen. Zo kan ook in kaart worden gebracht wat de impact van meerdere evenementen en werkzaamheden tegelijkertijd is en de juiste maatregelen worden getroffen. Een ander belangrijk aandachtspunt is het goed informeren van de mensen die te maken krijgen met verkeersdrukte op hun route door werkzaamheden of naar een evenement gaan. Innovatieve toepassingen kunnen helpen om snel de juiste doelgroep te bereiken en te informeren over alternatieven voor hun reis. En natuurlijk wordt er ook gekeken naar innovaties die bijdragen aan actieve mobiliteit (fietsen, lopen) of deelmobiliteit en openbaar vervoer bij evenementen of werkzaamheden.




**Voorbeelden van projecten binnen dit thema zijn:**

- Datagedreven oplossingen om bijvoorbeeld via sociale media mensen snel en gericht te informeren over knelpunten op het (fiets)wegennet en mogelijke alternatieven voor hun reis.
- Digital twin om impact van evenementen en werkzaamheden op het wegennetwerk te bepalen, effectieve maatregelen te treffen en te bepalen welke innovatieve alternatieven een goede bijdrage kunnen leveren. De kennis en ervaring van Regioregie wordt hiervoor benut.
- Hoogtemetingen met sensoren om onnodige brugopeningen te voorkomen en de doorstroming op weg en water te bevorderen. In samenwerking met de gemeenten die bruggen bedienen op de provinciale vaarwegen.



# Innovatie logistiek

**Waarom dit thema?**

Goederenvervoer is onmisbaar voor bedrijven, supermarkten, ziekenhuizen en inwoners. Ook is voor de circulaire economie een duurzame logistiek essentieel. De druk op de bereikbaarheid heeft ook gevolgen voor het goederenvervoer. Daarnaast zijn er relevante ontwikkelingen zoals de landelijke vrachtwagenheffing, zero emissie zones, militaire mobiliteit, digitalisering van de logistiek en de grote renovatie- en onderhoudsopgave waar ook de logistieke sector hinder van ervaart. Terwijl de drukte op de weg toeneemt, wordt de ruimte op water en spoor nog niet optimaal benut. Daarom wil de provincie goederenvervoer over water mogelijk maken. Samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en marktpartijen is noodzakelijk om de efficiëntie van de logistiek te verbeteren, de verschillende modaliteiten (weg, water, spoor) optimaal te benutten en het goederenvervoer in balans met de leefomgeving te ontwikkelen.

**Aanpak**

Om goederen vervoer over water aantrekkelijker te maken voor logistieke partijen zet de provincie in op data en digitalisering. Hierdoor ontstaat een beter beeld van de goederenstromen over het (vaar)wegennet dat bijvoorbeeld gebruikt kan worden om goederenstromen te bundelen. De volgende stap is het combineren van data met een model, waardoor het mogelijk is de impact van werkzaamheden of verbeteringen in het wegennet op $CO_2$ uitstoot of drukte op de wegen in beeld te brengen. Op deze manier worden de verschillende logistieke stromen in beeld gebracht en kunnen maatregelen voor het goederenvervoer gerichter worden ingezet. Hiermee kan bijvoorbeeld de vraag worden beantwoord welke goederenvervoerstromen ontstaan bij woningbouwprojecten en wat de impact van werkzaamheden zijn op deze projecten. Daarnaast wordt ingezet op innovaties om de vaarweg te digitaliseren en een vlotte doorvaart op het water te stimuleren. Daarbij wordt voortgebouwd op de ervaringen en inzichten van de voorgaande programmaperiode.




**Voorbeelden van projecten binnen dit thema zijn:**

- Dataverrijking logistiek, waarbij verschillende bestaande databronnen gecombineerd worden tot een logistiek verkeersmodel die de impact van infrastructurele maatregelen zichtbaar maken. Op het gebied van data, monitoring en modellen wordt samengewerkt met externe partijen zoals Rijkswaterstaat en MRA-Netwerk Digitalisering en Innovatie.
- Doorontwikkeling Metropolitaan Hubsysteem. De inzet is om een concrete ladingsstroom van weg naar water te brengen door de beschikbare capaciteit met Internet of Cargo zichtbaar te maken. Hierbij wordt samengewerkt met provincie Zuid-Holland en provincie Utrecht.
- Deelname aan onderzoeksprojecten ten behoeve van efficiënte en duurzame logistiek, zoals projecten vanuit onderzoek Nationale Wetenschapsagenda (NWA) en een Artificial Intelligence project voor logistiek onder leiding van TU Delft.



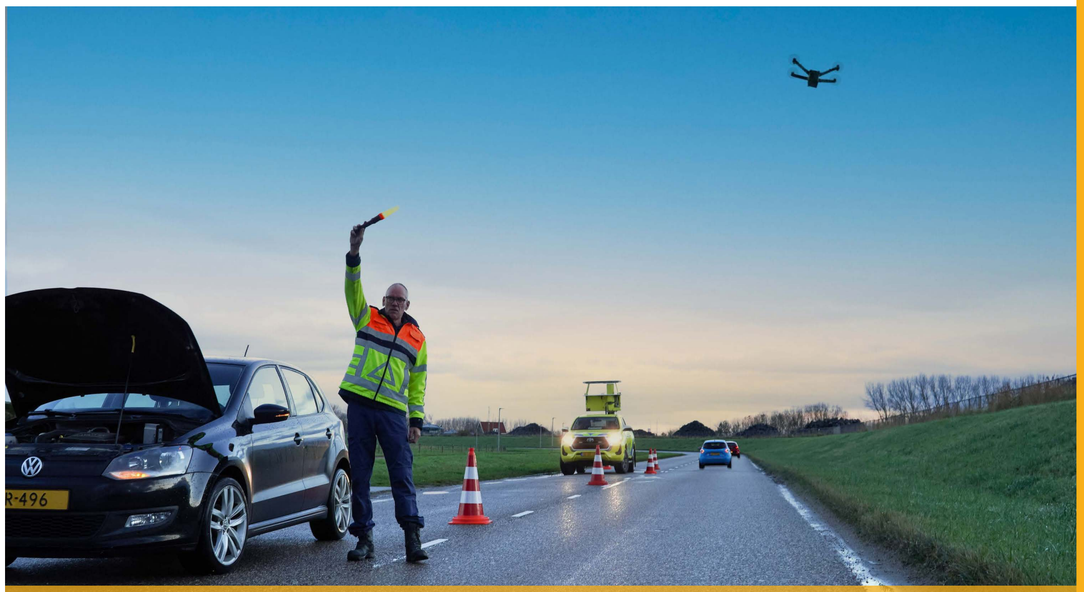
# Automatisering vervoermiddelen en drones

**Waarom dit thema?**

De automatisering van verschillende vervoermiddelen gaat gestaag verder tot het niveau waarop ze volledig geautomatiseerd zijn. Denk aan systemen die automobilisten helpen botsingen te voorkomen of op de juiste rijbaan te blijven. Of systemen die schepen helpen om automatisch op koers te blijven. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en draagt mogelijk bij aan het terugdringen van het chauffeurstekort. Het brengt ook uitdagingen met zich mee. Bijvoorbeeld de beantwoording van de vraag waaraan belijning of bebording moet voldoen om door de verschillende systemen goed leesbaar te zijn.
Ook de drone-technologie ontwikkelt zich snel. Dat biedt kansen om drones in te zetten om bijvoorbeeld gebouwen en bruggen te inspecteren of gerichter hulp te bieden bij verkeersongelukken waardoor de weg sneller vrij is. Tegelijkertijd brengt het gebruik van drones ruimtelijke vragen met zich mee: waar mogen ze opstijgen en landen en waar kunnen ze vliegen zonder overlast of gevaar op te leveren. De provincie moet vanwege haar taak als bevoegd gezag voor regionale luchtvelden (waar drone- en heliports ook onder vallen) kunnen afwegen wat de voor- en nadelen zijn voor de omgeving.

**Aanpak**

De provincie onderzoekt enerzijds wat deze geautomatiseerde systemen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Noord-Holland. Aan de andere kant stellen dergelijke systemen eisen aan de infrastructuur. Aan welke eisen moet de belijning op de provinciale wegen bijvoorbeeld voldoen?
Binnen het thema wordt een proef voorbereid om de mogelijkheden voor een zelfrijdende bus te beproeven. Ook worden de ontwikkelingen op gebied van zelfvarende schepen gevolgd.
Voor de drones beoordeelt de provincie, samen met andere overheden en bedrijven, in het SAMLAB (Sustainable Air Mobility) welke toepassingen voor drones mogelijk én wenselijk zijn en hoe we die verder kunnen ontwikkelen. Drones kunnen bijvoorbeeld ingezet worden bij inspecties van de infrastructuur of om sneller ter plaatse te zijn bij incidenten.
Vanuit de rol van bevoegd gezag voor regionale luchtvaart onderzoekt de provincie de impact van het gebruik van drones door andere partijen.



**Voorbeelden van projecten binnen dit thema zijn:**

- Onderzoek naar toepassingen van drone-technologie in het SAMLAB, zoals bij incident-management en beheer en onderhoud aan de infrastructuur. Op landelijk niveau wordt kennis en ervaring uitgewisseld met andere wegbeheerders.
- Proef met zelfrijdend openbaar vervoer op bedrijventerreinen bij Schiphol (SADC), voor het vervoer van reizigers van het treinstation Hoofddorp naar de bedrijven (als last mile transport).
- Volgen ontwikkelingen rondom autonoom varen en de impact voor de provinciale rol bepalen.



# Connected verkeer, infra en data

**Waarom dit thema?**

Goede informatie op basis van actuele data is nodig om reizigers goed te informeren zodat ze een afgewogen beslissing kunnen maken over de vervoerwijze, de tijd en de route waarop ze willen reizen. Tevens biedt de data tijdens het reizen input aan navigatie- en rijhulpsystemen, omdat automobilisten dan goed op de hoogte zijn van oponthoud en worden files en ongelukken voorkomen. Dit vraagt dat de provincie naast fysiek wegbeheerder ook steeds meer beheerder wordt van de digitale omgeving. Zo is het van belang dat wegwerkzaamheden, afsluitingen en opstoppingen goed in de voertuigen, navigatiesystemen en reisapps terecht komen. Goede data is ook van belang voor geautomatiseerde voertuigen zodat, bijvoorbeeld de maximumsnelheid op de weg, de ge- en verboden en de toegankelijkheid, goed worden doorgegeven aan het voertuig. Andersom kunnen voertuigen informatie geven over zaken als de staat van het wegdek, de belijning en de borden langs de weg.

**Aanpak**

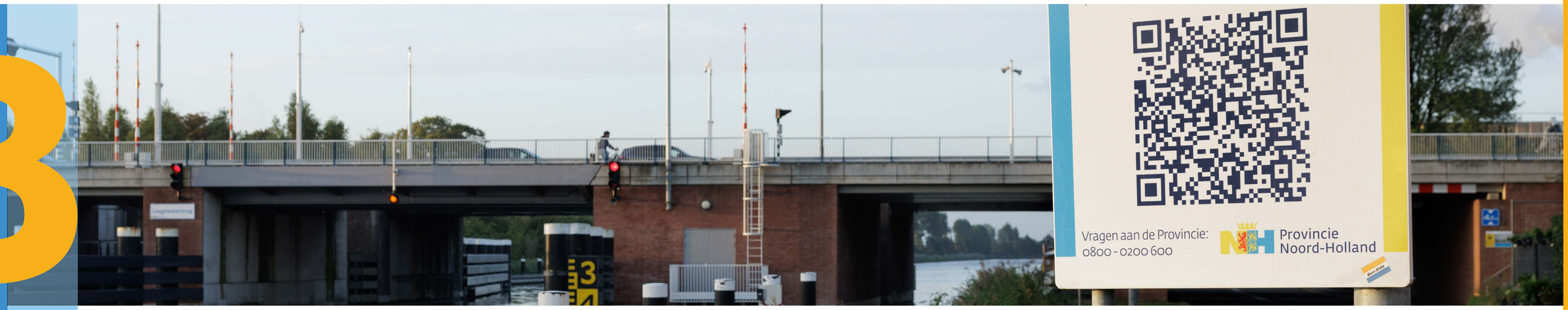
Op Europees niveau wordt hieraan gewerkt in het kader van de ITS richtlijn (Intelligent Transport Systems), waarin verplichte specificaties bij ITS-toepassingen worden vastgelegd zoals in de RTTI (Real Time Traffic Information) verordening. Hierin wordt beschreven welke data openbaar beschikbaar gesteld moeten worden. Het verkrijgen, ontsluiten en verbeteren van data is ook nodig om een bijdrage te leveren aan de opgaven van de provincie en haakt aan bij de landelijke ontwikkelingen in het digitaal stelsel mobiliteitsdata (DSM). Daarnaast wordt gekeken welke innovatieve toepassingen, zoals slimme sensoriek (LIDAR, camera's, geluidsmetingen) een waardevolle bijdrage kunnen leveren. Technologische ontwikkelingen bieden ook kansen om data verkregen uit voertuigen (auto's, schepen) te benutten voor effectief en efficiënt assetmanagement en verkeersmanagement.



**Voorbeelden van projecten binnen dit thema zijn:**

- Verbeteren van de fietsdata. Door digitalisering en flexibilisering van fietstellingen ontstaat beter inzicht in de fietsstromen voor beter verkeersmanagement.
- Toepassen van slimme sensoren, LIDAR en radar bij kruispunten om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren en beheerkosten te besparen. Hierbij wordt samen-gewerkt met bedrijven die innovatieve technologie in de praktijk willen brengen.
- Mobiliteitsdata: In (nieuwe) auto's zijn rijhulpsystemen zoals snelheidsassistenten en rijstrookhulp verplicht. Om aan de Europese regelgeving rondom mobiliteitsdata te voldoen worden de eisen aan provinciale verkeersborden en verkeersbesluiten in kaart gebracht. Op landelijk niveau vindt hierover afstemming plaats met andere wegbeheerders.

# 3




## 3.1 Innovatiecultuur en de overdracht naar inbedding

De effecten van slimme oplossingen worden pas echt zichtbaar als ze op grote schaal worden toegepast. Met dit innovatieprogramma kiest de provincie hierin een actieve, stimulerende rol zodat kansrijke innovaties sneller en beter worden benut.

Nieuwe ideeën worden vaak enthousiast ontvangen, lastiger is het zodra opschaling de bestaande werkwijzen raken. Het opschalen en beheren van innovatieve toepassingen vereist aandacht en flexibiliteit in de processen. Een duidelijke koppeling van innovaties aan doelen, het betrekken van de organisatie en het communiceren over de innovaties helpen om commitment en draagvlak te krijgen.

Het innovatieprogramma staat niet op zichzelf, maar vergt een vroegtijdige en actieve verbinding met relevante partijen, zoals gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen. Gebruikers van de toepassing worden vroegtijdig betrokken, want de impact van een innovatie valt of staat met de mate van gebruik. Regelmatig contact met de interne organisatie is van belang om te signaleren wat knelpunten zijn waar een innovatie eventueel de oplossing kan zijn. En ook om gedurende de uitvoering van het project in beeld te krijgen wat de kansen en potentie voor opschaling en inbedding van innovaties zijn. Daarbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van al bestaande structuren, zoals de werksessies met gemeenten voor het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) en het Regionaal Datateam (RDT). Opgedane leerervaringen, inzichten en goede voorbeelden worden uitgedragen in diverse samenwerkingsverbanden, werkgroepen op symposia en via diverse media.

**Uitgevoerd project: Nieuwe lasertechniek bij verkeerslichten**

Voertuigen, fietsers en wandelaars worden bij verkeerslichten gedetecteerd met behulp van lussen en drukknoppen. Een nieuwe techniek, LIDAR, gebruikt laser om de omgeving af te tasten. De techniek die minder gevoelig is voor licht of weersomstandigheden dan camera's is belangrijk voor autonome voertuigen. Bovendien kan het voetgangers en (verschillende soorten) fietsers onderscheiden. De provincie test in de praktijk hoe deze techniek zich verhoudt tot de huidige detectiemethoden qua kwaliteit en kosten.

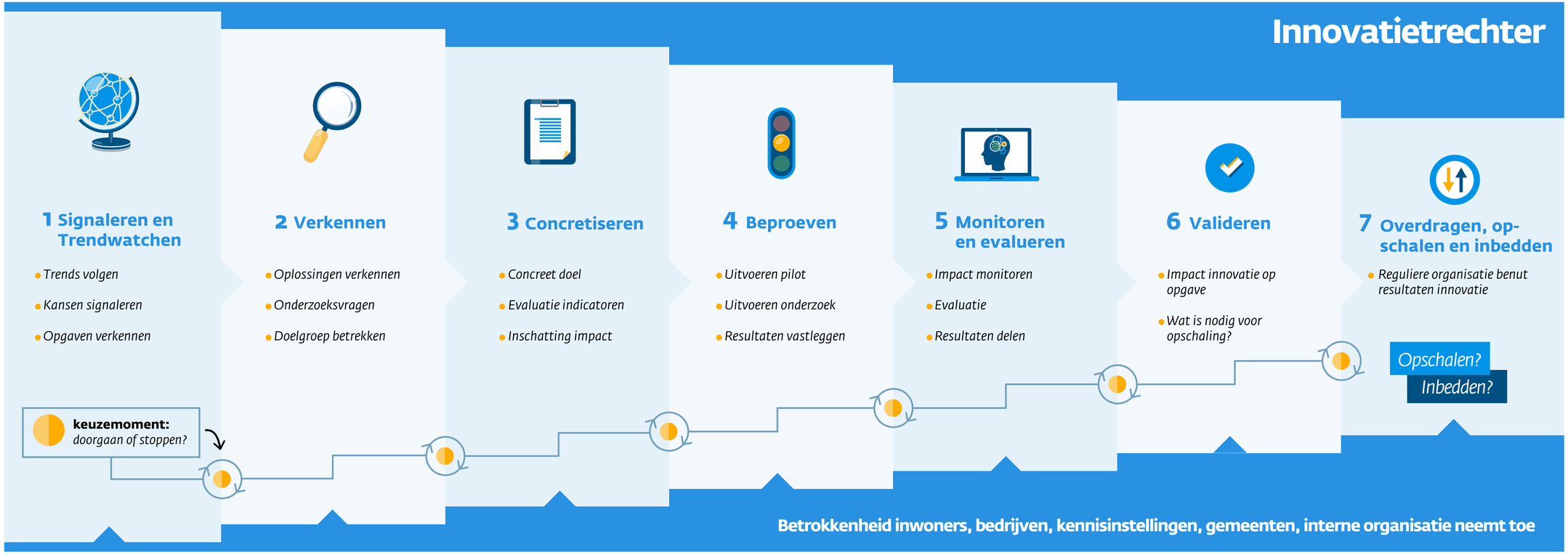


## 3.2 Werkwijze Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer

Bij het verkennen, beproeven en evalueren van kansrijke innovaties hanteren we een zogenaamde ‘innovatietrechter’. Aan het begin worden veel innovaties bekeken en gaandeweg vallen er per fase projecten af die niet (meer) voldoen aan de criteria die de provincie stelt (zie bijlage 1). Na elke fase wordt er geëvalueerd, gekeken in hoeverre het project bijdraagt aan de opgaven van de provincie, welke nieuwe inzichten en leerervaringen zijn opgedaan en wat zinvolle vervolgstappen zijn. Als er voldoende potentie is, kan een ontwikkeling of al een mogelijk project overgaan naar de volgende fase. Aan het einde blijft er een handvol over die na selectie en validatie van voldoende niveau worden gevonden om op te schalen. Hierdoor lijkt een deel van de inspanningen voor niets te zijn.

Dat is echter een misvatting. De kennis die wordt opgedaan met het uitproberen en testen van innovaties, is essentieel om tot succesvolle opschaling te komen van het beste idee.

Het daadwerkelijk op grote schaal implementeren van de oplossingen ligt buiten de scope van dit innovatieprogramma. Daarom wordt, naarmate het project verder in de innovatietrechter komt, de betrokkenheid vergroot van de organisaties die naar verwachting een rol hebben bij deze opschaling. In de figuur is dat aangegeven door de blauwe balk die steeds groter wordt. Bij sommige projecten is dat de provincie zelf, in andere gevallen gaat het om gemeenten of andere organisaties.




De innovatietrechter met de verschillende fasen van een innovatieproject

### Signaleren en trendwatchen

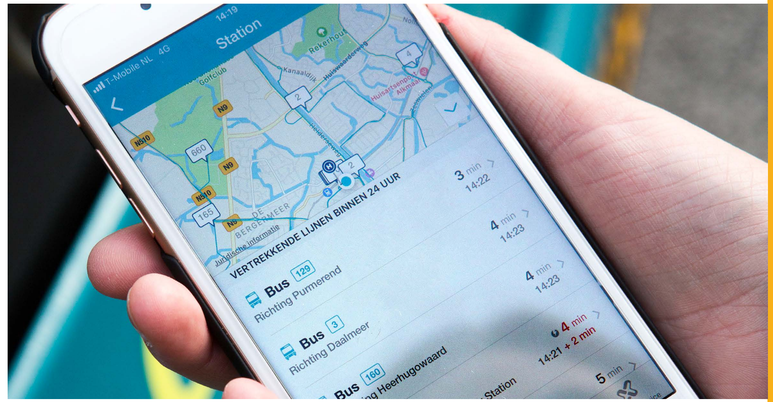
Aan het begin van de innovatietrechter wordt gesignaleerd welke ontwikkelingen op de provincie afkomen en welke grote trends zich aftekenen die invloed kunnen hebben op de mobiliteit in de provincie Noord-Holland. Het gaat hierbij om maatschappelijke en technologische ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van nieuwe vervoersconcepten en de acceptatie daarvan. Ook wordt gekeken naar de bijdragen die innovaties kunnen leveren aan het assetmanagement en de robuustheid van de provinciale infrastructuur. In deze fase worden onderzoeken uitgevoerd en voorstellen ontwikkeld om projecten op te nemen in het innovatieprogramma op basis van de criteria in bijlage 1.

In deze fase worden onder andere trendanalyses uitgevoerd en onderzoeken naar de impact van nieuwe technologische ontwikkelingen (o.a. AI en data). Er wordt nationaal en internationaal kennis gedeeld om te kijken wat de laatste stand van zaken is. Tegelijkertijd wordt de behoefte in beeld gebracht die binnen de organisatie leeft voor innovaties op het gebied van het gebruik en de inrichting van de provinciale assets. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar de weerbaarheid en robuustheid van infrastructuur als het gaat om bereikbaarheid tijdens calamiteiten en digitale veiligheid.

### Verkennen, concretiseren en beproeven

Na de eerste fase volgen de fases waarin een project steeds meer gestalte krijgt en de innovatie kan worden uitgeprobeerd. Hierbij is de behoefte om het zo concreet mogelijk te maken. Zodat uiteindelijk een proef of pilot op straat uitgevoerd kan worden, zoveel mogelijk in bestaande condities, mits de verkeersveiligheid dat toelaat.

Projecten worden veelal in samenwerking met andere partijen, zoals gemeenten, Metropoolregio Amsterdam (MRA) of kennisinstellingen uitgeprobeerd. Daarnaast wordt bij de start van een project gekeken, wat er al elders is gedaan en wat we kunnen leren van andere provincies en gemeenten. Waar mogelijk worden de inwoners van Noord-Holland hierbij ook betrokken.









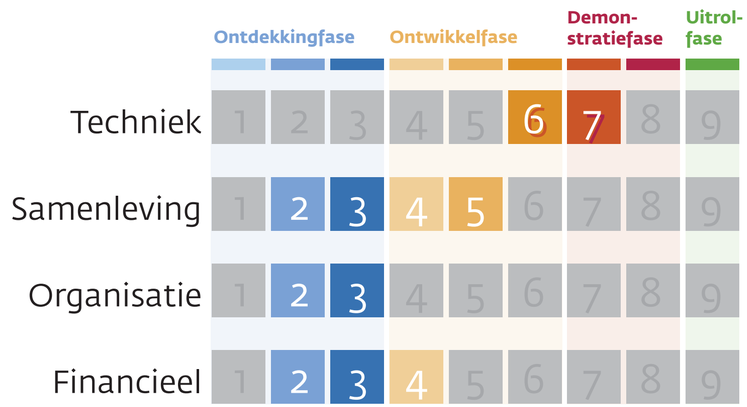
## Monitoren en evalueren

Het programma is gericht op het maken van maatschappelijke impact bij opschaling. Bij innovatie-projecten zijn effecten vaak niet direct merkbaar of het duurt relatief lang voordat de impact zichtbaar wordt. Er wordt gebruik gemaakt van twee inmiddels landelijk geaccepteerde methoden. Bij de ene methode wordt beredeneerd welke factoren effect op elkaar hebben en hoe het doorwerkt in een bijdrage aan de provinciale opgaven. Deze directe en indirecte effecten worden weergegeven in een zogenoemd causaliteitsdiagram.

Bij de tweede evaluatiemethode wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde 'readinesslevels', waarmee beoordeeld wordt in hoeverre een toepassing gereed is voor opschaling.

Op een schaal van 1 tot en met 9 wordt gekeken in hoeverre de techniek klaar is om een innovatie verder te brengen, de maatschappij er klaar voor is, de organisatie in staat is het uit te voeren en in hoeverre het financieel haalbaar is. Hoe hoger op de schaal, hoe geschikter de innovatie is om op te schalen.

Voor de opschaling van innovaties zijn alle vier de aspecten van belang. Met het doorlopen van de innovatietrechter draagt het programma bij aan het verhogen van de readiness levels en daarmee aan de potentie voor opschaling. Daarbij wordt streng gekeken naar de (potentiële) bijdragen die de innovaties leveren aan de opgaven van de provincie Noord-Holland.



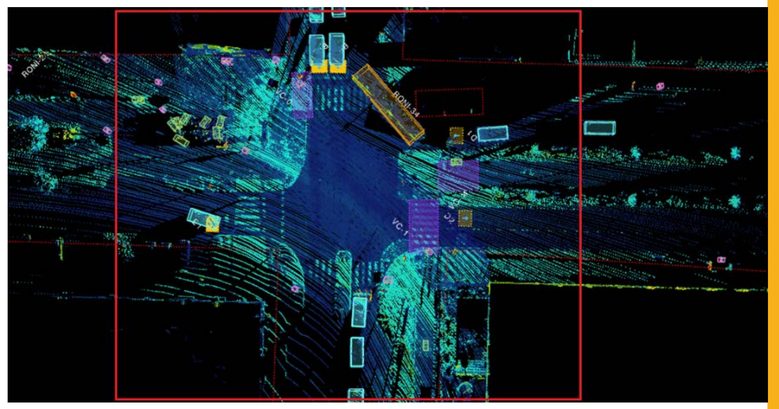

Evaluatiemethode Readiness levels

## Valideren en overdragen

Het innovatieprogramma zorgt ervoor dat kansrijke innovaties dermate getest en beproefd zijn dat de uitvoeringsorganisatie (provincie, gemeenten, bedrijven, etc.) ze kan oppakken en uitrollen. Bijvoorbeeld: een techniek om voertuigen te detecteren zoals LIDAR bij kruispunten wordt net zolang beproefd tot vast staat dat het efficiënter en effectiever is en een bijdrage levert aan de doelen van de provincie. Vervolgens kan de organisatie LIDAR stapsgewijs bij kruispunten introduceren en detectielussen uitfaseren. De kennis van beproefde innovaties wordt gedeeld met gemeenten en regionale en nationale samenwerkings-verbanden. Ook zorgt het programma ervoor dat kennis en ervaring landelijk een plek krijgt in de ontwikkeling van standaarden en beleid.

Bij elke stap van de innovatie wordt de uitvoeringsorganisatie en relevante partijen betrokken en gekeken naar de potentie voor opschaling. Bij de laatste stap wordt het project opgeleverd met een advies over het vervolg. Het advies kan zijn om het project voor de uitvoering van opschaling over te dragen aan een uitvoeringsorganisatie, zoals de provincie, gemeenten of bedrijven. Het (vroegtijdig) advies kan ook zijn om niet verder te gaan met de innovatie omdat de bijdrage aan de provinciale opgaven te gering is.

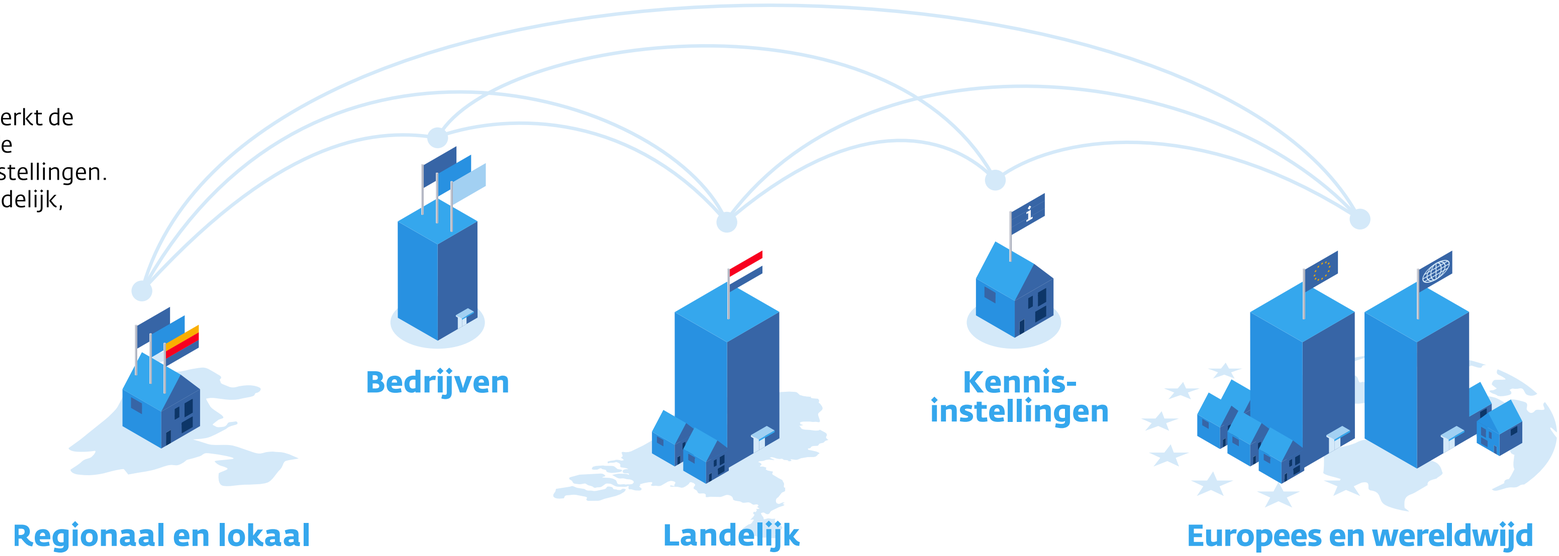
In het geval de innovatie niet bij onszelf ligt, zoals bij zelfrijdende voertuigen, deelmobiliteit, drones, kan het advies zijn de ontwikkeling toe te staan, deze actief te beïnvloeden of te blijven volgen.



LIDAR

## 3.3 Samenwerking

Bij de uitwerking van projecten werkt de provincie samen met verschillende overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Dat gebeurt lokaal, regionaal, landelijk, Europees én wereldwijd.




**Regionaal en lokaal**

In de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is de provincie vertegenwoordigd in het Platform Digitalisering en Innovatie in Mobiliteit waarin de Smart Mobility-projecten worden afgestemd en gezamenlijk opgepakt. Voor het ophalen van de behoefte aan innovaties en de uitrol van de beproefde innovaties wordt samengewerkt met gemeenten en provincie Flevoland in het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Daarnaast vindt er afstemming plaats via de Provinciale Verkeer- en Vervoerberaden. Op het gebied van data wordt samengewerkt in het Regionaal Datateam dat gemeenten ondersteunt bij het inwinnen en gebruiken van mobiliteitsdata.

**Landelijk**

Landelijk werkt de provincie samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om kennis uit te wisselen en het beleid te beïnvloeden, bijvoorbeeld als het gaat om autonoom vervoer. Wegbeheerders werken samen op het gebied van verkeersmanagement in het Landelijk Verkeersmanagement Beraad. De provincie is aangesloten bij kennis-netwerken en belangenvertegenwoordigers zoals Connekt. Bij concrete projecten wordt samengewerkt, zoals de samenwerking met Rijkswaterstaat bij de inzet van drones voor incidentmanagement. Daarnaast is de provincie vertegenwoordigd in het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata en betrokken bij de landelijke digitale knooppunten voor mobiliteitsdata.

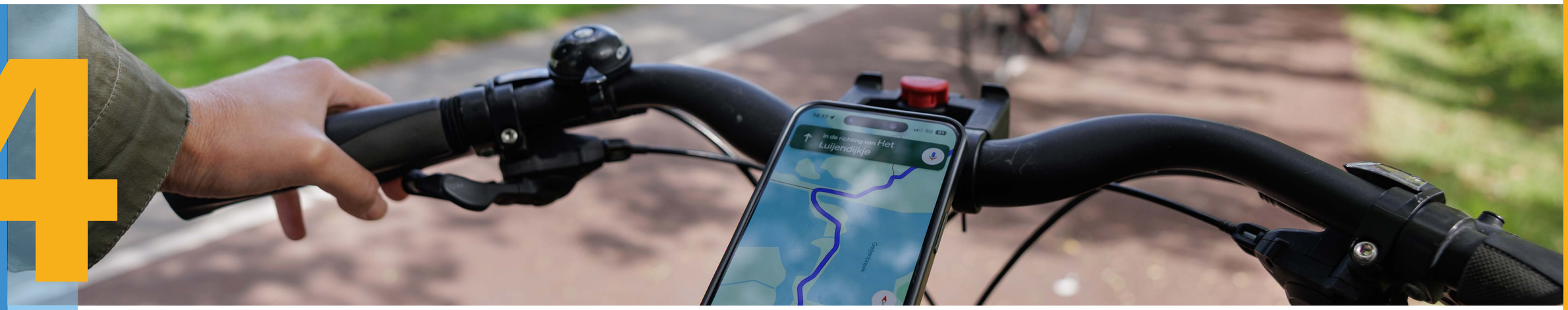
**Bedrijven en kennisinstellingen**

Bedrijven en kennisinstellingen zijn samenwerkingspartners voor de innovatieve onderzoeken en projecten. Denk hierbij aan bedrijven op het gebied van detectie en datasystemen, autonoom rijden of een onderzoeksinstelling zoals TNO en universiteiten. Voor bedrijven die hun ontwikkelde innovaties in de praktijk willen beproeven wordt een testomgeving aangeboden. Hieraan worden wel eisen gesteld. De veiligheid mag niet verslechteren, bedrijven moeten hun oplossing kosteloos inbrengen, de provincie kan beschikken over de data en informatie van het project en bedrijven dienen mee te werken aan een gezamenlijke evaluatie.

**Europees en wereldwijd**

Veel wet- en regelgeving die betrekking heeft op mobiliteit, wordt Europees bepaald. Voor het programma is het van belang om vinger aan de pols te houden in Europa. Dat gebeurt via vertegenwoordigers in het Huis van de Nederlandse Provincies en Europese netwerken voor steden en regio's (POLIS), openbaar vervoer (UITP) en intelligente verkeers-toepassingen (ERTICO). Ook werkt de provincie samen met onder andere Baden-Württemberg om te lobbyen voor Europese subsidies en meer aandacht voor de verbinding tussen stad en platteland. Wereldwijd wordt samengewerkt met Californië om snel toegang te krijgen tot innovaties en om kennis uit te wisselen over bijvoorbeeld automatisering van voertuigen en standaarden voor data-uitwisseling.

# 4




## 4.1 Financiën

Voor de uitvoering van het Innovatieprogramma verkeer en vervoer is in de periode 2026-2030 een budget van € 9,5 miljoen beschikbaar. De verdeling van de financiële middelen over de thema's van het innovatieprogramma is te vinden in de tabel hiernaast.

Vanwege het innovatieve karakter kan tijdens de looptijd zo nodig tussen de uitgaven van de ontwikkelingen en de thema's worden geschoven. Overkoepelende kosten (zoals trendwatching, weerbaarheid, privacy, security, monitoring en evaluatie) worden door meerdere thema's gedragen. Het totale budget is taakstellend. Omdat het innovatieprojecten betreft, is het programma géén investering en worden de kosten niet geactiveerd. Alle bedragen zijn exclusief btw en exclusief inzet intern personeel. Eventuele subsidies of overdrachten vanuit andere programma's komen zowel aan de inkomsten als de uitgaven kant hier bovenop. Daarnaast kan er aanvullend nog sprake zijn van bijdragen van derden in de vorm van een bijdrage in mensen en/of middelen (in-kind).

**Prognoses**

| Thema | Budget |
|---|---|
| Innovatie publieke mobiliteit | € 2.000.000 |
| Innovatie verkeers- en mobiliteitsmanagement | € 1.600.000 |
| Innovatie logistiek | € 1.200.000 |
| Automatisering vervoermiddelen en drones | € 2.100.000 |
| Connected verkeer, infra en data | € 2.600.000 |
| **Totaal 2026-2030** | **€ 9.500.000** |

## 4.2 Communicatie

Goede communicatie is van belang om inwoners te betrekken en te informeren over de innovaties die de provincie gaat onderzoeken of inzetten. Inwoners zijn vaak de gebruikers die te maken krijgen met nieuwe toepassingen en daarom bepalen of de innovatie succesvol is. Door ook afwegingen en dillema's te delen, ontstaat sneller begrip en vertrouwen.

Innovaties en technologische ontwikkelingen hebben altijd een doel: bijdragen aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid of bereikbaarheid. Dit doel komt in alle verhalen terug.
Communicatie vergroot de bewustwording om anders en schoner te reizen en kan onderwerpen agenderen bij Rijk of EU. Dit sluit naadloos aan op de communicatiestrategie verkeer en vervoer.

Naast publiekscommunicatie richt dit programma zich op medeoverheden, bedrijven, kennisinstellingen en de interne organisatie, waarbij de doelgroep altijd centraal staat.
Het goed meenemen en enthousiasmeren van interne collega's en medeoverheden is cruciaal: zij zijn belangrijke ambassadeurs en bepalen mede het succes van innovaties en de opschaling daarvan.

Ook wordt ingezet op kennisuitwisseling, inzicht krijgen in opgaven op gemeentelijk niveau en het vergroten van draagvlak bij relevante partijen voor de uitvoering van opschaling van succesvolle toepassingen.

## 4.3 Verantwoording

Bij innovaties is er vaker dan bij reguliere projecten sprake van onverwachte uitkomsten, problemen of ontwikkelingen. Om die reden wordt de planning en aanpak regelmatig geactualiseerd. Ook duurt het bij innovatieve projecten vaak enige tijd voordat de (evaluatie) resultaten zichtbaar zijn. GS en PS worden geïnformeerd over de voortgang en resultaten van de processen en projecten met een tweejaarlijkse voortgangsrapportage als verzameldocument voor alle projecten. Besluitvorming over grotere innovatie-projecten of impactvolle opschalingsvragen verloopt via GS. Provinciale Staten worden over deze onderwerpen separaat geïnformeerd.

**Uitgevoerd project: Toolbox Smart Mobility bij evenementen**

Er is een toolbox met maatregelen ontwikkeld om op basis van data-analyse en inzet digitale media en middelen de weggebruiker te kunnen (bij)sturen bij wegwerkzaamheden en evenementen. Doel is om wegcapaciteit en gebruik beter in evenwicht te brengen. Bij provinciale wegwerkzaamheden en bij evenementen zoals Kerstmarkt Haarlem, SAIL, Formule 1 is de toolbox inmiddels ingezet.



# Bijlage 1 – Criteria voor projecten




Voor de opname van projecten in het Innovatieprogramma verkeer en vervoer en bij elke fase die daarna volgt, gelden de volgende criteria:

- Er is een goede verwachting dat het project een bijdrage gaat leveren aan het doel van het innovatieprogramma: 'De provincie Noord-Holland signaleert, verkent en beproeft kansrijke innovaties die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefomgeving verbeteren. Dit draagt bij aan een betere toegang tot mobiliteit, een robuuste en betrouwbare (digitale) infrastructuur en een grotere effectiviteit van de provinciale organisatie.'
- Het sluit aan bij (een van) de rollen van de provincie als wegbeheerder, concessieverlener en beleidsmaker en past bij het profiel Noord-Holland.
- Het project draagt bij aan kennisopbouw.
- Het project of de te ontwikkelen kennis is niet al elders uitgevoerd of opgedaan.
- Er is sprake van cofinanciering door derden. (indien mogelijk)
- Het project is uitvoerbaar en haalbaar in de periode van het Innovatieprogramma.
- Wanneer het een project betreft dat door een andere organisatie wordt opgepakt: er wordt ervaring mee opgedaan of kennis verworven of door de provincie ingebracht die niet op een andere wijze kan worden verkregen.
- Er is een redelijke verwachting dat de readinesslevels (zie bij evaluatie) toenemen als gevolg van het beproeven van de innovatie.
- Het technische readinesslevel (TRL) zit bij aanvang minimaal op een niveau aan het einde van de ontwikkelfase (niveau 5/6).

# Bijlage 2 – Overzicht projecten Focus Smart Mobility

Stand van zaken september 2025

| | | | Status project | | | | Bijdrage aan opgaven | | | | | | Vervoerswijze | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | In uitvoering | Opgepakt in organisatie | Vervolg in programma | Afgerond, geen vervolg | Bereikbaarheid | Veiligheid | Gezonde leefomgeving | Toegang Mobiliteit | Robuustheid infrastructuur | Efficiëntie en effectiviteit organisatie | Voetganger | Fiets | Publieke mobiliteit | Auto | Vervoer over water | Logistiek |
| | Totaal projecten | | 8 | 16 | 3 | 6 | 25 | 12 | 16 | 11 | 15 | 14 | 5 | 10 | 12 | 12 | 4 | 12 |
| | Totaal % | | 24% | 48% | 9% | 18% | | | | | | | | | | | | |
| | **Titel** | **Omschrijving** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Strategie hubs personenvervoer | Hubstrategie Noord-Holland, waarin is uitgewerkt hoe in de provincie Noord-Holland een netwerk van hubs gerealiseerd kan worden. Vastgesteld in Provinciale Staten en besproken in de Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB). | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| 2 | Handreiking Integratie mobiliteitshubs | De handreiking om de kwaliteit van hubs te beoordelen en te verbeteren met aanbevelingen op het gebied van fysieke, digitale en democratische integratie. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| 3 | Handreiking businesscase mobiliteitshubs | De handreiking biedt gemeenten (financiële) kennis en handvatten voor een succesvolle ontwikkeling van de bussinesscase bij mobiliteitshubs. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | |
| 4 | Serious game VerduurSamen | Op aanvraag van gemeenten is het ontwikkelde en getestte spel VerduurSamen beschikbaar. Het helpt om te komen tot een samenhangend pakket van maatregelen om duurzaamheid en leefbaarheid in een gebied te vergroten. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 5 | Gedragsexperiment P+R Muiden | Onderzoek naar gebruik van de hub en factoren die het gebruik vergroten. De ervaringen helpen om de hubstrategie verder te verfijnen. | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ | ✓ | | |
| 6 | Auto van de straat | Praktijkproef, waarin bewoners in een wijk electrische auto's deelden, zodat zij zoveel mogelijk hun eigen auto konden laten staan. Biedt gemeenten kennis voor de ontwikkeling van deelmobiliteits-beleid. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ | | |
| 7 | Onderzoek concessie-eisen aan in/uitstappen | Met deze praktiijkproef wordt onderzocht of er andere betaalsystemen zijn waarmee de in/uitstaptijd kan worden versneld. De tijdsduur van in- en uitchecken is een bepalende factor voor de rijdtijd van bussen en daarmee de kosten. | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | | ✓ | | | |
| 8 | MaaS-waardige eisen | Deelname aan regionale/landelijke werkgroepen. Ontwikkelen volgen op gebied van: standaardisatie van eisen, standaardisatie van voorwaarden rondom deelmobiliteit en verzamelen en toegankelijk maken van deelmobiliteitsdata. | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ | | | | | ✓ | | | |
| 9 | Deelfietsen R-net haltes Gooi- en Vechtstreek | Ontwikkeling van een ontwerp en implementatieplan deeffietssysteem voor regio Gooi en Vechtstreek. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | | |
| 10 | Bereikbaarheidskaart logistiek | De ontwikkelde bereikbaarheidskaart biedt logistieke partijen inzicht waar ze in de stad mogen rijden en welke gebieden een vergunning vereisen. Op initiatief van de gemeentes Amsterdam en Utrecht gemaakt en met hulp van de provincies Noord-Holland en Utrecht opgeschaald naar landelijk niveau. | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ |
| 11 | Verkeersvoorspelling logistiek | Ontwikkeling van een reistijdenvoorspellingsmodel logistiek, Tripcast, om op basis van voertuig-karakteristieken (hoogte, zwaarte, breedte, milieuzone) de route en reistijden beter te voorspellen. | | | | ✓ | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | ✓ |
| 12 | Bouwlogistiek efficiënter | Om de te verwachtte bouwlogistieke vervoersstromen in kaart te brengen is een digitaal bouwdashboard ontwikkeld.. | | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | | ✓ |

| | | | Status project | | | | Bijdrage aan opgaven | | | | | | Vervoerswijze | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | In uitvoering | Opgepakt in organisatie | Vervolg in programma | Afgerond, geen vervolg | Bereikbaarheid | Veiligheid | Gezonde leefomgeving | Toegang Mobiliteit | Robuustheid infrastructuur | Efficiëntie en effectiviteit organisatie | Voetganger | Fiets | Publieke mobiliteit | Auto | Vervoer over water | Logistiek |
| Totaal projecten | | | 8 | 16 | 3 | 6 | 25 | 12 | 16 | 11 | 15 | 14 | 5 | 10 | 12 | 12 | 4 | 12 |
| Totaal % | | | 24% | 48% | 9% | 18% | | | | | | | | | | | | |
| | Titel | Omschrijving | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Logistieke stromen bij werkzaamheden | Bij werkzaamheden op de A7 bij Purmerend zijn knelpunten en mogelijke maatregelen inzichtelijk gemaakt. De ervaringen worden benut bij een vervolgproject om tot een logistiek verkeersmodel te komen. | | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ |
| 14 | Metropolitaan Hub Systeem | Samen met provincies Zuid-Holland, Utrecht is en stichting MHS is een concept ontwikkeld met emissievrije duwboten-/bakken, volgens een vaste vaarroute en vaste en flexibele overslagpunten om verschuiving van goederenvervoer van weg naar water te stimuleren. | ✓ | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | ✓ | ✓ | |
| 15 | Netwerkvisie Logistieke Hubs | Een visie voor logistieke hubs en pakketkluizen isontwikkeld en opgenomen in de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek ten behoeve van uitrol via de gemeentes. | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 16 | Scenariostudie naar de toekomst | Toekomstscenario's zijn ontwikkeld om te helpen bij bewustwording en omgaan met onzekerheden van de toekomst. Vervolg: agenderen ontwikkelingen die van belang zijn om stappen te zetten in de mobiliteitstransitie en bepalen van handelingsperspectieven. | | ✓ | | | | | | | | ✓ | | | | | | |
| 17 | Mobiliteitsrechtvaardigheid | Een studie over mobiliteitsrechtvaardigheid is uitgevoerd, waarbij inzicht is verkregen hoe de onrechtvaardigheid is opgebouwd en welke groepen de meeste problemen kennen. Wordt nu regulier meegenomen bij ontwikkeling mobiliteitsbeleid en projecten. | | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | | | | ✓ | | | | |
| 18 | Vrachtwagenprioriteit | Onderzocht is of vrachtwagens dusdanig prioriteit kunnen krijgen dat zij minder hoeven te stoppen en op te trekken (focus op eenvoud, technische werking en betaalbaarheid). Resultaat is een simpele en betaalbare oplossing die wordt voorbereid om te realiseren. | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | | | | | | ✓ |
| 19 | Verkeersveiligheid verbeteren voor het verkeer, weginspecteurs en wegwerkers | Getest is – met positief resultaat – of de weginspecteur bij een pech- of ongeval automatisch een waarschuwing naar automobilisten kan sturen. Aankomende automobilisten krijgen hierdoor vroegtijdig een signaal op het dashboard. Vervolg is inzetten op concrete regelgeving op EU-niveau. | | | | ✓ | | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ | | | |
| 20 | Scan bordenareaal voor ISA | ISA (intelligente snelheidsassistent). In dit project wordt de data over de provinciale verkeersborden gekoppeld aan het landelijke datatoegangspunt en wordt een controle op deze data uitgevoerd. Als vervolg wordt nu gewerkt aan een betere synchronisatie tussen de provinciale borden database en landelijke borden database van het NDW. | | ✓ | | | | | | | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ |
| 21 | Praktijktest rijhulpsystemen | Binnen dit project is onderzocht hoe op de provinciale wegen rijhulpsystemen in personenauto's functioneren. Er blijkt geen reden om de weginrichting aan te passen wat betreft infrastructuur/ snelheidsborden. | | | | ✓ | | ✓ | | | ✓ | | | | ✓ | | | |
| 22 | Analyse hoeveelheid voertuigen positieberichten versturen | Onderzocht is hoeveel voertuigen op provinciale wegen positieberichten uitzenden en welk type voertuigen dit zijn om de impact te bepalen die de gebruikte techniek maakt. | | | | ✓ | | ✓ | | | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ |
| 23 | Focus op de fiets | In dit project zijn met positief resultaat mogelijkheden getest om fietsers meer groen te geven bij verkeerslichten op doorfietsroutes en schoolroutes (onderzoek bij 11 provinciale kruisingen). De provinciale verkeerslichten zijn ondertussen waar mogelijk aangepast. | | ✓ | | | ✓ | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | | | | |

| | | | In uitvoering | Opgepakt in organisatie | Vervolg in programma | Afgerond, geen vervolg | Bereikbaarheid | Veiligheid | Gezonde leefomgeving | Toegang Mobiliteit | Robuustheid infrastructuur | Efficiëntie en effectiviteit organisatie | Voetganger | Fiets | Publieke mobiliteit | Auto | Vervoer over water | Logistiek |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Totaal projecten ▸ | 8 | 16 | 3 | 6 | 25 | 12 | 16 | 11 | 15 | 14 | 5 | 10 | 12 | 12 | 4 | 12 |
| | | Totaal % ▸ | 24% | 48% | 9% | 18% | | | | | | | | | | | | |
| | **Titel** | **Omschrijving** | **Status project** | | | | **Bijdrage aan opgaven** | | | | | | **Vervoerswijze** | | | | | |
| 24 | QR borden op vaarwegen | Borden langs vaarroutes bij bruggen zijn vervangen door borden met een QR-code. Schippers kunnen de QR-code scannen voor de laatste vaarweginformatie en op termijn een aanvraag doen voor een brugbediening. Er zijn bij 48 bruggen in totaal 96 borden vervangen. | | ✓ | | | ✓ | | | | ✓ | ✓ | | | | | ✓ | |
| 25 | Project Slim en duurzaam reizen naar sportclubs | Samen met gemeenten en sportclubs wordt met data knelpunten geanalyseerd en vervolgens gekeken hoe met kleine maatregelen nabij sportclubs de bereikbaarheid met de fiets beter en duurzamer kan. De eerste analyse is afgerond. | ✓ | | | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | | | | |
| 26 | Toolbox Smart Mobility | Er is een toolbox met maatregelen ontwikkeld om op basis van data-analyse en inzet digitale media en middelen de weggebruiker te kunnen (bij)sturen bij wegwerkzaamheden en evenementen. Doel is om wegcapaciteit en gebruik beter in evenwicht te brengen. Bij provinciale wegwerkzaamheden en bij evenementen zoals Kerstmarkt Haarlem, Sail, Formule 1 en bezoek musea is de toolbox inmiddels ingezet. | | ✓ | | | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| 27 | Data uit voertuigen (RoMo) | Onderzocht is of informatie uit auto's (via de automobielfabrikant) bruikbaar is voor assetmanagement, bepalen gevolgen weersomstandigheden (zoals ijzel) en lokaliseren verkeersveiligheid. Deze data is gevisualiseerd en geanalyseerd. De bruikbaarheid van de data verschilde per item. Landelijk wordt dit opgepakt met meer autofabrikanten. | | | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ | | |
| 28 | Automatisering Openbaar Vervoer | Onderzocht wordt of en hoe autonome voertuigen een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van landelijk gebied en bedrijventerreinen. Op dit moment blijkt een verantwoorde businesscase voor leveranciers om deze voertuigen te ontwikkelen de grootste uitdaging. Op basis van de markt-verkenning en studies aanbevelingen gedaan. | ✓ | | | | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | | ✓ | | | |
| 29 | Inzet drones bij Incident Management | Onderzocht wordt op welke wijze drones kunnen bijdragen aan incidentmanagement en asset-management op provinciale en rijkswegen. Focus ligt op snellere en betere informatievoorziening via live videobeelden en op data-inwinning voor natuurbeheer en het beheer van wegen en vaarwegen. | ✓ | | | | ✓ | | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ | | |
| 30 | Doorstroming Nood- en hulpdiensten bij verkeers-lichten en bruggen | Een informatieketen is ontwikkeld en getest waarbij nood- en hulpdiensten automatisch groen licht krijgen en verkeerslichten en brugopeningen worden afgestemd. | | | | ✓ | ✓ | ✓ | | | | | | | | ✓ | ✓ | |
| 31 | Alternatieve detectie bij verkeerslichten | Onderzocht wordt of er een goedkoper alternatief is voor huidge detectie die plaats vindt via lussen en drukknoppen, zoals Lidar. | ✓ | | | | | | | | ✓ | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 32 | Innovatieve fietstellingen | Onderzocht wordt of innovatieve 'semi-permanente' fietstelsystemen kunnen bijdragen aan inzicht over fietsen voor beleidskeuzes en -monitoring. | ✓ | | | | | | | | | ✓ | | ✓ | | | | |
| 33 | Duurzaam verkeers-management | Onderzocht is wat de impact is van herrouteringsmaatregelen vrachtverkeer op de directe leefomgeving op basis van waargenomen geluidsbelasting en de stikstof uitstoot. | | | | ✓ | ✓ | | ✓ | | | | | | | | | ✓ |

Provincie
Noord-Holland

# Colofon

**Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2025**


**Inhoud**
Provincie Noord Holland
Directie Beheer en Uitvoering en Directie Beleid

**Vormgeving en illustraties**
De Graphics

**Dossiernummer**
2457413/2457431

December 2025




## 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 Forum voor Democratie

Heeft de onderstaande rondvraag over de Sluizenroute IJmuiden

Aan gedeputeerde Olthof

Commissievergadering Ruimte d.d. 12-01-2026

De vragen luiden als volgt:

In 2018 is de Sluizenroute tussen Velsen-Noord en IJmuiden afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Hierdoor is een belangrijke ontsluitingsweg verdwenen, waardoor het wegennet in de regio extra kwetsbaar is geworden en bewoners regelmatig in de file staan, vooral als er een probleem is op de A22. Dagelijks wordt onder meer de N197 getroffen door zware verkeersopstoppingen. De N197 is een weg in beheer van de Provincie en de opening van de Sluizenroute kan dus cruciaal zijn om het verkeer op het provinciale weggennet door te laten stromen. Bovendien is er binnen de lokale gemeentebesturen veel draagvlak om de Sluizenroute weer te openen.

Op basis van onze informatie was het de bedoeling dat de Sluizenroute (in beheer van het Rijk) na de vernieuwing van de sluis open zou blijven. Echter heeft men achteraf geconstateerd dat er eerst maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het Rijk heeft tot dusverre de financiering daarvoor niet geregeld, terwijl het wel een belofte was dat de route zou openblijven.

De fractie Forum voor Democratie heeft de volgende vragen:

1. Is de gedeputeerde bekend met de afsluiting van de Sluizenroute? Klopt het dat het Rijk heeft beloofd dat de Sluizenroute open zou blijven? Hoe is deze belofte vastgelegd?
2. Is de gedeputeerde van mening dat de openstelling van de Sluizenroute belangrijk is voor de doorstroom op het provinciale wegennet en de bereikbaarheid van de regio?
3. Is de Provincie Noord-Holland betrokken bij de gesprekken over de Sluizenroute, zowel met de gemeenten als met het Rijk? Wat is het standpund van de Provincie inzake de openstelling van de Sluizenroute?
4. Is de gedeputeerde bereid om de betreffende gemeenten te steunen in hun lobby richting het Rijk om zo snel mogelijk de nodige maatregelen te nemen om de Sluizenroute IJmuiden weer open te stellen?

Rondvraag D66 over participatie variantenstudie N203

Op de C-agenda staat het participatieplan voor de N203. Voor D66 is het van belang dat participatie goed gebeurt of anders niet. Slecht georganiseerde participatie leidt tot onvrede bij inwoners en andere belanghebbenden. Dit participatieplan is volgens de leden van de D66-fractie een recept voor teleurstelling. Daar hebben zij de volgende vragen:

1. Op de site van de provincie[1] staat dat we als provincie eerst de toegevoegde waarde van participatie bepalen. Welke toegevoegde waarde heeft deze participatie volgens GS?
2. Het doel dat is opgenomen in het stuk is “participatieproces tijdens de variantenstudie is de omgeving informeren en begrip creëren bij de omgeving voor de keuzes die gemaakt worden tijdens deze studie.’ Volgens de D66 fractie raakt dit vooral aan de onderste trede van de participatieladder. Vervolgens staat er verderop in het stuk dat de verschillende doelgroepen mogen meebeslissen en meedenken en dat zijn dan weer hogere treden op de ladder. Dit strookt niet met elkaar. Wat is de juiste formulering van het doel van de participatie?
3. In het participatieplan staat dat het niet wenselijk is om de inwoners van Krommenie en Assendelft langs de N203 individueel te benaderen, maar de reden daarvoor staat niet vermeld. Waarom is besloten om dat niet te benoemen en wat is de reden dat zij niet actief benaderd worden?
4. Er staat verschillende keren in het stuk dat er onderzocht wordt of er draagvlak is voor de varianten. Hoe weegt GS de zwaarte van elke doelgroep in hun oordeel of een variant draagvlak heeft of niet? Is er een onderscheid in belangrijkheid tussen de doelgroepen 2 t/m 4?
5. In het participatieplan ontbreken de criteria waarop er geëvalueerd gaat worden. Wat onze fractie betreft is het participatieplan dan niet volledig. Er is voor Provinciale Staten immers niet te controleren of aan de gestelde criteria van participatie voldaan is omdat wij deze criteria niet kennen. Kan GS aangeven wat de criteria zijn waaraan geëvalueerd gaat worden en kan zij deze alsnog in het plan opnemen?

[1] https://www.noord-holland.nl/Bestuur/Inspraak/Uitgangspunten_voor_participatie

**Rondvraag: bezuiniging op gladheidsbestrijding.**

In de kaderbrief die vorig jaar aan ons is voorgelegd, staat vermeld dat in het lopende jaar zal worden bezuinigd op de gladheidsbestrijding, vanwege structurele onderbesteding. Daarbij wordt expliciet aangegeven dat bij een strenge of wisselvallige winter de beschikbare begrotingsruimte mogelijk ontoereikend kan zijn. Onze fractie heeft destijds hierover vragen gesteld, omdat wij ons zorgen maakten over de verkeersveiligheid indien er minder inzet zou zijn op gladheidsbestrijding. Deze zorgen hebben wij nog steeds.

In de afgelopen weken is er sprake geweest van aanzienlijke sneeuwval en spiegelgladde wegen. Op de Instagrampagina van de provincie werd zelfs aangegeven dat er met een maximale inzet van 100 strooiwagens is gewerkt, in plaats van de gebruikelijke inzet van 65 wagens.

Naar aanleiding hiervan stelt onze fractie de volgende vragen:

1. Is door het winterse weer van de afgelopen weken de budgettaire grens voor gladheidsbestrijding reeds bereikt of overschreden?
2. Hebben de strooiwagens als gevolg van deze bezuinigingen minder intensief kunnen strooien dan gebruikelijk is onder vergelijkbare winterse omstandigheden?
3. Zijn er als gevolg van deze bezuinigingen onveilige situaties ontstaan op de provinciale wegen?
4. Hoe gaat GS regelen dat de inzet de komende periode voldoende zal zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen?

## Agenderingsverzoek C- naar B agenda

**Verplaatsen van ingekomen stuk ter kennisname (C-agenda) naar de bespreekagenda (B-agenda) van de vergadering van de Statencommissie. Het verzoek wordt ingediend bij de commissieadviseur.**

*Naam fractie/ indiener: D66 / Nina Sophie Vroom*

*Naam commissie en datum: Ruimte 17 november 2025*

- *Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 9.d*

*van: Mobiliteit*

*onderwerp: Onderzoek provinciale rol bij parkeernormen*

*ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda*[1]

**Aanleiding**

*Het onderzoek 'Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen' biedt een handelingsperspectief voor de mogelijke rol van de provincie ten aanzien van parkeernormen, maar ook in de verschillende toepassingen ervan door gemeenten. Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te kunnen sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. In het rapport wordt geconcludeerd dat een sterkere provinciale rol op het bepalen van parkeernormen rond OV knooppunten gewenst is. Gedeputeerde Staten neemt dit advies niet helemaal over door geen instructieregels in de omgevingsverordening in te stellen, maar wel de kennis/adviserende rol die wij tot nu toe genomen hebben uit te breiden. D66 vraagt zich af of dat de juiste beslissing is en wil daar met de commissie over van gedachten wisselen.*

**Het behandeldoel**

*De D66 fractie stelt voor om het debat over de volgende vragen te voeren:*

*- Zijn partijen het eens met de gekozen strategie van Gedeputeerde Staten om alleen een adviserende rol in te nemen ten opzichte van parkeernormen rond OV knooppunten, in tegenstelling tot wat er in het rapport wordt geadviseerd?*

*- Is de gehanteerde norm van maximaal 0,7 en de mogelijkheid voor gemeenten om daarvan af te wijken de juiste volgens de commissie?*

[1] Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

# Handreiking parkeernormen Noord-Holland

**Deze handreiking geeft praktische en inhoudelijke informatie voor professionals in Noord-Holland die te maken hebben met gebiedsontwikkeling en mobiliteit. We gaan in op het belang van parkeernormen in een bredere context en bieden concrete handvatten om parkeernormen effectief toe te passen in de praktijk.**

### Waarom parkeernormen?

Parkeernormen bepalen het aantal parkeerplaatsen dat bij bouwprojecten (minimaal of maximaal) verplicht is. Ze zijn er niet zonder reden. Een auto in de buurt geeft de gelegenheid om naar werk, familie of vrienden te reizen. Een parkeerplek neemt ook ruimte in. In de praktijk betekent dit dat parkeernormen effect hebben op de haalbaarheid en betaalbaarheid van woningbouwprojecten, maar ook op de inrichting van een aantrekkelijke openbare ruimte en indirect ook op de belasting van het wegennet. Zie hier de spagaat: Bij een te hoge norm wordt waardevolle ruimte ingenomen door parkeerplaatsen en een te lage norm veroorzaakt overlast en onvrede bij bewoners.

### Maatwerk bij parkeernormen

Om te komen tot duurzame gebiedsontwikkeling heb je parkeernormen nodig waarbij maatwerk is toegepast. Daarbij wordt zowel naar locatiespecifieke kenmerken als andere ambities en beleidsdoelen gekeken. Houd bijvoorbeeld rekening met de stedelijkheidsgraad, woningtypologie, sociaaleconomische kenmerken en het aanbod van alternatieven voor de auto, zoals deelvervoer en openbaar vervoer. Deze kenmerken beïnvloeden op hun beurt weer een grote verscheidenheid aan beleidsthema's zoals woningbouw, bereikbaarheid en de ruimtelijke inrichting.

### Provincie denkt graag mee

De provincie denkt graag met u mee om onze gezamenlijke ambities waar te maken. U vindt onze contactgegevens via het Loket versnellen woningbouw. Neem gerust contact met ons op!

### Stappenplan toepassing parkeernormen Noord-Holland

Om te komen tot parkeernormen op maat adviseert de provincie de volgende stappen te nemen:

1. **Bekijk de actuele kencijfers van het CROW en maak gebruik van de mogelijkheden tot maatwerk**
   Maak gebruik van de parkeerkencijfers CROW, reductiefactoren en onderbouw de plek binnen de bandbreedte op basis van locatiespecifieke kenmerken.
   In de publicatie 'Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling' staan concrete handvatten om maatwerk toe te passen in parkeerbeleid en bij gebiedsontwikkelingen.

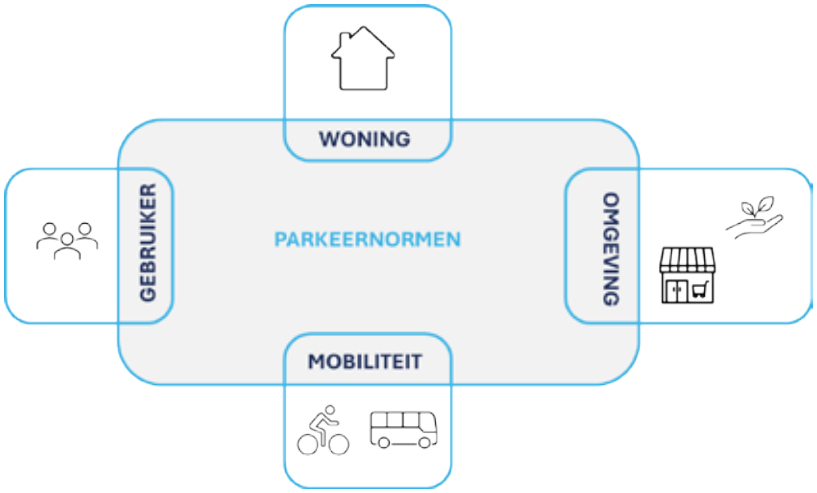
2. **Bereken het (toekomstige of huidig) autobezit**
   Maak gebruik van data-analyse en voorspellingsmodellen om inzicht te krijgen in het huidige en verwachte autobezit per wijk of gebied. Gebruik bijvoorbeeld data van passendeparkeernorm.nl, Atlas van de auto, CROW parkeervraagcalculator, CBS of dashboard OV-knooppunten.

3. **Maak de (bestuurlijke) ambities voor het gebied expliciet**
   Parkeernormen bieden kansen om verschillende doelen en ambities aan elkaar te verbinden. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ontwikkeling en economie. Ga hierover het gesprek aan met de betrokken collega's of experts. Maak samen de ambities expliciet om zo de juiste keuzes in parkeernormen te maken. Hiermee verbetert ook de communicatie richting bewoners.

4. **Blijf in gesprek met bewoners en ondernemers**
   Door helder te communiceren en een transparant participatieproces te organiseren, ontstaat een gedeelde visie en gezamenlijke doelen voor een leefbare omgeving. Dit zorgt ervoor dat de ambities van overheden, bewoners en lokale ondernemers op elkaar aansluiten. Het vergroot niet alleen het draagvlak, maar ook de haalbaarheid van je (lange termijn) doelen.

## Ambitie: verminderen, veranderen en verbeteren

Belangrijke levensgebeurtenissen, zoals een verhuizing, kunnen worden gebruikt om duurzame en gezonde mobiliteit te stimuleren en inwoners hier actief over te informeren. Een passend aanbod van duurzame alternatieven biedt kansen om het autobezit terug te dringen en daarmee de huidige vicieuze cirkel te doorbreken. Een toename in het autobezit versterkt namelijk de afhankelijkheid van de benodigde infrastructuur. Dit ontmoedigt weer duurzame mobiliteitsopties zoals fietsen en openbaar vervoer. Hoge parkeernormen en een gebrek aan volwaardige alternatieven versterken dit effect, wat leidt tot meer ruimte voor auto's en minder ruimte voor groen en andere vormen van mobiliteit.




### Praktijkcasus gemeente Dijk en Waard

De gemeente Dijk en Waard heeft 2024 een integraal parkeerbeleid aangenomen waarin verschillende beleidsterreinen met elkaar worden verbonden in het domein ruimte. Om te komen tot parkeernormen wordt expliciet gekeken naar trends en ontwikkelingen en de beleidsvisie als aanvullingen op de CROW-kencijfers. Als reductiefactoren zijn de nabijheid OV-knooppunt, deelfietsen en –auto's en extra fietsparkeerruimte opgenomen in de Nota parkeernormen.

### Provincie biedt hulp en ondersteuning op verschillende manieren

Via het Loket Versnellen Woningbouw bieden wij advies, tips en praktische en financiële ondersteuning.

Daarnaast kunt u gebruikmaken van informatie, kennis en tools:

- Kennisportaal OV-knooppunten waaronder onderzoeken naar parkeernormen (2020 en 2025)
- Kennis- en dataspace Wonen
- Parkeernormenkaart Noord-Holland
- Whitepaper optoppen met praktische inzichten om ruimtegebruik te optimaliseren en parkeernormen toekomstbestendig in te richten bij het toevoegen van woningen
- Gereedschapskist duurzame mobiliteitsmaatregelen RMP
- MRA website over hoe slimme mobiliteitsoplossingen geïntegreerd kunnen worden in gebiedsontwikkeling waaronder voorbeelden van MPvE's en de leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility.

## Communicatie en samenwerking als fundament voor succes

Duidelijke communicatie over parkeernormen en mobiliteitsalternatieven is essentieel, zeker omdat veranderingen in de leefomgeving vaak vragen en emoties oproepen. Makelaars en ontwikkelaars spelen hierin een sleutelrol vanwege de communicatie richting bewoners en lokale ondernemers. Zorg dat parkeermogelijkheden en mobiliteitsopties, zoals deelmobiliteit of fietsfaciliteiten, in communicatiematerialen worden meegenomen. Daarnaast helpt het opnemen van afspraken in koop- en huurcontracten om verwachtingen af te stemmen.

Berenschot



RAPPORT

# Provinciale sturings-mogelijkheden parkeernormen

## Onderzoek naar de provinciale rol bij het gebruik van parkeernormen in Noord-Holland

74877 - 10 september 2025

*In samenwerking met* anteagroup

RAPPORT

# Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen

## Onderzoek naar de provinciale rol bij het gebruik van parkeernormen in Noord-Holland

Rogier Beenders, Marijke Laarman, Jord van der Vliet

*74877 - 10 september 2025*

# Inhoudsopgave


**Inleiding** ..... **4**

**Bestuurlijke managementsamenvatting** ..... **5**

HOOFDSTUK 1

**Parkeren als sterk instrument** ..... **7**

1.1 Relatie parkeernormen met woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid ..... 8

1.2 Een nieuwe koers voor de parkeernormen ..... 9

1.3 Groeiende beweging naar datagedreven uitwerking ..... 10

HOOFDSTUK 2

**Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland** ..... **11**

2.1 Oorzaken versnipperd beeld parkeernormen ..... 12

2.2 Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch? ..... 12

2.3 Knelpunten en dilemma's rond parkeernormen ..... 13

HOOFDSTUK 3

**Er valt iets te kiezen** ..... **14**

3.1 Kennisdelen ..... 16

3.2 Coördineren ..... 18

3.3 Stimuleren ..... 20

3.4 Verplichten ..... 22

HOOFDSTUK 4

**Handelingsperspectief** ..... **24**

4.1 Geleidelijke uitbreiding rol kennisdeler en coördinator ..... 25

4.2 Parallel aanscherpen van financiële instrumenten ..... 25

4.3 Toekomstige stok achter de deur: verankering in Omgevingsverordening ..... 25

4.4 Vervolgstappen: gesprek organiseren ..... 26

BIJLAGE I

**Parkeernorm als knelpunt in monitor woningbouw (2024)** ..... **28**

BIJLAGE II

**Conceptteksten commissie STOER 6 juni 2025** ..... **29**

BIJLAGE III

**Instructieregels Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland** ..... **30**

# Inleiding

In de Actieagenda Wonen is afgesproken om te onderzoeken hoe de provincie Noord-Holland gemeenten kan ondersteunen bij het toepassen van lagere parkeernormen. Dit heeft als doel het bevorderen van duurzaam ruimtegebruik en specifiek het vergroten van de haalbaarheid en betaalbaarheid van gebiedsontwikkelingen. In dit rapport gaan we in op de vraag of een provinciale sturing op de parkeernormen gewenst is, gezien de gestelde doelen rond woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid, betaalbaarheid en klimaat. De focus ligt in dit onderzoek op OV-knooppunten, maar wij schromen niet om ook buiten deze gebieden te kijken.

Dit onderzoek volgt op een onderzoek uit 2020 waaruit bleek dat innovatief parkeerbeleid een groot effect kan hebben op binnenstedelijke ontwikkelingen. Voortbouwend hierop geeft het onderzoek dat voor u ligt antwoord op de vragen welke mogelijkheden de provincie heeft om haar huidige rol (kennisgevend en adviserend) te verbreden en of en hoe de provincie een meer sturende rol kan aannemen in het gemeentelijke parkeerbeleid.

De afgelopen weken hebben wij gesproken met diverse gemeenten, ontwikkelaars, de provincie Zuid-Holland en andere belanghebbenden over het effect van parkeernormen en de potentiële rol voor de provincie Noord-Holland. In een klankbordgroep, bestaande uit de personen die we eerder hadden gesproken, zijn de aanbevelingen getoetst en verder verfijnd. Bij het opstellen van dit rapport heeft een begeleidingsgroep van de provincie Noord-Holland tussentijds input en feedback gegeven op het conceptrapport.

Bij de totstandkoming van dit advies is parallel de handreiking voor parkeren bij optoppen en whitepaper van Noord-Holland gepubliceerd en heeft de commissie STOER haar bevindingen uit de eerste en tweede fase ter reactie vrijgegeven. In het voorliggende handelingsperspectief zijn deze recente publicaties meegenomen in de overwegingen. Deze publicaties tonen ook dat parkeernormen niet alleen in Noord-Holland op de agenda staan.

## Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk benoemt het sterk sturende karakter van parkeernormen, inclusief de wetenschappelijke onderbouwing. In het tweede hoofdstuk gaan we in op de Noord-Hollandse context, gevolgd door het derde hoofdstuk over de potentiële rolinvulling door de provincie. In het laatste, vierde hoofdstuk zetten we ons advies uiteen.

# Bestuurlijke management-samenvatting

Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. Parkeernormen zien er in eerste opzicht simpel uit, maar balanceren sterk tussen de vraag van de (toekomstige) bewoner en het aanbod in de vorm van het type woning, de nabijheid van voorzieningen en aanwezigheid van mobiliteit. Lage(re) parkeernormen kunnen op de korte termijn een oplossing zijn om woningbouw of gebiedsontwikkeling net dat ene zetje naar realisatie te geven, maar té weinig parkeerplaatsen kan ook leiden tot frustratie en kan zorgen voor structurele problemen voor bewoners om naar hun werk of vrienden te komen. Parkeernormen zijn vooral effectief als dit hand in hand gaat met parkeerregulering, waaronder betaald parkeren, omdat parkeerregulering helpt om de toename in de parkeerdruk beheersbaar te houden.

Berenschot heeft onderzocht welke rol de provincie Noord-Holland kan aannemen. De focus ligt in eerste instantie op stationsomgevingen (OV-knooppunten), met ook oog voor andere gebieden.

## Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland

Het beleid van parkeernormen valt onder de gemeentelijke autonomie. In die afweging volgen alle Noord-Hollandse gemeenten, op Amsterdam na, nu de kengetallen van het CROW. In de praktijk zijn er alsnog verschillen tussen gemeenten. Dit komt door gebruik van oude richtlijnen, de bandbreedte in de richtlijnen, verschillend gebruik van gebiedstypologieën en politiek-bestuurlijke keuzes. Regelmatig is er sprake van maatwerk en worden reductiefactoren toegepast als ontwikkelaars bijvoorbeeld deelmobiliteit aanbieden.

## Sterkere sturing door provincie is gewenst

De lappendeken in parkeernormen toont aan dat gemeenten in Noord-Holland oude richtlijnen gebruiken of de bovenkant kiezen van de bandbreedte van de CROW-richtlijnen. Op sommige plekken in Noord-Holland vormen de parkeernormen zodoende een knelpunt bij de realisatie van woningbouw. Ook voorziet ieder extra parkeerplek in een langjarige claim op de ruimte en gaat dit in tegen de provinciale ambitie om de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc)kennis, zoals de publicatie van eerder onderzoek uit 2020. Wij concluderen dat een sterkere provinciale rol is gewenst vanuit beleidsambities in de woningbouw en mobiliteitstransitie. Een meer sturende rol op parkeernormen is hierin niet los te zien van de inzet van flankerend, provinciaal beleid, zoals het investeren in openbaar vervoer en doorfietsroutes om inwoners een goede optie te geven om de auto in te wisselen voor een andere modaliteit. Ook is de inzet van andere partijen, zoals ontwikkelaars en makelaars, nodig om bewoners te informeren.

## Handelingsperspectief: wijze van invulling

Een brede provinciale verplichting op basis van een maximale parkeernorm schiet echter het doel voorbij. Er is behoefte aan een gebiedsgerichte en toekomstbestendige aanpak, die recht doet aan de opgaven, de behoefte van de Noord-Hollandse inwoners en de bestuurlijke verhoudingen. Dat vraagt ons inziens om een uitbreiding van het provinciale instrumentarium, bestaande uit een gefaseerde inzet:

- Wij stellen voor dat de provincie sterker investeert in kennisontwikkeling en -deling, op basis van de behoeften bij de gemeenten, onder andere op het gebied van parkeerbeleid, mobiliteitsmaatregelen en dubbelgebruik (waaronder P+R-locaties). Wij adviseren om zoveel mogelijk met het CROW op te trekken om dubbel werk te voorkomen.

- Wij adviseren dat de provincie deze kennis inzet in een vroeg stadium van het ontwikkelproces, met name bij grootschalige woningbouwlocaties, om actief mee te denken over de invulling van de parkeernorm en de inzet van flankerend beleid.

- Wij adviseren om aanvullende voorwaarden op te nemen in de subsidies, zoals het investeringskader voor versnelling van de woningbouw. Ook stellen we voor om de deelname van de provincie aan gebiedsfondsen nader te verkennen, voor de continuïteit van de investeringen in de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Als na verloop van tijd een beweging naar realistische parkeernormen achterblijft, dan is een stok achter de deur noodzakelijk. Wij stellen voor de voortgang te monitoren en, waar nodig, instructieregels op te nemen in de Omgevingsverordening, op z'n vroegst vanaf 1 januari 2027:

- Een onderbouwing van de normering op basis van data én (lokale) ambities bij gemeenten verplicht stellen.
- Een maximale parkeernorm van 0,7 bij invloedsgebieden van ov-knooppunten op te nemen, met ruimte voor differentiatie per type ov-knooppunt en eventueel per invloedsgebied.[1]

Ten slotte vragen we aandacht voor een zachte landing bij de uitvoering van dit advies door de koers van de provincie vroegtijdig te bespreken vanuit haar coördinerende rol richting gemeenten in de verschillende (bestuurlijke) gremia.

1 Nader te bepalen, nu geen onderscheid in types beschikbaar.



HOOFDSTUK 1

# Parkeren als sterk instrument

Parkeernormen bieden beleidsmakers verschillende aangrijpingspunten, maar brengen ook spanningen met zich mee. Een te hoge normering kan woningbouw vertragen, ruimte-intensief zijn en ten koste gaan van het groen of speelplekken in de leefomgeving. Anderzijds kunnen te lage normen leiden tot parkeerdruk, frustratie bij bewoners en een verminderde bereikbaarheid. Dit hoofdstuk biedt een beschouwende analyse van de dilemma's rond parkeernormen, op basis van nationale en internationale literatuur.

In de zoektocht naar ruimte voor woningbouw, leefbare steden en een duurzame mobiliteitstransitie komen parkeernormen steeds vaker in beeld als beleidsinstrument. Waar parkeernormen oorspronkelijk bedoeld waren om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid bij woningen, winkels en kantoren, wordt steeds duidelijker dat ze een bepalende factor zijn in de manier waarop onze steden zich ontwikkelen.

De meest bekende kritiek op (minimum)parkeernormen komt van Donald C. Shoup, gerenommeerd hoogleraar stadsplanning aan UCLA. Hij betuigt dat parkeernormen vaak arbitrair zijn vastgesteld, de woningbouw belemmeren en leiden tot inefficiënt ruimtegebruik. Hij argumenteert dat parkeernormen impliciet autobezit subsidiëren, wat resulteert in meer verkeer, hogere bouwkosten en een stedelijk landschap dat is ontworpen rond de auto in plaats van de mens.[2] Uit literatuur blijkt dat parkeernormen in potentie effect hebben op verschillende factoren waarvan de bekendsten ruimtegebruik, leefbaarheid en bereikbaarheid.

## 1.1 Relatie parkeernormen met woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid

### 1.1.1 Parkeerplekken als dure spelbrekers voor de bouw van woningen

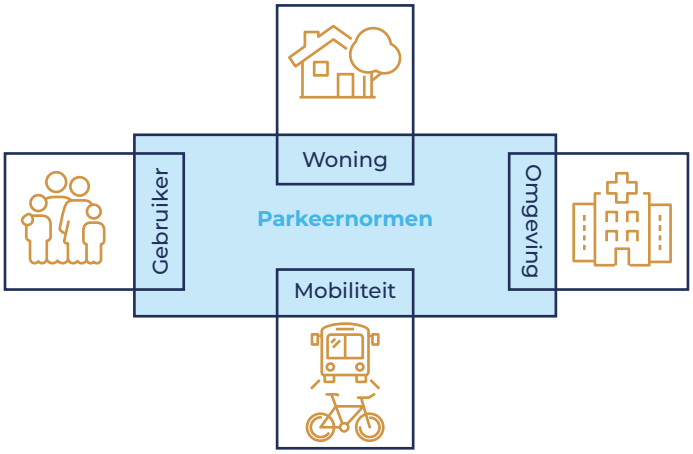
Parkeergelegenheden hebben forse ruimtelijke claims, met name wanneer het gaat om grote parkeerterreinen of ondergrondse parkeergarages. In binnenstedelijke contexten is het realiseren van parkeerplaatsen vaak kostbaar, zowel boven- als ondergronds. Hoge parkeernormen kunnen daarom woningbouwprojecten financieel onhaalbaar maken of beperken hoeveel of hoe snel woningen gerealiseerd kunnen worden.[3]

Verschillende (internationale) onderzoeken tonen aan dat (hoge) minimale parkeernormen, met name wanneer ze resulteren in ondergrondse parkeervoorzieningen, woningbouwprojecten aanzienlijk duurder maken[4,5].

Daarnaast wijzen recentere studies op bredere sociale effecten: in stedelijke gebieden waar parkeerkosten vaak ‘gebundeld’ zijn met de woninghuur, betalen huishoudens zonder auto tot 17% meer huur dan nodig.[6,7] Hieruit blijkt dat parkeereisen niet alleen fysieke ruimte en bouwkosten beïnvloeden, maar ook leiden tot verborgen kosten die met name lagere inkomensgroepen treffen. Er ontstaat hiermee een sociale ongelijkheid doordat mensen betalen voor een voorziening die ze niet gebruiken of nodig hebben. In de Nederlandse context bleek dat de parkeernormen een aanzienlijke belemmering vormen voor de binnenstedelijke woningbouw. In de onderzochte gebiedsontwikkelingen zorgden hoge parkeernormen ervoor dat gemiddeld 20% minder woningen werden gerealiseerd, met lagere dichtheden tot gevolg.[8,9]

### 1.1.2 Parkeerplekken gaan ten koste van de leefbaarheid

Het parkeerbeleid heeft directe invloed op de leefomgeving. Minder geparkeerde auto’s betekent meer ruimte voor groen, spelen, wandelen en ontmoeten, wat pleit voor het creëren van zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Echter, er wordt, met name in de stedelijke gebieden, vaak ondergronds geparkeerd. Hoewel dit een minimale directe belasting op de leefomgeving veroorzaakt, zijn er indirecte gevolgen, veroorzaakt door de autokilometers die door een wijk gereden worden, op weg naar de ondergrondse parkeergelegenheid.




2 Shoup, D. C. (1999). The trouble with minimum parking requirements. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 33(7–8), 549–574. https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00007-52

3 Stec Groep, & Thomasia, M. (2022). Onderzoek naar kansen voor versnellen van juridische bestemmingsplanprocedures (Door Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) [Report]. https://stec.nl/wp-content/uploads/2023/01/Stec-Groep-21.257-Ministerie-BZK-Versnellen-Woningbouw-Bestemmingsplan-procedures.pdf.

4 Litman, T. & Victoria Transport Policy Institute. (z.d.). Evaluating Transportation Equity: Guidance for incorporating distributional Impacts in transport planning. https://www.vtpi.org/equity.pdf.

5 Shah, M., Adediji, Y., Donaldson, L., Piryonesi, S. M., & Urban Analytics Institute. (2024). Impact of minimum parking requirements for multi-family residential buildings on housing affordability and sustainability. In Canada Mortgage and Housing Corporation, Urban Analytics Institute. https://assets.cmhc-schl.gc.ca/sf/project/archive/housing_organizations4/impact-of-parking-requirements-on-housing-affordability_final-report.pdf

6 Gabbe, C. J., & Pierce, G. (2016). Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States. Housing Policy Debate, 27(2), 217–229. https://doi.org/10.1080/10511482.2016.1205647

7 Manville, M., & Pinski, M. (2020). Parking behavior: Bundled parking and travel behavior in American cities. Land Use Policy, 91, Article 103853. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.02.012

8 Provincie Zuid-Holland. (2017). Parkeren en verstedelijking.

9 REBEL. (2016). MIRT-onderzoek complexe transformatieopgaven.

Parkeernormen zijn daarmee een indirect maar krachtig instrument om mobiliteitsgedrag van inwoners te beïnvloeden. Onderzoek laat zien dat een verlaging van de parkeernorm met 10% leidt tot gemiddeld 5% minder autokilometers, met een significante emissiereductie tot gevolg.[10] Hiermee zorgt de verlaging van de parkeernorm voor een positieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Daarnaast heeft een reductie in autokilometers een positief effect op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en de ervaren geluidsoverlast.

### 1.1.3 Spanningsveld rondom bereikbaarheid

Een belangrijk spanningsveld ligt bij de relatie tussen de parkeernormen en de bereikbaarheid. In theorie kunnen lagere parkeernormen leiden tot een modal shift naar duurzamere vervoerswijzen. In de praktijk blijkt dit sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van alternatieven zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit en veilige fietsroutes. Wanneer deze alternatieven goed zijn ontwikkeld, kunnen lagere parkeernormen leiden tot minder autogebruik en een efficiënter mobiliteitssysteem. Anderzijds kan in minder goed ontsloten gebieden een verlaging van de parkeernorm juist leiden tot slechtere bereikbaarheid, ongewenste parkeerdruk in de omgeving, en een afname van de aantrekkelijkheid van locaties voor bewoners of ondernemers. Een ‘passende’ norm is dus afhankelijk van de locatie, doelgroep en het mobiliteitssysteem ter plekke. In Nederland is aangetoond dat het autobezit per huishouden sterk varieert, met een gemiddelde van één auto per huishouden. Met de Atlas van de auto geeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) inzicht in het autobezit en –gebruik.

Daarbij biedt ook elke nieuw gebouwde parkeerplek een plek voor een nieuw voertuig op de weg. Daarmee heeft een parkeerplaats niet alleen effect op de bereikbaarheid van de woning, maar ook op de wijk, stad en regio. In gebieden waar het wegennet al onder druk staat is dit ook een overweging die meegenomen dient te worden in discussies over parkeernormen.

Tot slot is de verdeling van parkeerplaatsen bij lage parkeernormen een aandachtspunt. Door verschillende gesprekspartners is aangegeven dat een transparante en uitlegbare toewijzing van parkeerplekken, met name bij een lage parkeernorm, uitdagingen geeft.

10 CE Delft. (2021, april). Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties. Provincies Noord-Holland en Flevoland (Fase 1) (CE Delft-rapport nr. 200461). CE Delft. https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/04/CE_Delft_200461_Effectbepaling_duurzame_mobiliteitsopties_Def_v2.pdf

### 1.1.4 Parkeernormen zijn niet los te zien van flankerend beleid

Welke vorm van sturing ook wordt gekozen, effectief beleid rond parkeernormen kan niet los worden gezien van flankerend beleid. Parkeernormen grijpen direct in op de mobiliteitskeuzes van bewoners en bezoekers, en de effectiviteit van de parkeernormen wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van de alternatieven voor autobezit en autogebruik, maar ook zeker parkeerregulering in de directe omgeving. Een verlaging van de parkeernormen werkt vooral als tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in alternatieve mobiliteitsopties, zoals hoogwaardige fietsvoorzieningen, goed openbaar vervoer, deelmobiliteit en aantrekkelijke looproutes.

Zonder dergelijke flankerende maatregelen kan een verlaging van de parkeernormen contraproductief uitpakken, bijvoorbeeld door druk op de openbare ruimte of een afname van de bereikbaarheid. Zeker in gebieden waar het openbaar vervoer beperkt is, waar voorzieningen verder uit elkaar liggen, en er geen parkeerregulering is, kan het beperken van parkeergelegenheid leiden tot minder aantrekkelijke woon- en werkmilieus, en frustraties bij bewoners. Flankerend beleid helpt niet alleen deze risico’s te mitigeren, maar versterkt ook de bredere doelen op het gebied van leefbaarheid, klimaat en bereikbaarheid.

## 1.2 Een nieuwe koers voor de parkeernormen

### 1.2.1 De parkeerbijbel van verkeerskundig Nederland: de CROW-richtlijnen

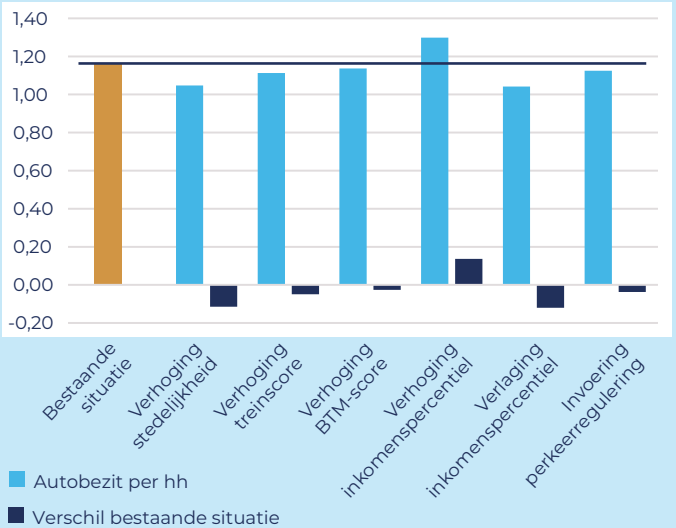
De CROW-richtlijnen vormen in Nederland de landelijke standaard voor het bepalen van parkeernormen bij nieuwe bouwplannen of functiewijzigingen. Gemeenten, ook in Noord-Holland, gebruiken deze richtlijnen om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij verschillende functies, zoals woningen, kantoren of voorzieningen.

Voor ieder type woningen worden bandbreedtes gehanteerd. Gemeenten kiezen vervolgens binnen deze bandbreedte een passende norm, afhankelijk van factoren zoals stedelijkheidsgraad, de ligging en het woonoppervlakte. De gekozen parkeernormen worden vastgelegd in gemeentelijke beleidsdocumenten of bestemmingsplannen, meestal in een nota parkeernormen. Sommige gemeenten kiezen ervoor om geen aparte parkeernormen-nota te maken, maar de keuzes vast te leggen in het omgevingsplan of in andere beleidsdocumentatie omtrent de openbare ruimte.

## 1.3 Groeiende beweging naar datagedreven uitwerking

Er vindt een duidelijke verschuiving plaats naar een data-gedreven benadering van de parkeernormen, waarbij de parkeernormen worden gebaseerd op actueel of toekomstig autobezit. Ook de geactualiseerde CROW-parkeerkencijfers (2024) zijn opgeschoven naar deze benadering. Dit heeft onder meer geresulteerd in een lagere richtlijn voor bezoekers. Ook is de indeling naar prijsklasse bij appartementen vervangen door een indeling naar vloeroppervlak. Zowel gemeenten als ontwikkelende partijen zien de meerwaarde van deze benadering, waarbij het werkelijke autobezit als uitgangspunt dient voor het bepalen van de parkeernorm. In de recente handreiking voor parkeren bij optoppen en whitepaper van Noord-Holland en de publicatie Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling van CROW wordt beschreven dat het hanteren van het huidige autobezit als uitgangspunt, gecombineerd met differentiatiemogelijkheden, in veel gevallen leidt tot een lagere parkeernorm dan wanneer op een andere wijze de parkeernormen werden bepaald.

De tabel aan de rechterkant laat, op basis van ons datamodel, zien hoe factoren als stedelijkheid, treinscore en inkomen het autobezit per huishouden rondom een ov-knooppunt beïnvloeden. Daarnaast spelen ook mobiliteitsopties (zoals de beschikbaarheid van de trein, bus, metro en tram), woningkenmerken (zoals benoemd in de bandbreedtes van CROW) en omgevingsaspecten een rol. Denk hierbij aan de nabijheid van voorzieningen, maar ook aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de leefomgeving. Autobezit, en daarmee de parkeerbehoefte, zijn sterk afhankelijk van de mate van stedelijkheid, die op haar beurt wordt beïnvloed door de dichtheid van de woningen en de functies. Meer ruimte voor parkeren kan leiden tot lagere dichtheid, wat juist weer bijdraagt aan een hoger autobezit en toenemende parkeerdruk. Zo ontstaat een terugkerende wisselwerking tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag, die het belang onderstreept van integrale keuzes bij gebiedsontwikkeling.




**Legenda**

- ***Stedelijkheid:*** aantal overdag aanwezige personen binnen korte loop- en fietsafstand.
- ***Treinscore:*** aantal vertrekkende treinen per werkdag, afgeschaald naar fietsafstand tot station.
- ***BTM1score:*** aantal vertrekkende bussen/trams/metro's per werkdag, afgeschaald naar loopafstand tot halte.
- ***Inkomenspercentiel:*** het is de 10% mediaan inkomenspercentiel. "1" betekent de eerste 10%, dus de laagste 10% van huishoudinkomens.
- ***Parkeerregulering:*** wel of geen parkeerregulering in het gebied.

* *Verhoging/verlaging met effect 1,5 op bestaande situatie. Inkomenspercentiel verhoging/verlaging van 2 punten*



HOOFDSTUK 2

# Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland

In de provincie Noord-Holland is sprake van een wisselende toepassing van parkeernormen. Hoewel de meeste gemeenten een nota parkeernormen hebben, hanteren gemeenten verschillende normen. Dit leidt tot een versnipperd beeld van beleid rondom parkeernormen, zelfs in vergelijkbare gebiedstypen.

## 2.1 Oorzaken versnipperd beeld parkeernormen

De verschillen in parkeernormen zijn grotendeels verklaarbaar vanuit de volgende oorzaken:

### Gebruik van oudere richtlijnen

Een groot deel van de gemeenten hanteert nog parkeernormen die gebaseerd zijn op oudere versies van de CROW-publicaties uit 2012 of 2018. In deze oudere richtlijnen is voor veel gebiedstypes nog sprake van een hogere parkeernorm, zowel door hogere bezoekerskencijfers als een hogere algehele bandbreedte van de bewonerskencijfers. Hierdoor blijven gemeentelijke normen relatief hoog, ook waar inmiddels nieuwe inzichten een ander beeld geven van de mobiliteits-behoefte.

### Bandbreedte in richtlijnen

De CROW-richtlijnen bieden expliciet ruimte voor maatwerk, met een bandbreedte aan parkeernormen afhankelijk van gebiedstype, woninggrootte, woningdichtheid en doelgroep. Gemeenten kiezen hierbinnen uiteenlopende uitgangspunten, wat leidt tot verschillende ondergrenzen en bovengrenzen in vergelijkbare situaties. Waar de ene gemeente kiest voor de onderkant van de bandbreedte in een hoogstedelijk gebied, kiest een andere voor een gemiddelde of hogere waarde.

### Verschillen in gebiedstypologie

Hoewel veel gemeenten in Noord-Holland te maken hebben met verstedelijkte gebieden of groeilocaties nabij ov-knoop-punten, verschillen de definities en afbakeningen van deze gebiedstypologieën. Zo zien we dat veel gemeenten relatief grote gebieden, met bijbehorende verschillen in parkeernormen, samennemen voor een gemiddelde parkeernormbepaling. Hierdoor wordt voorbijgegaan aan het locatiespecifieke karakter van de parkeernormen.

### Politiek-bestuurlijke keuzes

Tot slot spelen lokale politieke en bestuurlijke afwegingen een rol. Gemeenten maken beleidsmatige keuzes om de parkeer-normen bewust hoger of lager te stellen, bijvoorbeeld onder druk van omwonenden, ondernemers of woningcorporaties. Onderbuikgevoelens en een vrees voor toekomstige parkeer-overlast kunnen een rol spelen in de keuzes voor de parkeer-normen.

## 2.2 Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch?

Een verschil in de toepassing van de parkeernormen hoeft niet problematisch te zijn, maar dat is het in de Noord-Hollandse context wel. Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch? Deze vraag is pas te beantwoorden als we de activiteiten langs de lat van de provinciale (beleids)ambities leggen, te weten voor de woningbouw, de bereikbaarheid en specifiek voor de ov-knooppunten:

### Woningbouw

Noord-Holland heeft de ambitie om 23.500 woningen per jaar te bouwen. Een groot deel van deze woningen moet in Amsterdam gebouwd worden. In Amsterdam geldt al een lage parkeernorm. Voor een klein deel van de woningen in Noord-Holland vormen de parkeernormen echter een knelpunt, zo blijkt uit zelfrapportage-gegevens van de monitor woningbouw, zie bijlage I. Hierbij moet worden opgemerkt dat een knelpunt met parkeernormen niet automatisch betekent dat té hoge parkeernormen een obstakel vormen voor de woningbouw.

### Bereikbaarheid

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken door te investeren in bewust reisgedrag met schonere vervoermiddelen. In het Perspectief Mobiliteit, als thematische uitwerking van de Omgevingsvisie, staat ook de opgave opgenomen om een aantrekkelijk woningaanbod te realiseren op bereikbare en leefbare locaties. Het verminderen van de parkeerplekken door middel van een lagere parkeernorm is bovendien één van de maatregelen uit de menukaart duurzame mobiliteit van de provincie, en wordt vanuit daar mogelijk opgenomen in de regionale uitvoeringsagenda's. Iedere (extra) parkeerplek voorziet niet in deze ambitie, maar legt juist een hypotheek op de toekomstige reisbewegingen én daarmee de bereikbaarheid van de gebieden.

### Ov-knooppunten

Met het programma OV-knooppunten zet de provincie, samen met haar partners in op het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen in de directe omgeving van ov-knooppunten, en het verbeteren van de leefomgeving en de multimodale deur-tot-deur-reis met voldoende keuzemogelijkheden. Hier komen de werelden van woningbouw en mobiliteit op corridor- en knooppuntniveau bij elkaar, waarbij met de aanwezigheid van (h)ov- en spoorlijnen binnen de invloedsgebieden van deze knooppunten voor een deel van de inwoners een duurzaam reisalternatief reeds voorhanden is.

## 2.3 Knelpunten en dilemma's rond parkeernormen

Wij constateren dat de lappendeken, en soms hogere toepassingen van parkeernormen door gemeenten dan uit de praktijk en data nodig blijkt, conflicterend werkt met de ambities van de provincie. Bij deze constatering spelen drie aspecten nadrukkelijk een rol:

### Er is sprake van gebiedsspecifieke knelpunten

Uit de gesprekken met de gemeenten en op basis van de kaartanalyse constateren wij dat de voornaamste problematiek zich concentreert in gebieden in de gemeenten Alkmaar en Haarlemmermeer, respectievelijk bij station Alkmaar-Noord en de Spoorwegzone en Westflank. Vooral de relatief hoge parkeernorm van de gemeente Haarlemmermeer staat in schril contrast met de parkeernormen van hun buren, de gemeenten Amsterdam en Haarlem, ook als de verschillen in gebiedskarakteristieken en het aanbod van het openbaar vervoer in ogenschouw worden genomen.

### Onvoldoende verbinding tussen het korte- en langetermijnperspectief

Uit de gesprekken met de gemeenten komt ook naar voren dat er een sterke focus op de korte termijn is: het bouwen van veel woningen zonder parkeeroverlast te veroorzaken. In de praktijk zien veel gemeenten uitdagingen op de langere termijn, zoals het langdurig instandhouden van mobiliteitsalternatieven of het voorzien in tijdelijke parkeermogelijkheden die niet toekomstbestendig zijn.

### Vanuit gemeenten is er beperkte animo om in te grijpen

Uit de gesprekken komt ook een beeld naar voren dat gemeenten niet per se happig zijn dat de provincie gaat roeren in de gemeentelijke autonomie door een specifieke parkeernorm voor te schrijven. In de individuele gesprekken en het gesprek met de klankbordgroep, waaronder met de ontwikkelaars, waarschuwen partijen dat een harde provinciale norm mogelijk ten koste gaat van de constructieve samenwerking (provincie als 'boeman') en het gezamenlijke zoeken naar lokale oplossingen, iets waar in de praktijk veel waarde aan wordt gehecht. Partijen in Noord-Holland geven de voorkeur aan maatwerk en niet aan één standaardnorm.




B

HOOFDSTUK 3

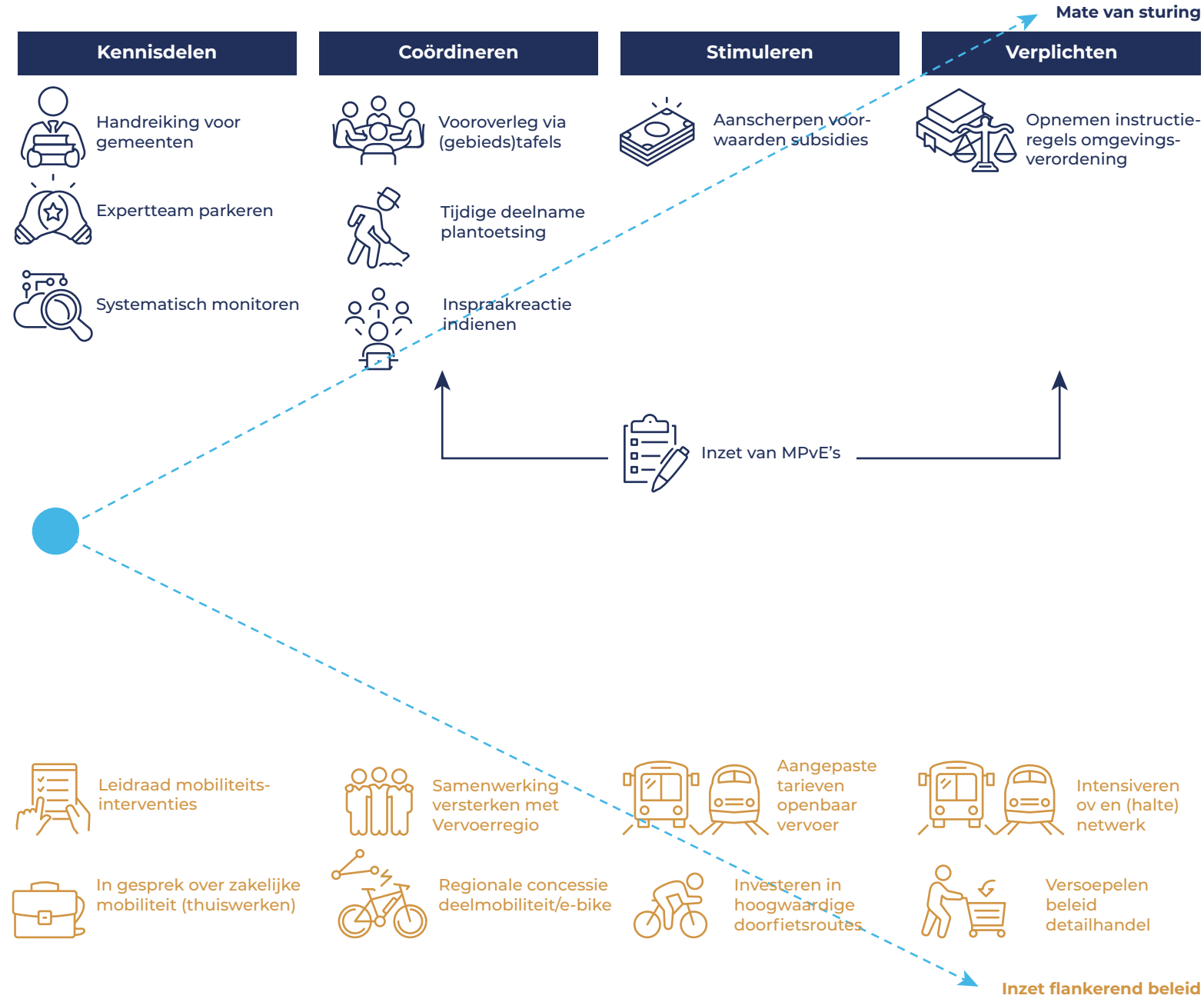
# Er valt iets te kiezen

Parkeernormen zijn een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc)kennis, zoals de publicatie van eerder onderzoek uit 2020. In het vorige hoofdstuk hebben we geconcludeerd dat er sprake is van een probleem ten opzichte van de provinciale belangen. In dit hoofdstuk verkennen we welke rol de provincie kan innemen. Hierin onderscheiden we vier vormen, oplopend in gradatie van sturing: ‘kennisdelen’, ‘coördineren’, ‘stimuleren’ en ‘verplichten’.

Elke vorm biedt specifieke kansen en kent ook beperkingen. ‘Kennisdeling’ versterkt de vrijwillige kennisuitwisseling, ‘coördinatie’ verbetert de onderlinge samenwerking, ‘stimulering’ biedt de meeste ruimte voor maatwerk, terwijl ‘verplichting’ maximale duidelijkheid en consistentie kan bieden. We zetten de voor- en nadelen van de mogelijkheden op een rij, met ook een inschatting van de uitvoerbaarheid (kan het?), de legitimiteit (mag het?) en het effect (wat levert het op?).

Berenschot

# Overzichtsplaat



## 3.1 Kennisdelen

De provincie kan gemeenten ondersteunen bij het versnellen van de transitie naar toekomstbestendige parkeernormen door in te zetten op kennisdeling. Door deze kennis laagdrempelig beschikbaar te stellen, kunnen gemeenten sneller en effectiever hun beleid actualiseren. Te denken valt aan:

### Een handreiking voor parkeernormenbeleid

De leidraad kan dienen als basis voor kennisoverdracht naar gemeenten aangaande de parkeernormen, en idealiter breder parkeerbeleid, met de meest actuele inzichten. Deze leidraad kan in samenwerking met het CROW of andere provincies ontwikkeld worden, alsmede met andere partners of programma's in de regio. Hierin kan het voorbeeld van de provincie Gelderland als inspiratie dienen. Zij heeft binnen het Actieplan wonen een handreiking parkeren ter beschikking gesteld voor de gemeenten.

### Expertteam parkeren

Een zelfstandig expertteam kan een verbindende rol spelen door kennis en ervaringen tussen gemeenten met vergelijkbare omstandigheden te delen en zo best practices te verspreiden. Daarnaast kan het expertteam gemeenten inhoudelijk advies geven en begeleiden bij het integreren van parkeerbeleid met gebiedsontwikkelingen, waarbij ook thema's als 'P+R-beleid', 'deelmobiliteit' en 'Smart Mobility' worden betrokken. Dit expertteam kan zowel bestaan uit mensen van de provincie zelf, als uit experts van buitenaf, of een combinatie daarvan, met een combinatie van achtergronden in het ruimtelijk- en mobiliteitsdomein.

### Systematische monitoring

Daarnaast kan in het kader van kennisdeling worden gewerkt aan systematische monitoring van de parkeernormen in gemeenten. De monitoring is bedoeld om zicht te houden op waar gemeenten staan, welke ondersteuning gewenst is en waar mogelijke knelpunten optreden.

### *Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid*

Deze inzet op kennisdelen dient gepaard te gaan met een evenredige inzet op het delen van kennis vanuit de mobiliteit, bijvoorbeeld voor het opstellen van een leidraad voor ondersteunende mobiliteitsinterventies bij gebiedsontwikkelingen. Met name kennis delen over het structureel ontwikkelen van deelmobiliteit is hierin kansrijk, maar ook over het informeren van gemeenten over de kansen op het vlak van zakelijke mobiliteit (onder andere thuiswerken). Hierin kan geput worden uit de bestaande publicaties vanuit het Regionaal Mobiliteitsprogramma of het MRA-programma Smart Mobility.

### 3.1.1 Gevolgen rol in kennisdelen

De aanpak waarbij de autonomie volledig bij de gemeenten blijft, schept ruimte voor maatwerk en (potentieel) eigenaarschap bij gemeenten.

Geholpen door de kennis vanuit de provincie worden de gemeenten zo in staat gesteld om diverse typen informatie te benutten, zoals juridische kaders, financiële argumenten, bewonersperspectieven en technische mogelijkheden, waardoor de aanpak goed aansluit bij de uiteenlopende behoeften van verschillende gemeenten. Met name kleinere gemeenten, met beperkte ambtelijke capaciteit, kunnen geholpen zijn met het aanbod aan expertise en een leidraad. Tegelijk is dit geen absolute noodzaak: uit de gevoerde gesprekken constateren wij dat er, ook bij de kleinere gemeenten, een solide kennisbasis is over parkeernormen- en beleid.

| Effect op woningbouw en mobiliteit | Uitvoerbaarheid | Legitimiteit |
|---|---|---|
| Onzeker, door grote mate van vrijblijvendheid bij gemeenten. | Realiseerbaar op korte termijn, maar vraagt inspanning in (pro)actief benaderen van gemeenten. | Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak. |

Kennisdeling, op zichzelf staand, heeft één belangrijk nadeel; bij deze rolinvulling blijft de deelname voor de gemeenten vrijblijvend en ontbreekt er zonder aanvullende sturing een uniform kader voor parkeernormen. Het beoogd effect voor de provinciale ambities voor woningbouw, bereikbaarheid en ov-knooppunten wordt daarmee laag ingeschat. Desondanks biedt deze combinatie van ondersteuning en maatwerk een waardevolle basis om gemeenten te helpen bij het ontwikkelen van toekomstgericht parkeerbeleid.

De aanpak scoort hoog qua legitimiteit doordat de beslissingsbevoegdheid bij de gemeenten ligt en de provincie een ondersteunende rol vervult die de lokale beleidsvrijheid respecteert. Door kennis, kaders en voorbeelden aan te reiken, vergroot de provincie de handelingsopties van gemeenten zonder haar rol te overschrijden. Het draagvlak onder gemeenten wordt versterkt doordat zij niet worden gedwongen tot uniforme normen of verplicht beleid, terwijl de maatwerkbenadering en de mogelijkheid om informatie naar behoefte toe te passen aansluiten bij hun eigen beleidsdoelen en context. Wel vraagt deze aanpak om voldoende bekendheid en vertrouwen in de provinciale ondersteuning.

Deze aanpak is relatief makkelijk uitvoerbaar voor de provincie. mits duidelijke afspraken worden gemaakt over rollen, verwachtingen en tijdsinvestering van zowel provincie als gemeenten. Bij de uitwerking van deze rolinvulling liggen grote kansen op het vlak van efficiëntie om samen op te trekken met het CROW en andere provincies, zoals Zuid-Holland, om de belasting op het ambtelijk apparaat te verkleinen.

## 3.2 Coördineren

Een volgende stap in het sturingsniveau is dat de provincie een coördinerende rol oppakt, die verder gaat dan het ondersteunen van gemeenten met expertise. Deze rol is gericht op het organiseren van samenhang en samenwerking tussen de betrokken partijen bij zowel het parkeerbeleid, als het flankerend beleid.

### Het benutten van de (gebieds)tafels

Een eerste manier waarop de provincie dit kan invullen, is via tafels waarin de ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteit gezamenlijk worden besproken, of bij de totstandkoming van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE's). Enerzijds zijn dit gebiedstafels van specifieke woningbouwontwikkelingen, waar de gebiedsontwikkelaars van de provincie Noord-Holland bij aanschuiven, of de corridoroverleggen van het programma OV-knooppunten. Anderzijds zijn dit de thematische tafels, zoals de Provinciale Verkeers- en vervoersberaden (PVVB's) en de Woondealversnellingstafels. Op deze tafels kan de provincie actief gemeenten en ontwikkelaars aanmoedigen om toekomstbestendige keuzes te maken.

### Het vroegtijdige een plek inbouwen voor een wijziging van het omgevingsplan

Door vroeg in het proces signalen af te geven bij plannen die niet aansluiten op het gewenste beleid, kan worden voorkomen dat pas laat wordt bijgestuurd. De provincie heeft nu al een dergelijk voorportaal, dat dient om vroegtijdig knelpunten weg te nemen en mee te denken over oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van flankerend beleid.

### Inspraakreacties inzetten als sturingsmiddel voor de gezamenlijke ambities

Een laatste manier om vanuit de provincie richting mee te geven is door middel van inspraakreacties op het gebied van gemeentelijke parkeer(normen)- of mobiliteitsnota's. Op deze manier kan de provincie advies uitbrengen en gemeenten wijzen op provinciale ambities, zoals het stimuleren van duurzame mobiliteit en de woningbouwopgave.

#### *Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid*

Flankerend beleid gaat in grote mate over de inzet van mobiliteitsmaatregelen. Een aantal gemeenten in de provincie valt echter onder de juridische mantel van de Vervoerregio Amsterdam, dat een wettelijke taak heeft om concessies te verlenen en financiële bijdragen levert aan infrastructuurprojecten. De Vervoerregio Amsterdam benoemt in haar beleidskader dat 'parkeren een belangrijk en onmisbaar onderdeel is van mobiliteitsbeleid' en 'graag met gemeenten [meedenkt] over de waarop [parkeren] deel uit kan maken van een totale oplossing'. Deze uitgestoken hand biedt kansen om tezamen met de Vervoerregio Amsterdam naar afspraken te kijken over de inzet van mobiliteitsmaatregelen rondom (grootschalige) woningbouwlocaties in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam.

Ten slotte kan de provincie verkennen of een regionale concessie voor deelmobiliteit mogelijk is. Dit biedt meer continuïteit in het aanbod richting de inwoners, zeker in minder stedelijke gebieden. Zo'n concessie vraagt om regie en duidelijke kaders.

### 3.2.1 Gevolgen rol in coördineren

Een coördinerende rol kan een belangrijke meerwaarde bieden naast kennisdeling, doordat de inhoud, het proces en de partners effectief met elkaar worden verbonden. Hierbij draagt de provincie actief bij aan meer samenhang en structuur binnen het mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Bovendien is deze aanpak meer gericht op een voorspelbare en consistente invulling van het parkeerbeleid door gemeenten.

Deze aanpak bevat ook uitdagingen. De coördinatie vraagt om een actieve en zichtbare rol van de provincie, inclusief voldoende ambtelijke capaciteit, bestuurlijke betrokkenheid en een duidelijke positionering binnen de bestaande samenwerkingsstructuren. Dit kan leiden tot hogere verwachtingen bij de gemeenten en spanningen over onderlinge verantwoordelijkheden, waarbij de provincie nu geen stok achter de deur heeft om gemeenten te dwingen tot een andere (parkeer) koers. Het beoogde effect is daarmee opnieuw kwetsbaar.

De legitimiteit van deze coördinerende rol hangt daarmee sterk af van de wijze waarop de provincie zich opstelt: als een verbindende en coördinerende partner. Door gebruik te maken van bestaande samenwerkingsgremia die in grote mate al door gemeenten worden gedragen, zoals de PVVB's, Woondealversnellingstafels en corridoroverleggen van ov-knooppunten, sluit deze aanpak goed aan bij de bestuurlijke verhoudingen. Heldere communicatie over gezamenlijke doelen en rollen is hierbij cruciaal. Door de verschillen tussen de gemeenten te erkennen en ruimte te bieden voor lokale invulling, kan regionaal draagvlak ontstaan voor gedeelde uitgangspunten en beleidsrichtlijnen.

De veelvoud aan tafels betekent ook dat meer medewerkers van de provincie kennis moeten hebben van de weerbarstigheid en de potentie van de parkeernormen. Het valt te overwegen om het kennisniveau te vergroten van de provinciale medewerkers werkzaam binnen het ruimte- en mobiliteitsdomein, via een spoedcursus of periodieke workshops. Dit zorgt voor vroegtijdige en consistente betrokkenheid en borgt de kennis intern.

De uitvoerbaarheid van een coördinerende rol is afhankelijk van de beschikbare capaciteit en het mandaat van de provincie. Dit vraagt om structurele inzet op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau, evenals duidelijke werkafspraken met gemeenten en eventueel andere partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam. De provincie is al betrokken bij grotere projectontwikkelingen samen met de gemeenten, wat kansen biedt om deze coördinerende rol verder uit te breiden en te versterken.

| Effect op woningbouw en mobiliteit | Uitvoerbaarheid | Legitimiteit |
|---|---|---|
| Onzeker, door grote mate van vrijblijvendheid bij gemeenten. | Realiseerbaar op korte termijn, maar vraagt inspanning voor vergroten kennisniveau in de provinciale organisatie en opschalen aanwezigheid bij (gebieds)tafels. | Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak. |

## 3.3 Stimuleren

De provincie kan gemeenten stimuleren om toekomstbestendig parkeer- en mobiliteitsbeleid te ontwikkelen door financiële instrumenten en investeringskaders gerichter in te zetten.

### Striktere voorwaarden 'Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid'

Het investeringskader is gericht op publieke investeringen en activiteiten in gebiedsontwikkelingen en woningbouwprojecten. Door striktere voorwaarden op te nemen over de toepassing van parkeernormen, kan de provincie meer sturing geven en bijdragen eerder verlenen aan gemeenten die hun parkeernormen in lijn hebben met de actuele richtlijnen en het verwachte autobezit. Dit betreft voor beide categorieën een concretisering van respectievelijk voorwaarden A3 en B3.

### Nieuwe subsidies

Daarnaast kunnen ook nieuwe subsidies worden ingezet, bijvoorbeeld voor het ombouwen van parkeerplekken naar groen of verblijfsruimte. Dit geeft, mede doordat de onderhoudsbudgetten onder druk staan, een financiële prikkel aan gemeenten; minder parkeren biedt ook kansen voor klimaatadaptatie en de kwaliteit van de leefomgeving.

### Participeren in gebiedsfondsen

De provincie kan ook verkennen of zij kan participeren in gebiedsfondsen. De gemeenten Tilburg en Amersfoort zijn bijvoorbeeld bezig met een integrale gebiedsgerichte aanpak waarin onder andere parkeren en deelmobiliteit een duidelijke plek hebben. De provincie kan hierbij optreden als mede-investeerder of aanjager.

### *Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid*

De provincie kan een gerichtere inzet overwegen van subsidies voor doorfietsroutes, toegankelijkheid en buurtbusprojecten. Door subsidies eerder toe te wijzen aan deze maatregelen bij woningbouwontwikkelingen met een lagere parkeernorm, ontstaat een incentive voor gemeenten om hun beleid aan te passen. En zodoende worden gemeenten 'beloond' die al hun parkeernormen op orde hebben.

De provincie kan ook overwegen om enkel het indienen van de proposities met een duidelijke onderbouwing van de parkeernorm te steunen in de tweede fase van het programma Woningbouw en Mobiliteit (Grootschalige Woningbouwlocaties en WoKT 2.0). De proposities worden eind augustus van dit jaar ingediend.

Ten slotte kan de provincie als concessieverlener voor het regionaal ov, in samenwerking met de vervoerder, acties aanbieden richting nieuwe inwoners om gebruik te maken van het vervoersaanbod. Te denken valt aan probeeracties, het aanbieden van specifieke abonnementen of het verlagen van de tarieven voor specifieke doelgroepen. Dit kan in nadrukkelijke samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam.

| Effect op woningbouw en mobiliteit | Uitvoerbaarheid | Legitimiteit |
|---|---|---|
| Positief effect bij voldoende financiële prikkel voor gemeenten en ontwikkelaars om te kiezen voor duurzame parkeer- en mobiliteitsoplossingen. | Realiseerbaar op de middellange termijn, vraagt voor enkele bestaande subsidies om aanpassingen.<br>Budgetspanning op evenredige inzet van flankerend beleid door de provincie, bijvoorbeeld investeren in het ov. | Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak, vanuit koppeling met provinciale beleidsdoelen over bereikbaarheid en leefbaarheid. |

### 3.3.1 Gevolgen rol in stimuleren

Door te sturen met geld en voorwaarden kan de provincie een impuls geven aan het parkeernormenbeleid. Een belangrijk voordeel van deze aanpak is dat gemeenten en ontwikkelaars actief en positief worden gestimuleerd om te kiezen voor duurzame parkeer- en mobiliteitsoplossingen. Door subsidies en cofinanciering ontstaat een financiële en inhoudelijke prikkel om werk te maken van de lagere parkeernormen, de deelmobiliteit en de duurzame gebiedsinrichting.

Daarnaast geeft deze aanpak duidelijkheid over de provinciale prioriteiten. Heldere voorwaarden geven richting en houvast aan gemeenten, bevorderen de samenhang tussen de projecten en vergroten de kans op meetbare resultaten. Tegelijkertijd kent deze aanpak ook enkele nadelen. Effectieve stimulering vraagt om voldoende provinciale middelen én een scherp zicht op waar deze het meest effectief kunnen worden ingezet. Te strikte voorwaarden of ingewikkelde aanvraagprocedures kunnen vertraging veroorzaken of kleinere gemeenten met beperkte capaciteit buitensluiten. Ook bestaat het risico dat middelen versnipperd worden ingezet of onvoldoende structurele impact hebben, zeker als er een gerichte monitoring ontbreekt. De effectiviteit staat of valt dus met heldere criteria en een goede uitvoeringsorganisatie.

De legitimiteit van een stimulerende rol is hoog, mits de provincie transparant is over de inzet van middelen en de criteria die daarbij gelden. Zolang het principe van vrijwilligheid overeind blijft en gemeenten ruimte houden voor eigen keuzes binnen kaders, verwachten wij dat deze rol wordt geaccepteerd. Door middelen te koppelen aan beleidsdoelen die breed worden gedeeld, zoals bereikbaarheid of leefbaarheid, wordt de legitimiteit van deze rol vergroot.

De uitvoerbaarheid van deze aanpak is goed, mits deze leunt op de bestaande structuren. De provincie beschikt al over subsidieregelingen en vormen van ondersteuning binnen het ruimtelijk- en mobiliteitsdomein. Door hier kleine aanpassingen in door te voeren en te koppelen aan beleidsdoelen ontstaat een schaalbare en efficiënte aanpak. Wel vraagt dit om duidelijke werkafspraken, voldoende uitvoeringscapaciteit en gerichte monitoring.

## 3.4 Verplichten

De provincie kan gemeenten ook sturen in de richting van toekomstbestendig parkeerbeleid door middel van regelgeving en normstelling. Deze sturende rol gaat verder dan het stimuleren of coördineren door bepaalde keuzes juridisch te verplichten aan de gemeenten.

Een concreet instrument hiervoor is de provinciale Omgevingsverordening. Hierin kan de provincie parkeernormen opnemen voor gemeenten, zoals de provincie Zuid-Holland momenteel al doet voor stationsomgevingen en ook voor sociale huur, zie bijlage III. In de praktijk blijkt dat vaak maatwerk nodig is: de provincie kan bijvoorbeeld opnemen dat beleidskeuzes over parkeerplaatsen gebaseerd moeten zijn op onderbouwde prognoses over huidige en toekomstige bewoners, gebiedskenmerken en mobiliteitsontwikkelingen. Ook kan de toepassing van reductiefactoren worden verplicht. Deze factoren geven aan hoeveel lager het aantal parkeerplaatsen mag zijn bij de aanwezigheid van de deelmobiliteit of de nabijheid van het ov. Een verplichte toepassing hiervan zorgt voor uniformiteit en voorkomt dat ambities verwateren.

Bij het invoeren van sturend beleid moet ook worden voorkomen dat bestaande gebiedsplannen of lopende projecten onnodig worden gefrustreerd. Daarom is het verstandig om een overgangstermijn op te nemen en dit te koppelen aan natuurlijke ijkmomenten, zoals geplande actualisaties aan provinciale of gemeentelijke zijde.

**Juridische toelichting**

Om verplichtend te kunnen sturen op parkeernormen, is het allereerst van belang dat de provincie het provinciaal belang duidelijk formuleert en onderbouwt. De omgevingsvisie biedt hiervoor al algemene aanknopingspunten, maar het verdient aanbeveling om het narratief van parkeernormen ook hier een plek te geven. Op dit moment is er geen jurisprudentie die steun biedt voor provinciale sturing op parkeernormen via een instructieregel, waardoor een harde verplichting juridisch gezien potentieel kwetsbaar kan zijn. Mocht de provincie toch een actieve rol in de naleving willen innemen, dan is het essentieel om niet alleen het juridisch kader, maar ook de uitvoering en handhaving goed in te richten. Hierin is het belangrijk dat er een duidelijke escalatieladder wordt opgesteld, waarin per stap wordt vastgelegd welke acties de provincie onderneemt bij onvoldoende naleving door gemeenten.

Tot slot kan provinciale sturing op parkeernormen niet alleen een juridisch instrument zijn, maar ook vooral worden ingezet als ambitieus beleidsmiddel om richting te geven aan de gewenste mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie.

### 3.4.1 Gevolgen rol verplichten

Met het opnemen van een vorm van verplichting ontstaat duidelijkheid en uniformiteit in het parkeernormenbeleid in de provincie. Gemeenten hanteren vergelijkbare uitgangspunten, wat duidelijkheid geeft aan alle betrokkenen, een potentieel waterbedeffect voorkomt en bijdraagt aan een verlaging van het autobezit en een gezondere leefomgeving. Daarnaast kan sturing leiden tot versnelling: gemeenten hoeven het wiel niet telkens opnieuw uit te vinden en worden gestimuleerd om hun parkeernormenbeleid in lijn te brengen met bredere beleidsdoelen.

Tegenover deze voordelen staat dat deze aanpak ingrijpt in de gemeentelijke autonomie. Gemeenten kunnen minder maatwerk toepassen en voelen zich mogelijk beperkt in hun afwegingsruimte. Bovendien vereist sturing flankerend beleid dat langdurig in stand moet worden gehouden, zoals ondersteuning, handhaving en investeringen in alternatieve mobiliteit. Desondanks kan deze rol krachtig zijn, mits goed ingebed in de wetgeving, afgestemd met de gemeenten en ondersteund met middelen en kennis.

De legitimiteit van sturing staat of valt met de wijze waarop deze wordt vormgegeven. Een juridische voorwaarde is dat de provincie duidelijk de beoogde doelen communiceert en het provinciaal belang hierin, zoals betaalbare en snelle woningbouw. Daarnaast moet in acht worden genomen dat gemeenten actief dienen te worden betrokken bij de totstandkoming van kaders, om deze mate van sturing als legitiem en noodzakelijk neer te zetten. Ook moet de inzet op deze sturing in verhouding zijn met de doelen.

De uitvoerbaarheid hangt af van de gekozen juridische instrumenten, ambtelijke capaciteit en politieke rugdekking. Bovendien moet sturing gepaard gaan met monitoring, ondersteuning en, waar nodig, handhaving. De provincie moet hierin bereid zijn om een langdurige rol op zich te nemen. Als voorbeeld kan worden gekeken naar de provincie Zuid-Holland waar een lang traject ten grondslag heeft gelegen aan de verankering in de omgevingsverordening, bestaande uit meerdere (bestuurlijke) gesprekken met gemeenten. Deze inzet moet in balans zijn met de beoogde doelen.

| Effect op woningbouw en mobiliteit | Uitvoerbaarheid | Legitimiteit |
|---|---|---|
| Sterk effect, vanwege verplichtend karakter. | Dient mee te lopen in reguliere actualisatie van de Omgevings-verordening. Aandacht voor voldoende capaciteit in de plantoetsing. | Proportionaliteit te betwijfelen bij verplichte toepassing van één brede parkeernorm. Draagvlak niet bij alle gemeenten aanwezig. |

**Zuid-Holland als voorloper met provinciale parkeernormen**

In Zuid-Holland is al ervaring opgedaan met het sturen op lagere parkeernormen om de woningbouwopgave te versnellen. Zo is in de Omgevingsverordening een instructieregel opgenomen die een maximale parkeernorm voorschrijft voor sociale woningbouw, voor locaties in de nabijheid van stations en voor grote buitenstedelijke bouwlocaties voor woningbouw (zie bijlage III).

De provincie heeft voorafgaand aan de opname van de instructieregels nadrukkelijk veel tijd en energie in het voortraject gestopt door actief het gesprek met gemeenten te voeren en vanuit een inhoudelijke onderbouwing te kijken naar de werking van de parkeernormen bij woningbouwontwikkelingen. De provincie steekt hier ook nu nog veel energie in. Door actief de dialoog met gemeenten te blijven voeren, ondersteunt de provincie hen bij het maken van keuzes en het aanpassen van hun parkeernormennota's. Dit heeft inmiddels geleid tot aanpassingen van de gemeentelijke parkeernormennota's bij 60% van de Zuid-Hollandse gemeenten. En circa 80% van de gemeenten met HOV-railinvloedsgebieden heeft nu een reductiefactor voor die (stations)omgevingen opgenomen, variërend van 5% tot 100%. Binnen de kaders van de provincie wordt ruimte geboden voor lokaal maatwerk, met meer ruimte voor woningbouw.

Tientallen projecten hebben hierdoor inmiddels (geoptimaliseerd) doorgang kunnen vinden. Deze aanvliegroute heeft ertoe geleid dat de instructieregels nog niet (juridisch) betwist zijn door een gemeente en er daarmee ook nog geen jurisprudentie is voor conflicten over deze instructieregels.



HOOFDSTUK 4

# Handelingsperspectief

De lappendeken van parkeernormen toont aan dat gemeenten in Noord-Holland oude richtlijnen gebruiken of aan de bovenkant gaan zitten van de bandbreedte van de CROW-richtlijnen. Dit vertraagt onnodig de woningbouw, legt een beslag op de vaak schaarse fysieke ruimte en vergroot de druk op het wegennet. De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc) kennis. Wij concluderen dat een sterkere provinciale rol is gewenst vanuit de beleidsambities in de woningbouw en mobiliteitstransitie.

Een brede provinciale verplichting op basis van een maximale parkeernorm schiet echter het doel voorbij. Er is behoefte aan een gebiedsgerichte en toekomstbestendige aanpak, dat recht doet aan de opgaven, de behoefte van de Noord-Hollandse inwoners en de bestuurlijke verhoudingen. Dat vraagt ons inziens om een uitbreiding van het provinciale instrumentarium, bestaande uit een gefaseerde inzet van maatregelen op verschillende sturingsniveaus. Te beginnen met de uitbreiding van de provinciale rol van kennisdeler en coördinator om de bewustwording bij gemeenten te vergroten. Vervolgens liggen er kansen om de financiële prikkels, in de vorm van subsidies, sterker toe te spitsen op het gebruik van realistische parkeernormen. Ten slotte, als blijkt dat de beweging naar een parkeernorm op basis van data en ambities te ver achterblijft, adviseren wij de provincie om een verplichtende rol in te nemen, als stok achter de deur.

## 4.1 Geleidelijke uitbreiding rol kennisdeler en coördinator

Wij stellen voor dat de provincie verder investeert in kennis-ontwikkeling en -deling, op basis van de behoefte onder de gemeenten, onder andere op het gebied van de invoering en handhaving van parkeerregulering, de benutting en positionering van P+R-locaties en het monitoren van parkeer-beleid en effecten, breder dan alleen OV-knooppunten. Een deel van deze kennisgebieden wordt al ontsloten door het CROW. Wij adviseren om zoveel mogelijk met het CROW op te trekken om dubbel werk te voorkomen.

Wij adviseren bovendien dat de provincie, vanuit zowel het mobiliteits- als het ruimtelijk domein, haar inzet intensiveert in een vroeg stadium van het ontwikkelproces, met name bij grootschalige woningbouwlocaties. Door eerder aan tafel te zitten, kunnen parkeernormen en mobiliteitsmaatregelen in samenhang met ruimtelijke opgaven worden afgestemd.

In deze gesprekken dient de provincie nadrukkelijk te kijken naar de inzet vanuit haar eigen mobiliteitsbeleid: afspraken over deelmobiliteit, P+R, fietsenstallingen en ov-bereikbaarheid ten behoeve van woningbouwlocaties. De afspraken zijn gezamenlijk vast te leggen in bij voorkeur bondige MPvE's, dat al als instrument wordt ingezet.

Ten slotte zien we kansen voor een nadere samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam over de inzet van mobiliteitsmaatregelen, ten gunste van het versnellen van de woningbouw en de inrichting van leefbare wijken.

## 4.2 Parallel aanscherpen van financiële instrumenten

Naast de ondersteunende rol die de provincie nu al inneemt, adviseren wij om aanvullend financiële prikkels in te zetten om gemeenten te stimuleren. Dit is een manier van sturing waarvoor bestaande subsidiestructuren zijn te gebruiken. Wij zien concreet de volgende mogelijkheden:

- de subsidievoorwaarden aanscherpen: aanvullende voorwaarden en /of toelichting op het gebied van parkeerbeleid worden opgenomen in bestaande en nieuwe subsidieregelingen, in elk geval voor het Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.
- een koppeling met de gebiedsfondsen: verkenning van inzet van gebiedsfondsen ter ondersteuning van gebiedsgerichte maatregelen die parkeerdruk verminderen of structureel de alternatieve mobiliteit versterken.

## 4.3 Toekomstige stok achter de deur: verankering in Omgevingsverordening

Idealiter zijn voorgaande interventies van de provincie voldoende om gemeenten te verleiden om hun parkeernormen en het gelieerde beleid te actualiseren naar realistische parkeernomen. Als een dergelijke beweging (in sommige gebieden) te veel achterblijft, dan is een stok achter de deur noodzakelijk in de vorm van instructieregels in de Omgevingsverordening.

### Verbinden van objectieve data met lokale ambities voor de parkeernorm

De provincie Noord-Holland neemt een instructieregel in de verordening op die gemeenten verplicht om bij de totstandkoming van parkeernormen het werkelijk (toekomstig) autobezit inzichtelijk te maken, conform actuele CROW-richtlijnen en in lijn met de handreiking voor parkeren bij optoppen. Dit objectieve inzicht kan worden aangescherpt met lokale beleidsambities voor de mobiliteit of aanverwante beleidsdomeinen. Door de combinatie van objectieve data en lokale ambities ontstaat een overzichtelijke en uitlegbare motivering, dat aansluit bij de landelijke ontwikkelingen naar een meer onderbouwde en gebiedsspecifieke parkeernorm.

De eerstvolgende actualisatie van de Omgevingsverordening treedt in werking per 1 januari 2027, waarvan de voorbereidingen al in het voorjaar van 2026 starten. Wij adviseren daarom om in het voorjaar van 2026 een eerste go/no go-moment in te bouwen over de opname van een dergelijke instructieregel, afhankelijk van de beweging die gemeenten maken. Met het oog op de gemeentelijke verkiezingen in maart '26 en de benodigde voorbereidingstijd voor gemeenten om hun beleid te herzien, zal mogelijk niet van alle gemeenten hun intenties duidelijk zijn. In het geval dit moment te vroeg komt om als provincie een weloverwegen besluit te nemen, dan zal een volgende mogelijkheid voor actualisatie potentieel een jaar later aandienen, hoewel rekening dient te worden gehouden met de provinciale verkiezingen in maart 2027.

**Borging in Omgevingsvisie PNH**

De provincie dient een inhoudelijk en juridisch 'haakje' te hebben voor opname in de verordening. Voor een duidelijke verbinding tussen visie en verordening adviseren wij om zowel een basis voor verwijzing op te nemen in aankomende update van de Omgevingsvisie, als een onderbouwing voor de parkeernorm op te nemen in de strategische visie van het programma OV-knooppunten.

### Maximale parkeernorm binnen invloedsgebieden van ov-knooppunten

Een aanvullende stap is om in stationsomgevingen, zoals gedefinieerd in het provinciaal programma OV-knooppunten, in te zetten op een maximale parkeernorm. In lijn met de provincie Zuid-Holland (bijlage III) en het advies van de commissie STOER (bijlage II) stellen wij voor om een maximale norm van 0,7 per woning te hanteren. Een dergelijke norm is een aanvulling op de datagedreven normering en geeft vorm aan de ambities voor compact en duurzaam ruimtegebruik, het benutten van duurzame vervoermiddelen en het versterken van de kwaliteit van de ontwikkellocaties. Ter overweging is zelfs te kiezen voor een scherpere differentiatie per type invloedsgebied, gebaseerd op de stedelijkheid en frequentie van het openbaar vervoer.

**Parkeernormen als onderdeel van het Mobiliteitsprogramma van Eisen**

Op verschillende plekken in het land worden Mobiliteitsprogramma's van Eisen opgesteld, als manier om afspraken vast te leggen tussen de betrokken partijen over de bereikbaarheid van een gebiedsontwikkeling. In deze integrale aanpak kan de datagedreven benadering van parkeernormen uitstekend passen, in samenhang met de inzet van flankerend beleid. Het opstellen van een MPvE is niet verplicht

Deze wijze van verplichting geeft invulling aan het breed geconstateerde draagvlak onder gemeenten, balancerend tussen de autonomie bij de gemeenten laten en een impuls geven aan de provinciale woningbouw- en mobiliteitsambities.

**Communicatie richting bewoners?**

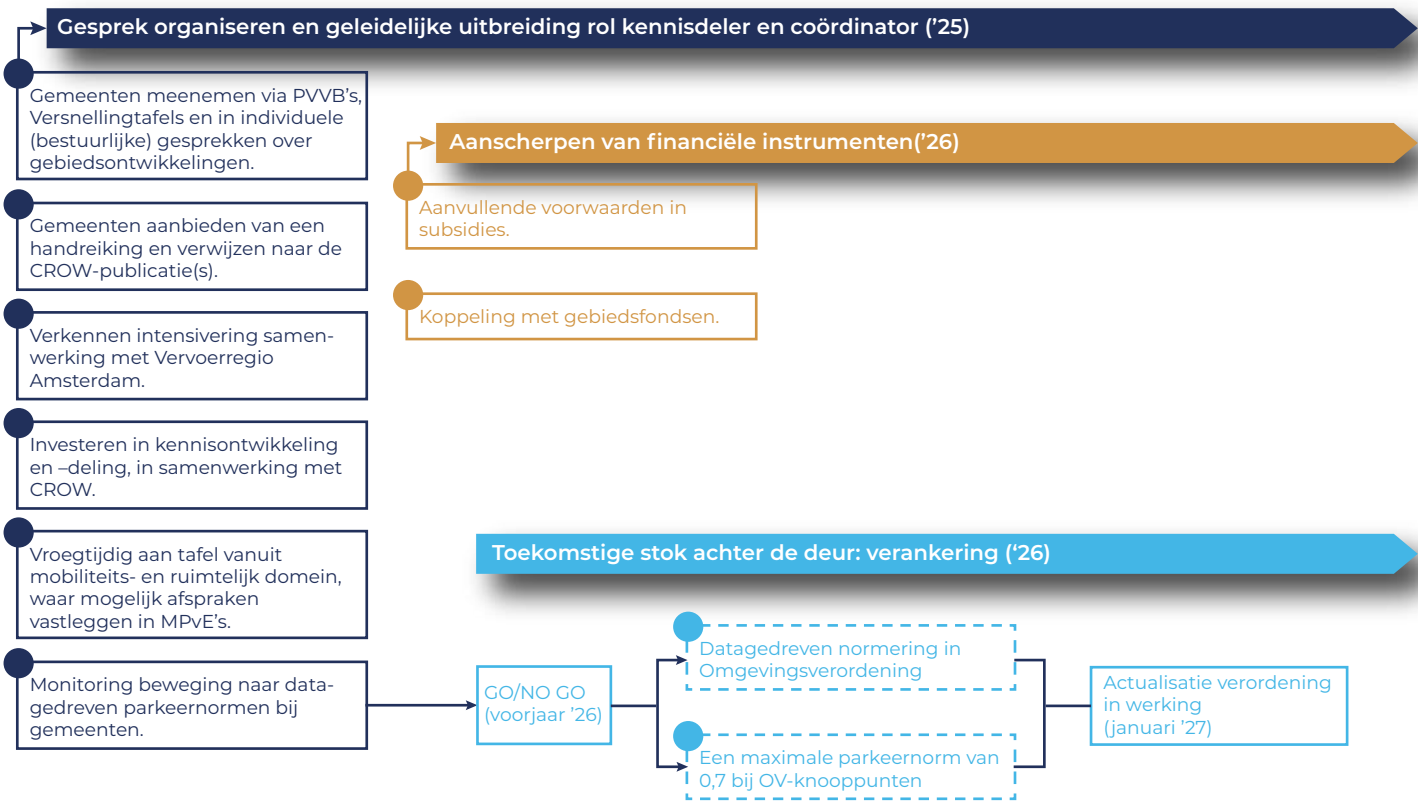
Parkeernormen kunnen effectief ingezet worden als sturingsinstrument voor autobezit, maar alleen als de bewoners vooraf goed begrijpen welke parkeermogelijkheden er wel of niet zijn. Het is daarom essentieel dat de communicatie over de parkeernormen en het parkeerbeleid helder, volledig en tijdig plaatsvindt. Deze communicatie moet bovendien consistent zijn door de hele keten van betrokken partijen: van gemeente tot ontwikkelaar, en van woningcorporatie tot makelaar. De provincie kan hierin een coördinerende rol spelen door de afstemming tussen de partijen te bevorderen. Ook de verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen moet gestructureerd en transparant verlopen, zodat de bewoners weten waar ze aan toe zijn.

## 4.4 Vervolgstappen: gesprek organiseren

Dit pakket is niet van de een op de andere dag gerealiseerd. De keuze voor een afgewogen sturende rol van de provincie Noord-Holland vraagt om enkele processtappen om tot een zachte landing te komen. Wij zien met name de noodzaak dat de provincie Noord-Holland op korte termijn met enkele gemeenten in gesprek gaat, daar waar het huidig gemeentelijk beleid (sterk) afwijkt van een datagedreven normering én kansen liggen voor woningbouw, zoals in Alkmaar, Purmerend of Haarlemmermeer. Deze gesprekken kunnen vanzelfsprekend onderdeel zijn van reguliere, geplande overleggen.

Wij adviseren de volgende stappen te nemen in chronologische volgorde:

- Gedeputeerde Staten neemt een besluit over de koers omtrent parkeernormen en informeert Provinciale Staten.
- De provincie informeert de gemeenten over de koers van de provincie via de aankomende Provinciale Verkeers- en Vervoerberaden (PVVB's), Woondealversnellingstafels en individuele (bestuurlijke) gesprekken over gebiedsontwikkelingen, inclusief de aanbieding van een handreiking en verwijzing naar de recente CROW-publicatie.
- De provincie organiseert een bestuurlijk gesprek met de Vervoerregio Amsterdam over de samenwerking bij de inzet van de mobiliteitsmaatregelen bij woningbouwlocaties.
- De provincie monitort het beleid en de toepassing van parkeernormen door gemeenten en neemt in mei 2026 een besluit over de noodzaak tot het opstellen van instructieregels in Omgevingsverordening.



BIJLAGE I

# Parkeernorm als knelpunt in monitor woningbouw (2024)

| | Niet ingevuld/ geen knelpunt | Knelpunt | Bruto plan-capaciteit 2024-2050 | | Niet ingevuld/ geen knelpunt | Knelpunt | Bruto plan-capaciteit 2024-2050 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aalsmeer | 2.422 | | 2.422 | Hollands Kroon | 3.595 | | 3.595 |
| Alkmaar | 15.058 | | 15.058 | Hoorn | 8.821 | | 8.821 |
| Amstelveen | 10.747 | | 10.747 | Huizen | 648 | | 648 |
| Amsterdam | 195.179 | | 195.179 | Koggenland | 3.128 | 40 | 3.168 |
| Bergen | 1.035 | | 1.035 | Landsmeer | 227 | 143 | 370 |
| Beverwijk | 8.562 | | 8.562 | Laren | 242 | | 242 |
| Blaricum | 671 | | 671 | Medemblik | 1.954 | 16 | 1.970 |
| Bloemendaal | 946 | | 946 | Oostzaan | 315 | 17 | 332 |
| Castricum | 1.694 | | 1.694 | Opmeer | 1.013 | | 1.013 |
| Den Helder | 2.562 | | 2.562 | Ouder-Amstel | 9.046 | 43 | 9.089 |
| Diemen | 3.266 | | 3.266 | Purmerend | 11.285 | 1.386 | 12.671 |
| Dijk en Waard | 8.642 | | 8.642 | Schagen | 6.597 | | 6.597 |
| Drechterland | 1.126 | | 1.126 | Stede Broec | 1.241 | | 1.241 |
| Edam-Volendam | 1.766 | | 1.766 | Texel | 786 | | 786 |
| Enkhuizen | 1.365 | 69 | 1.434 | Uitgeest | 590 | | 590 |
| Gooise Meren | 3.055 | 66 | 3.121 | Uithoorn | 1.745 | 45 | 1.790 |
| Haarlem | 15.154 | 1.263 | 16.417 | Velsen | 5.669 | 40 | 5.709 |
| Haarlemmermeer | 24.047 | 16.852 | 40.899 | Waterland | 2.286 | | 2.286 |
| Heemskerk | 1.184 | 680 | 1.864 | Wijdemeren | 1.208 | | 1.208 |
| Heemstede | 173 | 429 | 602 | Wormerland | 911 | 626 | 1.537 |
| Heiloo | 1.924 | | 1.924 | Zaanstad | 20.668 | | 20.668 |
| Hilversum | 5.572 | | 5.572 | Zandvoort | 998 | | 998 |
| | | | | *Eindtotaal* | *389.123* | *21.715* | *410.838* |

BIJLAGE II

# Conceptteksten commissie STOER – 6 juni 2025

## Binnenstedelijke parkeernormen (8.7)

- Formuleer als rijksoverheid, provincies en gemeenten samen met CROW landelijk geldende maximale parkeernormen voor woningbouw, specifiek in gebieden rondom (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer-Knooppunten. Sluit aan op de door provincie Zuid-Holland vastgestelde normen van maximaal 0,7 voor bewonersparkeren, inclusief bezoekersparkeren. (Zuid Hollandse Omgevingsverordening, 01-01-2025, art 7.45d en e). En sluit aan op de definitie van invloedgebieden rondom haltes van openbaar vervoer. Lokaal maatwerk blijft mogelijk op basis van onderzoeksresultaten op basis bewezen, realistisch gebruik.
- Voor gemeenten geldt het advies om in het gemeentelijk parkeerbeleid uit te gaan van normen voor parkeerplaatsen per woning op basis van feitelijk aangetoond, realistisch gebruik. CROW-richtlijnen kunnen helpen bij het formuleren van deze normen, maar onderzoeksresultaten vanuit bewezen realistisch gebruik, moeten leidend zijn.
- Aan gemeenten adviseert de adviesgroep voorts om in het gemeentelijk parkeerbeleid altijd de mogelijkheid tot gemotiveerd afwijken van de normering op te nemen. In de CROW-richtlijn is al de mogelijkheid voor reductiefactoren opgenomen, maar die wordt dit in de praktijk weinig gebruikt. Het advies luidt verder om van de CROW-optie tot differentiatie naar type gebied, type woning, type gebruik, beter te benutten. Dat geldt ook voor de redactiefactoren voor bijvoorbeeld de inzet van deelvervoer.
- Voor parkeerregulering bij optop- en aanpakplannen sluit de adviesgroep aan op de ‘Handreiking parkeren bij optoppen’ van de provincies Zuid-Holland, Utrecht, Aedes en Platform 31 (Handreiking voor parkeren bij Optoppen, Platform 31 et al, 01-05-2025). Met als kernpunten:
  - Optimale benutting van parkeerregulering en nul-vergunningsopties, om een extra parkeeropgave te voorkomen
  - Parkeeropgaven baseren op realistische data en bewezen, realistisch gebruik bestaande parkeervoorzieningen
  - Eerst bestaande voorzieningen en al beschikbare verkeersruimten benutten, voordat extra individuele standaard-parkeerplaatsen in beeld komen.

BIJLAGE III

# Instructieregels Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland

## Artikel 7.45e (parkeernorm stationsomgevingen)

1. Een omgevingsplan dat voorziet in nieuwe woningen in een stationsomgeving als bedoeld in artikel 7.45d, hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning
2. In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld gebaseerd op het autobezit per woningtype of woonoppervlak.

## Artikel 7.45f (parkeernorm sociale huur)

1. Een omgevingsplan dat voorziet in nieuwe sociale huurwoningen hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per sociale huurwoning.
2. In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als er op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren zijn vastgesteld gebaseerd op het autobezit per woningtype of woonoppervlak.

## Artikel 7.45fa (parkeernorm grote buitenstedelijke bouwlocaties voor woningbouw)

1. Een omgevingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe grote buitenstedelijke bouwlocatie voor woningbouw als bedoeld in bijlage IX, onder B.1, hanteert een maximale parkeernorm van gemiddeld 1,3 autoparkeerplaats per woning, tenzij artikel 7.45e of 7.45f van toepassing is.
2. In afwijking van het eerste lid kan een op de lokale situatie afgestemde parkeernorm worden gehanteerd, als de parkeernorm van 1,3 autoparkeerplaats per woning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, of als de locatie niet ontsloten is of kan worden door openbaar vervoer.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een omgevingsplan dat in ontwerp is vastgesteld voor de inwerkingtreding van de Wijziging Zuid-Hollandse Omgevingsverordening herziening 202.

Berenschot



## ‘WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG’

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al ruim 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

**Berenschot Groep B.V.**
Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG  Utrecht
Postbus 8039, 3503 RA  Utrecht
030 2 916 916
www.berenschot.nl

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.A.P. Hengstmengel
BEL/OI

Telefoonnummer +31235143627
hengstmengej@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
09 OKT. 2025

**Kenmerk**
2439272/2439280

**Uw kenmerk**

**Betreft: Versteviging provinciale rol bij parkeernormen**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de volgende besluiten die wij hebben genomen op 7 oktober 2025:

1. Kennis te nemen van het onderzoek 'Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen';
2. Kennis te nemen van de handreiking Parkeernormen Noord-Holland;
3. In te stemmen met het uitbreiden van onze kennis/adviserende en stimulerende rol ten aanzien van parkeernormen;
4. In te stemmen met het vervolgproces en voorgestelde acties.

## Aanleiding

In de *Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024-2028* (actie 3.13)[1] en de bijbehorende *Strategische Evaluatie en Onderzoeksagenda Wonen*[2] is afgesproken om te onderzoeken hoe de provincie Noord-Holland gemeenten kan ondersteunen bij het toepassen van lagere parkeernormen. Hierbij is onderzocht welke concrete mogelijkheden de provincie heeft om haar (kennis)rol ten aanzien van het onderwerp parkeernormen te verstevigen en eventueel te verbreden; in aansluiting op eerder onderzoek[3] uit 2020 dat bedoeld was om een bredere maatschappelijke discussie aan te wakkeren. Achterliggend doel is om te bepalen of provinciale sturing op parkeernormen gewenst is en bijdraagt aan het realiseren van de bredere doelen rond leefbaarheid, klimaat, bereikbaarheid en betaalbaarheid van woningbouw-ontwikkelingen. De focus ligt hierbij op de OV-knooppunten.

[1] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Actieagenda%20wonen%20en%20woningbouwversnelling%202024-2028.pdf
[2] https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/2785110f-f707-43c1-a7b5-ff0c4615edba?documentId=5159486e-d439-4067-9093-8eed2fe05c10&agendaItemId=b68eba82-86eb-4790-b1b5-ea635938445d
[3] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Rapportage%20Parkeren%20in%20Noord%20Holland.pdf

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

**Parkeernormen**

De parkeernorm is het aantal parkeerplekken dat vereist wordt bij bouwprojecten. Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. Iedere parkeerplek neemt ruimte in en kost geld. Het vormt in de praktijk een knelpunt bij het bouwen van woningen, de inrichting van een aantrekkelijke openbare ruimte en zorgt indirect voor een hogere belasting van het wegennet.

Parkeernormen zien er in eerste opzicht simpel uit, maar balanceren sterk tussen de vraag van de (toekomstige) bewoner en het aanbod in de vorm van het type woning, de nabijheid van voorzieningen en aanwezigheid van mobiliteit. Lage(re) parkeernormen kunnen op korte termijn een oplossing zijn om woningbouw of gebiedsontwikkeling net dat ene zetje naar realisatie te geven, maar té weinig parkeerplaatsen kunnen ook frustratie en structurele problemen opleveren voor bewoners om naar hun werk, familie of vrienden te komen.

**Huidige rol**

De provincie heeft geen formele rol bij de vaststelling van parkeerbeleid of parkeernormen. Het vaststellen van parkeerbeleid en parkeernormen valt onder de autonomie van gemeenten. Wel is - als vervolg op het onderzoek uit 2020 - de afgelopen jaren vanuit de kennisrol van het programma OV-knooppunten op corridor- en knooppuntniveau aandacht gevraagd voor lagere parkeernormen én deelmobiliteit rondom de OV-knooppunten. In juni 2025 hebben we bijvoorbeeld een whitepaper[4] gepubliceerd - gebaseerd op de handreiking parkeren bij optoppen[5]-met enkele tips om alvast het gesprek over passende parkeernormen te kunnen voeren.

**Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland**

In de praktijk zie je grote verschillen tussen gemeenten bij het toepassen van parkeernormen. Dit komt door gebruik van oude CROW richtlijnen (in plaats van die van 2024), de bandbreedte in de richtlijnen, verschillend gebruik van gebiedstypologieën en politiek-bestuurlijke keuzes. Regelmatig is sprake van maatwerk en worden reductiefactoren toegepast als ontwikkelaars bijvoorbeeld deelmobiliteit aanbieden. Ieder gebied (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied), maar ook ieder woningtype heeft zijn eigen norm.

**Advies rapport**

In het rapport wordt geconcludeerd dat een sterkere provinciale rol gewenst is vanuit beleidsambities in de woningbouw en mobiliteitstransitie (in samenhang met flankerend beleid, bijvoorbeeld ten aanzien van openbaar vervoer en doorfietsroutes). Volgens de onderzoekers is er behoefte aan een brede, gebiedsgerichte en toekomstbestendige aanpak. Voor effectieve provinciale sturing op de parkeernormen adviseren zij een combinatie van maatregelen op de

---

[4] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Bouwen_Wonen/Factsheet%20-%20Soepelere%20parkeernormen%20bij%20optoppen.pdf
[5] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/Bouwen_Wonen/Factsheet%20-%20Soepelere%20parkeernormen%20bij%20optoppen.pdf

verschillende sturingsniveaus; van no-regret maatregelen zoals het intensiveren van de bestaande kennisdeling en een coördinerende rol tot het toepassen van zwaardere sturing middels het opnemen van instructieregels in de omgevingsverordening (in navolging van de provincie Zuid-Holland). Het advies heeft diverse raakvlakken met de bevindingen[6] van de commissie STOER (zie ook bijlage III van de onderzoeksrapportage), zoals een generieke norm van 0,7 rondom OV-knooppunten waarbij afwijkingen datagedreven onderbouwd dienen te worden. Belangrijk verschil is dat in het rapport een gefaseerde aanpak wordt voorgesteld waarbij een expliciet kaderstellende rol voor de provincie op termijn wordt voorgesteld als stok achter de deur.

**Provinciale rol en vervolgacties**

We nemen het voorstel voor een gefaseerde aanpak niet over. In plaats daarvan wordt voorgesteld om primair in te zetten op het versterken en verbreden van de bestaande kennisrol, waarbij parkeernormen vanuit de coördinerende en stimulerende beleidsrol nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht.

Op deze manier kunnen we vanuit de kennis- en coördinerende rol eerst monitoren in hoeverre gemeenten de komende tijd zelf aan de slag gaan met een duurzamer parkeer(normen)beleid op basis van de meest recente CROW richtlijnen en de toepassing van mogelijkheden voor maatwerk. Waar nodig gaan we bij concrete gebiedsontwikkelingen (tussentijds) over parkeernormen in gesprek met gemeenten en eventueel andere relevante partijen als onderdeel van een duurzame gebiedsontwikkeling en de beoogde mobiliteitstransitie. Dit met oog voor de lokale context.

Parallel hieraan willen we vanuit onze stimulerende rol inzetten op aanvullende financiële prikkels door in gesprekken met gemeenten over financiële instrumenten zoals het Investeringskader versnelling woningbouw en duurzame bereikbaarheid, ook aandacht te vragen voor parkeernormen, en dit waar nodig aan te scherpen in concrete voorwaarden.

Begin 2027 evalueren we in hoeverre gemeenten aan de slag zijn gegaan met hun parkeerbeleid en de mate waarin daarmee een bijdrage wordt geleverd aan duurzame gebiedsontwikkelingen en/of de benodigde mobiliteitstransitie.

**Handreiking**

Om gemeenten direct te kunnen helpen hebben wij vanuit onze kennisrol al een handreiking over parkeernormen opgesteld (zie bijlage 6). Dit bevat een concreet stappenplan en advies voor gemeenten en andere relevante partijen met hoe zij hun parkeernormen beter op de lokale situatie kunnen afstemmen. Dit vormt een aanvulling op de notitie 'Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling[7] die het CROW recent heeft gepubliceerd met daarin concrete tips over hoe zij maatwerk binnen hun gemeente kunnen toepassen.

---

[6] https://www.volkshuisvestingnederland.nl/documenten/publicaties/2025/06/06/concepteindrapport-stoer

[7] https://www.crow.nl/kennisproducten/parkeernormen-en-duurzame-gebiedsontwikkeling/

**Vervolgproces**

Op korte termijn worden de gemeenten via bestaande gremia en per brief geïnformeerd over het onderzoek dat wij hebben uitgevoerd en de rol die wij willen innemen bij parkeernormen. Daarnaast wordt medio september een kabinetsstandpunt verwacht ten aanzien van parkeernormen naar aanleiding van het advies van de commissie STOER om een landelijke parkeernormering van 0,7 rondom OV-knooppunten toe te passen.. De uitkomst van de gemeentelijke verkiezingen in maart 2026 zal bepalend zijn in hoeverre gemeenten hun parkeerbeleid gaan aanpassen op basis van de meest recente CROW richtlijnen en daarbij rekening houden met de lokale context ten behoeve van meer duurzame gebiedsontwikkeling en de beoogde mobiliteitstransitie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
J. Olthof

2 bijlage(n)

1. Onderzoeksrapport 'Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen'
2. Handreiking Parkeernormen Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 19557 |
| **Extern Zaak ID** | 2439272 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 17 november 2025 |
| **Agendapunt** | 9.d |
| **Titel** | Mobiliteit: Onderzoek provinciale rol bij parkeernormen (C-agenda Ruimte 17-11-2025) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 17 november 2025 |

**Toelichting**

Het onderzoek biedt een handelingsperspectief voor de mogelijke rol van de provincie ten aanzien van parkeernormen, maar ook in de verschillende toepassingen ervan door gemeenten. Daarnaast hebben we een handreiking opgesteld om gemeenten te helpen bij het toepassen van maatwerk bij parkeernormen. Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te kunnen sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. Op basis van het onderzoek en versteviging van onze rol bij parkeernormen gaan we komende tijd aan de slag met enkele acties. Het rapport en handreiking zijn binnenkort te vinden op de website van de provincie 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**
A.H. Orlowski
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143723
orlowskia@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
04 DEC. 2025

**Kenmerk**
2462252/2462257

**Uw kenmerk**

**Betreft: Monitor Woningbouw 2025**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Monitor Woningbouw 2025

## Inleiding

De Monitor Woningbouw geeft een beeld van de ontwikkeling van de woningvoorraad, demografie, woningbouwplannen en betaalbaarheid in Noord-Holland. De woondeals waarin tot en met 2030 concrete doelen zijn vastgelegd voor aantallen woningen en betaalbaarheid spelen hierbij een belangrijke rol. De monitor geeft aan waar de provincie op koers ligt en waar versnelling nodig is. Daarnaast gaat de monitor in op de vraag- en aanbodontwikkeling en de ontwikkeling van het woningtekort. De Monitor Woningbouw verschijnt jaarlijks. De gegevens worden tevens gebruikt in rapportages aan het Rijk.

## Samenvatting Monitor Woningbouw 2025

In 2024 werden in Noord-Holland 14,9 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd. De nieuwbouw was daarmee bijna 4 duizend woningen hoger dan in 2023. Ondanks de gestegen bouwproductie werd in Noord-Holland minder gebouwd dan de woondealopgave.

## Achterstand woondeals opgelopen tot 15,2 duizend woningen

In de provincie Noord-Holland zijn 58,3 duizend woningen gerealiseerd in de periode 2022 t/m het derde kwartaal van 2025. De

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

woondealopgave in die periode was 73,5 duizend woningen. Daarmee is 79 procent van de woondealopgave gerealiseerd en bedraagt de achterstand 15,2 duizend woningen. In Noord-Holland Noord is 75 procent van de woondealopgave gerealiseerd en in Noord-Holland Zuid 80 procent. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 is de achterstand 3,9 duizend woningen in Noord-Holland Noord en 11,3 duizend woningen in Noord-Holland Zuid.

**Onvoldoende betaalbare woningen gebouwd**

Gezien de achterstand op de woondeals is het vrijwel zeker dat ook de bouw van betaalbare woningen in alle categorieën lager ligt dan de opgave. De beschikbare gegevens laten zien dat de realisatie van sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen achterblijft bij de opgave. Voor het monitoren van middenhuur is nog geen goede bron beschikbaar.

**Woningtekort licht gedaald in 2024**

In 2024 groeide de woningvoorraad in Noord-Holland harder dan het aantal huishoudens. Het woningtekort is daardoor licht gedaald van 5,8 procent in 2024 naar 5,6 procent in 2025. Dit is nog ruim boven het gewenste niveau. Om het woningtekort in te lopen, moet de woningvoorraad in de periode 2025 t/m 2030 jaarlijks met ongeveer 7 duizend woningen harder groeien dan het aantal huishoudens. Dat lukt momenteel niet. In het najaar van 2025 ligt de jaarlijkse groei van de woningvoorraad op ongeveer 12,5 duizend woningen per jaar en komt de huishoudensgroei uit rond de 11,5 duizend huishoudens. Het woningtekort neemt daardoor maar beperkt af.

**Bouw van veel nieuwbouwwoningen vergund of gestart**

In het najaar 2025 heeft Noord-Holland 24,4 duizend nieuwbouwwoningen waarvoor een bouwvergunning is verleend en die nog niet zijn opgeleverd. Van nog eens 29,3 duizend nieuwbouwwoningen is de bouw gestart. Samen met de realisatie geven deze cijfers een goed beeld van de voortgang van de woondeals. Aan het einde van het derde kwartaal 2025 is in Noord-Holland Noord 47 procent van de woondealopgave 2022 t/m 2030 gerealiseerd, vergund of gestart. In Noord-Holland Zuid is dit 62 procent. De voortgang is het grootst in de regio Zaanstreek-Waterland. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 is in deze regio al 85 procent gerealiseerd, vergund of gestart. In de regio's Westfriesland, Amstelland-Meerlanden en Almere/Lelystad is dit ongeveer 40 procent en blijft de voortgang het meest achter.

**Stijging van de nieuwbouwproductie verwacht**

Sinds het voorjaar van 2024 neemt het aantal woningen waarvan de bouw is gestart in Noord-Holland sterk toe. In het najaar van 2025 ligt het jaartotaal bouw gestart op 18,6 duizend woningen. Ook bij de verleende bouwvergunningen is het beeld redelijk positief. In het najaar van 2025 ligt het aantal verleende bouwvergunningen in Noord-Holland op 18 duizend nieuwbouwwoningen per jaar. Voor 2026 is de verwachting dat de nieuwbouwproductie in Noord-Holland gaat stijgen en toeneemt richting de 19 duizend woningen. Als dit aantal wordt gehaald, komt in 2026 de realisatie uit rond de woondealopgave. Om ook de opgelopen achterstand op de woondealopgave in te lopen is een verdere verhoging van de woningbouwproductie nodig.

**Plancapaciteit voor bijna 400 duizend woningen**

In de provincie Noord-Holland zijn plannen voor de bouw van 398,9 duizend woningen in de periode 2025 t/m 2050. De resterende woondealopgave in Noord-Holland in de periode 2025 t/m 2030 is, inclusief de opgelopen achterstand, 143,1 duizend woningen. Daartegenover staat een plancapaciteit van 182,8 duizend woningen met een geplande oplevering in de periode 2025 t/m 2030. De verhouding is met 128 procent van de opgave redelijk krap. Op basis van een door de provincie uitgevoerde haalbaarheidsanalyse begin 2025 is de verwachting dat hoogstens 120 duizend woningen van de t/m 2030 geplande woningen daadwerkelijk tijdig worden gerealiseerd. De harde plancapaciteit voor de periode 2025 t/m 2030 is 100,2 duizend woningen. Dit betreft woningen in een onherroepelijk of vastgesteld omgevingsplan. Voor sociale huur zijn op papier voldoende plannen beschikbaar om de woondealopgave 2025 t/m 2030 te halen. Bij middenhuur is de verhouding krap en het aantal geplande betaalbare koopwoningen is lager dan de opgave.

**Tot slot**

Volgens de Wet versterking regie op de huisvesting dienen gemeenten volkshuisvestingsprogramma's op te stellen. In Noord-Holland worden de Woondeals de komende tijd uitgewerkt naar volkshuisvestingsprogramma's. In deze programma's worden afspraken gemaakt met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, de betaalbaarheid van huur- en koopwoningen, woningen voor ouderen en het aandeel sociale huurwoningen. Ook worden afspraken gemaakt over de huisvesting van urgente aandachtsgroepen zoals (dreigend) dak- en thuislozen en mantelzorgers. Om ervoor te zorgen dat gemeenten deze programma's kunnen opstellen en uitvoeren, bieden wij subsidies en kennis aan https://www.noord-

holland.nl/Producten_op_alfabet/Woondeals_Noord_Holland_2025_subsidie.

De provincie wil actief bijdragen aan het versnellen van de woningbouwopgave in Noord-Holland. Zo is het Investeringskader versnellen woningbouw en duurzame bereikbaarheid opgezet, met een totaalwaarde van € 76,4 miljoen. Hiermee geven we een financiële impuls aan integrale gebiedsontwikkelingen en projecten rondom woningbouw en/of ov-knooppunten. En ook is de Publiek Private Monitoring cyclus (PPM) opgestart om inzichtelijk te hebben wat de voortgang is van de woningbouw. Gemeenten kunnen voor ondersteuning terecht bij het Loket Versnelling Woningbouw.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Monitor Woningbouw 2025

# Monitor Woningbouw 2025

Cijfers over productie, plancapaciteit en de woningbouwopgave in Noord-Holland

# Inhoudsopgave


**Samenvatting** **2**
**Inleiding** **5**
**1. Beleidsmatige context** **6**
**2. Gebruikte gegevens** **8**
2.1 Ontwikkeling woningvoorraad 8
2.2 Realisatie Woondeals 8
2.3 Definities plancapaciteit 10
2.4 Datakwaliteit plancapaciteit 11
**3. Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen)** **13**
3.1 Saldo voorraad 13
3.2 Tijdelijke woningen 13
3.3 Woningbouw naar planologische ligging 14
**4. Voortgang woondeals** **16**
4.1 Voortgang aantallen 16
4.2 Voortgang betaalbaarheid 21
4.3 Realisatie naar eigendom 22
4.4 Nieuwbouw in eigendom van woningcorporaties 22
4.5 Nieuwbouw en transformatie sociale huur 23
4.6 Nieuwbouw en transformatie van betaalbare koop 24
4.7 Voorlopig beeld betaalbaarheid 24
**5. Bouwvergunningen en start bouw** **25**
5.1 Vergunde nieuwbouw 25
5.2 Bouw gestart 26
5.3 Bouwpijplijn 27
5.4 Verwachte woningbouwproductie 28
**6. Demografische ontwikk** **29**

**elingen en het woningtekort**
6.1 Bevolkings- en huishoudensgroei 29
6.2 Woningtekort 30
6.3 Huishoudensgroei en saldo woningvoorraad 32
**7. Plancapaciteit** **33**
7.1 Planstatus 33
7.2 Fasering 34
7.4 Plancapaciteit t.o.v. woondealopgave: Aantallen 35
7.4 Plancapaciteit t.o.v. woondealopgave: Betaalbaarheid 36
7.5 Plantype 38
7.6 Knelpunten 39
7.7 Wonen en zorg 40
7.8 Warmteoplossing 41

7.9 Overige doelgroepen 42
**8. Financiële ontwikkelingen op de woningmarkt 44**
8.1 Verkoopprijzen 44
8.2 Verkoop van nieuwbouwkoopwoningen 45
8.3 Ontwikkeling hypotheekrente 46

# Samenvatting

In 2024 werden in Noord-Holland 14,9 duizend nieuwbouwwoningen opgeleverd. De nieuwbouw was daarmee bijna 4 duizend woningen hoger dan in 2023. Ondanks de gestegen bouwproductie werd in Noord-Holland minder gebouwd dan de woondealopgave.

**Achterstand woondeals opgelopen tot 15,2 duizend woningen**

In de provincie Noord-Holland zijn 58,3 duizend woningen gerealiseerd in de periode 2022 t/m het derde kwartaal van 2025. De woondealopgave in die periode was 73,5 duizend woningen. Daarmee is 79 procent van de woondealopgave gerealiseerd en bedraagt de achterstand 15,2 duizend woningen. In Noord-Holland Noord is 75 procent van de woondealopgave gerealiseerd en in Noord-Holland Zuid 80 procent. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 is de achterstand 3,9 duizend woningen in Noord-Holland Noord en 11,3 duizend woningen in Noord-Holland Zuid.

**Onvoldoende betaalbare woningen gebouwd**

Gezien de achterstand op de woondeals is het vrijwel zeker dat ook de bouw van betaalbare woningen in alle categorieën lager ligt dan de opgave. De beschikbare gegevens laten zien dat de realisatie van sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen achterblijft bij de opgave. Voor het monitoren van middenhuur is nog geen goede bron beschikbaar.

**Woningtekort licht gedaald in 2024**

In 2024 groeide de woningvoorraad in Noord-Holland harder dan het aantal huishoudens. Het woningtekort is daardoor licht gedaald van 5,8 procent in 2024 naar 5,6 procent in 2025. Dit is nog ruim boven het gewenste niveau. Om het woningtekort in te lopen, moet de woningvoorraad in de periode 2025 t/m 2030 jaarlijks met ongeveer 7 duizend woningen harder groeien dan het aantal huishoudens. Dat lukt momenteel niet. In het najaar van 2025 ligt de jaarlijkse groei van de woningvoorraad op ongeveer 12,5 duizend woningen per jaar en komt de huishoudensgroei uit rond de 11,5 duizend huishoudens. Het woningtekort neemt daardoor maar beperkt af.

**Bouw van veel nieuwbouwwoningen vergund of gestart**

In het najaar 2025 heeft Noord-Holland 24,4 duizend nieuwbouwwoningen waarvoor een bouwvergunning is verleend en die nog niet zijn opgeleverd. Van nog eens 29,3 duizend nieuwbouwwoningen is de bouw gestart. Samen met de realisatie geven deze cijfers een goed beeld van de voortgang van de woondeals. Aan het einde van het derde kwartaal 2025 is in Noord-Holland Noord 47 procent van de woondealopgave 2022 t/m 2030 gerealiseerd, vergund of gestart. In Noord-Holland Zuid is dit 62 procent. De voortgang is het grootst in de regio Zaanstreek-Waterland. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 is in deze regio al 85 procent gerealiseerd, vergund of gestart. In de regio's Westfriesland, Amstelland-Meerlanden en Almere/Lelystad is dit ongeveer 40 procent en blijft de voortgang het meest achter.

**Stijging van de nieuwbouwproductie verwacht**

Sinds het voorjaar van 2024 neemt het aantal woningen waarvan de bouw is gestart in Noord-Holland sterk toe. In het najaar van 2025 ligt het jaartotaal bouw gestart op 18,6 duizend woningen. Ook bij de verleende bouwvergunningen is het beeld redelijk positief. In het najaar van 2025 ligt het aantal verleende bouwvergunningen in Noord-Holland op 18 duizend nieuwbouwwoningen per jaar. Voor 2026 is de verwachting dat de nieuwbouwproductie in Noord-Holland gaat stijgen en toeneemt richting de 19 duizend woningen. Als dit aantal wordt gehaald, komt in 2026 de realisatie uit rond de woondealopgave. Om ook de opgelopen achterstand op de woondealopgave in te lopen is een verdere verhoging van de woningbouwproductie nodig.

**Plancapaciteit voor bijna 400 duizend woningen**

In de provincie Noord-Holland zijn plannen voor de bouw van 398,9 duizend woningen in de periode 2025 t/m 2050. De resterende woondealopgave in Noord-Holland in de periode 2025 t/m 2030 is, inclusief de opgelopen achterstand, 143,1 duizend woningen. Daartegenover staat een plancapaciteit van 182,8 duizend woningen met een geplande oplevering in de periode 2025 t/m 2030. De verhouding is met 128 procent van de opgave redelijk krap. Op basis van een door de provincie begin 2025 uitgevoerde haalbaarheidsanalyse is de verwachting dat hoogstens 120 duizend van de t/m 2030 geplande woningen daadwerkelijk tijdig worden gerealiseerd. De harde plancapaciteit voor de periode 2025 t/m 2030 is 100,2 duizend woningen. Dit betreft woningen in een onherroepelijk of vastgesteld omgevingsplan. Voor sociale huur zijn op papier voldoende plannen beschikbaar om de woondealopgave 2025 t/m 2030 te halen. Bij middenhuur is de verhouding krap en het aantal geplande betaalbare koopwoningen is lager dan de opgave.

# Inleiding

De Monitor Woningbouw laat zien hoe de woningbouw in Noord-Holland zich ontwikkelt. Het rapport geeft een actueel beeld van de ontwikkeling van de woningvoorraad, demografie, woningbouwplannen en de betaalbaarheid. Daarbij worden trends gevolgd en vergeleken met de vastgestelde beleidsdoelen. De woondeals waarin tot en met 2030 concrete doelen zijn vastgelegd voor het aantal woningen en de betaalbaarheid staan hierbij centraal. Door deze gegevens te vergelijken met de beleidsdoelen wordt duidelijk waar de provincie op koers ligt en waar versnelling nodig is. Verder gaat de monitor in op de vraag- en aanbodontwikkeling op de woningmarkt en de ontwikkeling van het woningtekort.

De Monitor Woningbouw verschijnt jaarlijks en dient als instrument voor beleidsmakers en partners om de voortgang te volgen, knelpunten vroegtijdig te signaleren en gericht bij te sturen. De informatie wordt gebruikt bij de regionale versnellingstafels, bij de evaluatie van de woondeals en in rapportages aan het Rijk.

**Leeswijzer**

In hoofdstuk 1 wordt de beleidsmatige context geschetst, inclusief de governancestructuur rond de woondeals. Hoofdstuk 2 bevat een technische toelichting op de gebruikte gegevens en bronnen. In hoofdstuk 3 staat de kwantitatieve ontwikkeling van de woningvoorraad centraal, waarna in hoofdstuk 4 deze cijfers zijn afzet tegen de bouwopgave uit de woondeals. Op basis van verleende bouwvergunningen en projecten waarvan de bouw is gestart, geeft hoofdstuk 5 een beeld van de woningbouwverwachting op de korte termijn. Hoofdstuk 6 richt zich op demografische ontwikkelingen en het woningtekort. Hoofdstuk 7 biedt inzicht in de beschikbare woningbouwplannen en analyseert de relatie met de bouwopgave. Tot slot bevat hoofdstuk 8 de actuele prijsontwikkelingen en verkoopcijfers op de woningmarkt.

# 1. Beleidsmatige context

De woningbouwopgave van de provincie Noord-Holland maakt integraal deel uit van afspraken die met het Rijk en gemeenten zijn vastgelegd in het volkshuisvestingsbeleid, de regionale woondeals binnen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam en in landelijke programma's zoals de Nationale Woon- en Bouwagenda.

De provincie Noord-Holland staat voor een grote opgave om 191 duizend woningen te realiseren in de periode 2022 t/m 2030. Om in samenwerking met marktpartijen en corporaties de woningbouw te versnellen en voldoende betaalbare woningen te bouwen, zijn de woondeals uitgewerkt in twee regio's: Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (samen met de provincie Flevoland). Deze afspraken zijn op 15 maart 2023 ondertekend door alle gemeenten in Noord-Holland (behalve Castricum), beide provincies en het Rijk. In de woondeals zijn t/m 2030 afspraken gemaakt over o.a. aantallen te bouwen woningen, locaties, betaalbaarheid, toekomstbestendige woningbouw en de randvoorwaarden die daarvoor vervuld moeten zijn. Het gaat hierbij om woningen voor alle doelgroepen, met speciale aandacht voor starters, mensen met een middeninkomen, ouderen en kwetsbare groepen.

De woningbouwopgave wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de 44 gemeenten in Noord-Holland, de gemeenten Almere en Lelystad in Flevoland en partners zoals woningcorporaties, marktpartijen, nutsbedrijven (Liander en PWN) en de waterschappen. Vanuit deze samenwerking wordt tevens invulling gegeven aan publiek-private Monitoring (PPM), waarin vraag en aanbod van de woningbouwplannen, evenals knelpunten in de uitvoering, structureel worden gedeeld en besproken aan de versnellingstafels. Vanaf 2026 beschikt de provincie Noord-Holland (samen met provincie Flevoland) over een vernieuwde monitor plancapaciteit waarmee PPM een integraal onderdeel wordt van de monitoring.

In juli 2024 heeft de provincie de Actieagenda Wonen en Versnelling Woningbouw 2024-2028 vastgesteld. De versnellingsaanpak van de provincie bestaat uit:

- De provincie doet er alles aan om 191.000 woningen te bouwen tot en met 2030. Hiervan is 30 procent sociale huur en in totaal 2/3 betaalbare huur of koop. Dit is in lijn met de Wet versterking regie volkshuisvesting en de woondeals.
- De provincie biedt ruimte voor vernieuwende, innovatieve oplossingen.
- De provincie stimuleert woningbouwpartners om scherpe en pragmatische keuzes te maken om de haalbaarheid van de projecten te vergroten.
- Om stapeling van regelgeving te voorkomen, is de provincie terughoudend met extra regels bovenop landelijke wetgeving.
- De provincie richt zich op een goede onderlinge samenwerking met alle betrokken partijen.

Bij veel gemeenten zijn er te weinig mensen om bouwplannen voor te bereiden en bouwvergunningen goed te keuren. De provincie wil actief bijdragen aan het versnellen van de woningbouwopgave in Noord-Holland. De provincie heeft daarom het Loket Versnelling Woningbouw opgericht. Het versnellingsteam bestaat uit ervaren gebiedsontwikkelaars, projectleiders en specialisten. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, planeconomie en stikstof. Het team deelt kennis, adviseert en kan projecten een financiële impuls geven. Om woningbouw te versnellen, heeft de provincie geld vrijgemaakt. Bijvoorbeeld voor de inhuur van ambtenaren (flexibele schil) of om complexe gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Daarnaast helpt de provincie gemeenten bij het aanvragen van rijkssubsidies.

Volgens de Wet versterking regie volkshuisvesting dienen gemeenten volkshuisvestingsprogramma's op te stellen. In Noord-Holland worden de woondeals de komende tijd uitgewerkt naar volkshuisvestingsprogramma's. In deze programma's worden afspraken gemaakt met gemeenten over het aantal te bouwen woningen, de betaalbaarheid van huur- en koopwoningen, woningen voor ouderen en het aandeel sociale huurwoningen. Ook worden afspraken gemaakt over de huisvesting van urgente aandachtsgroepen zoals (dreigend) dak- en thuislozen en mantelzorgers.

# 2. Gebruikte gegevens

Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de gebruikte gegevens, de gehanteerde definities en de verschillende databronnen.

## 2.1 Ontwikkeling woningvoorraad

De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt bijgehouden door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Gemeenten leveren de gegevens hiervoor aan via de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). De ontwikkeling van de woningvoorraad wordt berekend aan de hand van een aantal mutaties. Nieuwbouw en sloop zijn traditioneel de belangrijkste mutaties, maar de woningvoorraad verandert ook door onder andere transformatie, onttrekkingen, splitsingen en functiewijzigingen. Het saldo van deze mutaties geeft de ontwikkeling van de woningvoorraad. De verschillende mutaties staan beschreven in het tekstkader 'Hoe wordt de woningvoorraad gemeten?'

| **Mutaties woningvoorraad** | |
|---|---|
| Nieuwbouw, totaal | + |
| Wijziging gebruiksfunctie, positief | + |
| Wijziging gebruiksfunctie, negatief | - |
| Toevoegingen, totaal | + |
| Sloop | - |
| Onttrekkingen | - |
| Voorraad mutatie anders, positief | + |
| Voorraad mutatie anders, negatief | - |
| **Saldo voorraad** | = |

## 2.2 Realisatie Woondeals

Voor het meten van gerealiseerde woningen conform de woondealdefinitie is aangesloten op de landelijke definitie van het Rijk, zodat de cijfers vergelijkbaar zijn. Bij woondeals worden gesloopte woningen niet meegeteld, in tegenstelling tot bij het saldo voorraad. De realisatie voor de woondeals wordt volgens de Rijksdefinitie zo berekend:

| **Realisatie woondeal** | |
|---|---|
| Nieuwbouw, totaal | + |
| Wijziging gebruiksfunctie, positief | + |
| Wijziging gebruiksfunctie, negatief | - |
| Toevoegingen, totaal | + |
| Onttrekkingen | - |
| Voorraad mutatie anders, positief | + |
| Voorraad mutatie anders, negatief | - |
| **Realisatie woondeal** | = |

**Hoe wordt de woningvoorraad gemeten?**

Het aantal woningen in Nederland wordt door het CBS geteld door te kijken hoeveel verblijfsobjecten (VBO's) in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) ten minste een woonfunctie hebben. Een pand kan meerdere VBO's bevatten, zoals in een flatgebouw, of één VBO bevatten zoals in een vrijstaande woning.

**Nieuwbouw en sloop**
Wanneer een pand en VBO tegelijk worden opgeleverd dan wordt het VBO als **nieuwbouw** geteld. Wanneer een pand en VBO tegelijkertijd uit de voorraad verdwijnen (en het pand heeft een sloopvergunning of sloop status in de BAG), dan wordt het VBO als **sloop** geteld.

**Toevoegingen, onttrekkingen en wijziging gebruiksfunctie**
VBO's kunnen ook ontstaan in al bestaande panden, bijvoorbeeld via transformatie van een kantoorpand naar woningen of een winkel die een woning wordt. Dan blijft het pand bestaan maar komen nieuwe VBO's in het pand met een woonfunctie. Deze verblijfsobjecten worden niet als nieuwbouw aangemerkt, want het pand bestaat al. Woningen die op deze manier aan de voorraad worden toegevoegd worden geteld als toevoegingen of een wijziging gebruiksfunctie positief:

- Woningen die ontstaan vanwege een aanpassing van een pand met een woonfunctie zoals bij splitsing, samenvoeging, verbouw of het toevoegen van een woonlaag aan een bestaand pand ('optoppen') tellen als **toevoegingen**. Onder toevoegingen valt ook transformatie. Dit is het hergebruik van bestaande panden waarbij het gebruik van het pand (deels) via verbouwing wordt omgezet van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie.
- VBO's die, zonder grootschalige verbouwing, worden toegevoegd in een bestaand pand dat eerst een andere functie had, bijvoorbeeld als winkel of kantoor, tellen als **wijziging gebruiksfunctie positief.**

Woningen die verdwijnen uit de woningvoorraad waarbij het pand blijft bestaan, tellen als onttrekkingen of wijziging gebruiksfunctie negatief:

- Bij **onttrekkingen** gaat het om woningen die verdwijnen door splitsing, samenvoeging of verbouw. Als een woning wordt gesplitst in twee woningen, verdwijnt 1 VBO, en komen hier 2 nieuwe VBO's voor in de plaats. Per saldo levert dit 1 extra woning op, maar dit telt in de woningvoorraadtabel als 2 toevoegingen, en 1 onttrekking. Als 2 woningen worden samengevoegd, verdwijnen 2 VBO's en komt hier 1 nieuwe VBO voor in de plaats. Het saldo bij een samenvoeging is negatief, want er verdwijnen meer VBO's dan er bijkomen.

- Bij **wijziging gebruiksfunctie negatief** verdwijnen woningen doordat VBO's met een woonfunctie in een bestaand pand een andere functie krijgen, zoals kantoor, winkel of logies.

**Voorraad mutaties anders en nagekomen informatie**
Als laatste zijn er ook correcties om veranderingen in de voorraad te registreren waarvan niet duidelijk is waarom een woning in of uit de voorraad gaat. Deze worden geregistreerd als **voorraad mutatie anders (positief/negatief)**. Over het algemeen is het aantal correcties klein in vergelijking met de andere veranderingen in de woningvoorraad.

## 2.3 Definities plancapaciteit

De plancapaciteit (het aantal woningen in gemeentelijke bouwplannen) wordt voor alle gemeenten in Noord-Holland twee keer per jaar geïnventariseerd via de website www.plancapaciteit.nl. Dit is een samenwerking van de provincie met de Metropoolregio Amsterdam. Deze website is ontwikkeld en wordt tot eind 2025 beheerd door RIGO Research en Advies. Op de website is een kaart opgenomen met alle openbare bouwplannen en zijn per gemeente planoverzichten te bekijken. Ook is het mogelijk om het complete databestand, inclusief de ligging van de openbare plannen, te downloaden.

Voor de cijfers over plancapaciteit in dit rapport is gebruik gemaakt van de gegevens uit april 2025. Het gaat hierbij steeds om de plancapaciteit op 1 januari 2025. De website geeft een actueel beeld van de plancapaciteit en kan daarom afwijken van dit rapport. Figuur 2.1 toont de indeling in harde en zachte plannen volgens de landelijke definities die is vastgesteld door de provincies, gemeenten en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO).

**Figuur 2.1: Plancapaciteit: Indeling in hard/zacht**[1]

| Hard/Zacht | Driedeling | Status |
|---|---|---|
| **Hard** | **Onherroepelijk of vastgesteld** | 1A Onherroepelijk |
| | | 1B Onherroepelijk + Uitwerkingsplicht |
| | | 2A Vastgesteld plan/besluit |
| | | 2B Vastgesteld + Uitwerkingsplicht |
| **Zacht** | **Voorbereiding** | 1C Onherroepelijk + Wijzigingsbevoegdheid |
| | | 2C Vastgesteld + Wijzigingsbevoegdheid |
| | | 3 Plan/besluit in voorbereiding |
| | **Potentieel** | 4A Potentiële locatie in visie |
| | | 4B potentiële locatie optie |
| **Onbekend** | **Onbekend** | Status onbekend |

[1] De gemeente Amsterdam hanteert een afwijkende definitie, zie: https://plancapaciteit.nl/uitleg

## 2.4 Datakwaliteit plancapaciteit

Figuur 2.2 laat zien in hoeverre de gevraagde gegevens over plancapaciteit in het voorjaar van 2025 zijn aangeleverd. Om optimaal te kunnen monitoren is het belangrijk dat zoveel mogelijk plannen op kaart zijn ingetekend, dat het aandeel vertrouwelijke plannen beperkt blijft en dat van zoveel mogelijk geplande woningen de prijsklasse bekend is.

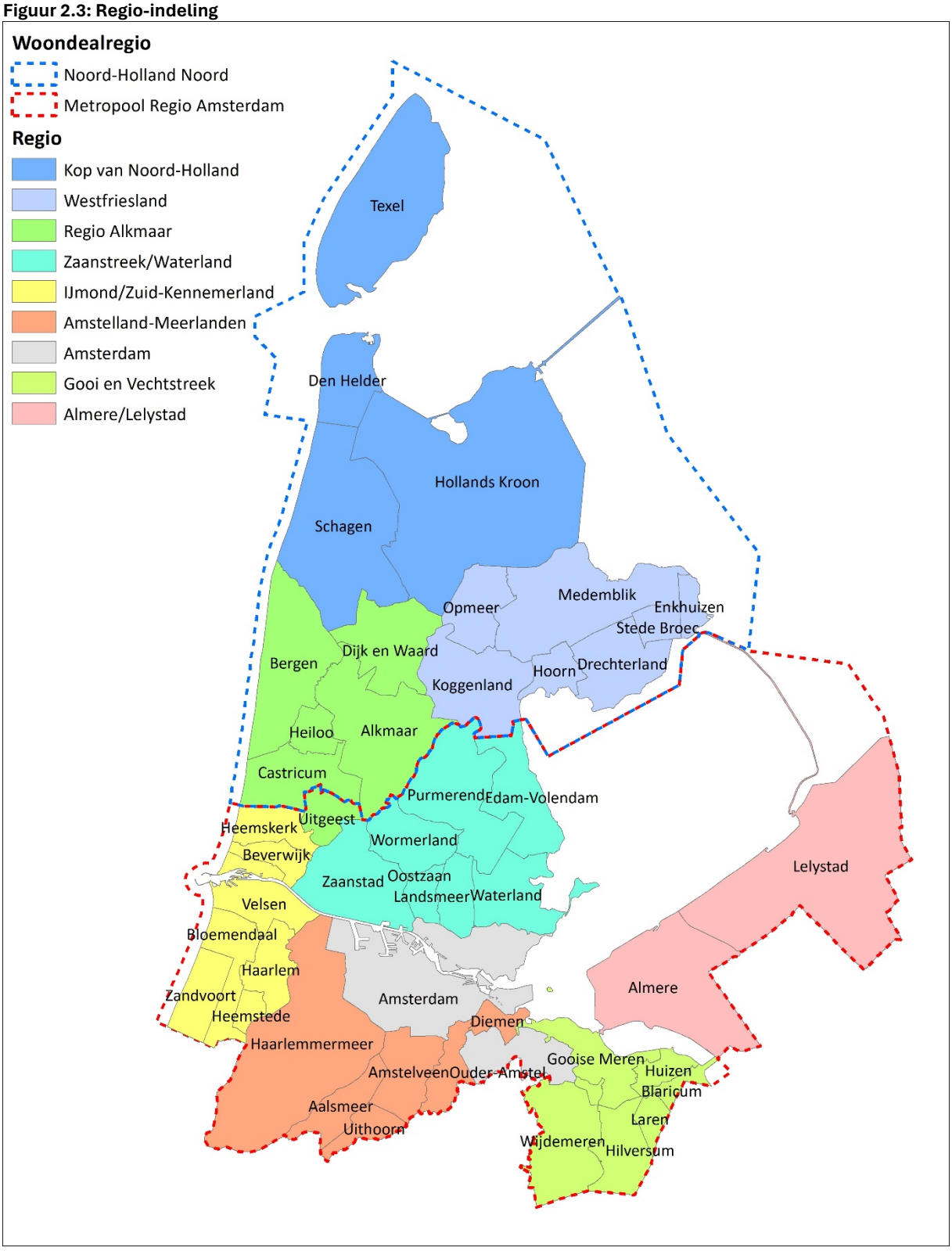
Over het algemeen wordt de plancapaciteit door gemeenten goed ingevuld. In Noord-Holland is 93 procent van de woningbouwplannen openbaar. Het aandeel plannen op kaart is in 2025 fors gedaald. In 2024 was dit nog 97 procent. Dit komt doordat Amsterdam de lange termijnplannen van de strategische ruimte (85 duizend woningen) niet meer op kaart heeft ingetekend. Op regionaal niveau verschilt de datakwaliteit. De voornaamste verbeterpunten zijn:

- Kop van Noord-Holland: een hoger aandeel openbare plannen;
- Regio Alkmaar en Zaanstreek-Waterland: een hoger aandeel plannen waarvan de prijsklasse t/m 2030 bekend is;
- Amsterdam: een hoger aandeel plannen op kaart;
- Almere/Lelystad: een hoger aandeel openbare plannen en plannen op kaart.

**Figuur 2.2: Vulling uitgevraagde gegevens plancapaciteit voorjaar 2025 (% = aantal woningen)**

| | % Openbaar | % Op kaart | % Prijsklasse bekend t/m 2030 |
|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 52% | 89% | 85% |
| Westfriesland | 77% | 90% | 90% |
| Regio Alkmaar | 93% | 61% | 63% |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 92% | 93% | 87% |
| Zaanstreek-Waterland | 83% | 98% | 70% |
| Amstelland-Meerlanden | 94% | 92% | 94% |
| Amsterdam (gemeente) | 100% | 56% | 81% |
| Gooi en Vechtstreek | 91% | 91% | 86% |
| Almere/Lelystad | 42% | 29% | 96% |
| | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **78%** | **78%** | **75%** |
| **Noord-Holland Zuid** | **96%** | **72%** | **83%** |
| **Noord-Holland** | **93%** | **73%** | **81%** |
| **MRA** | **85%** | **63%** | **84%** |

**Figuur 2.3: Regio-indeling**



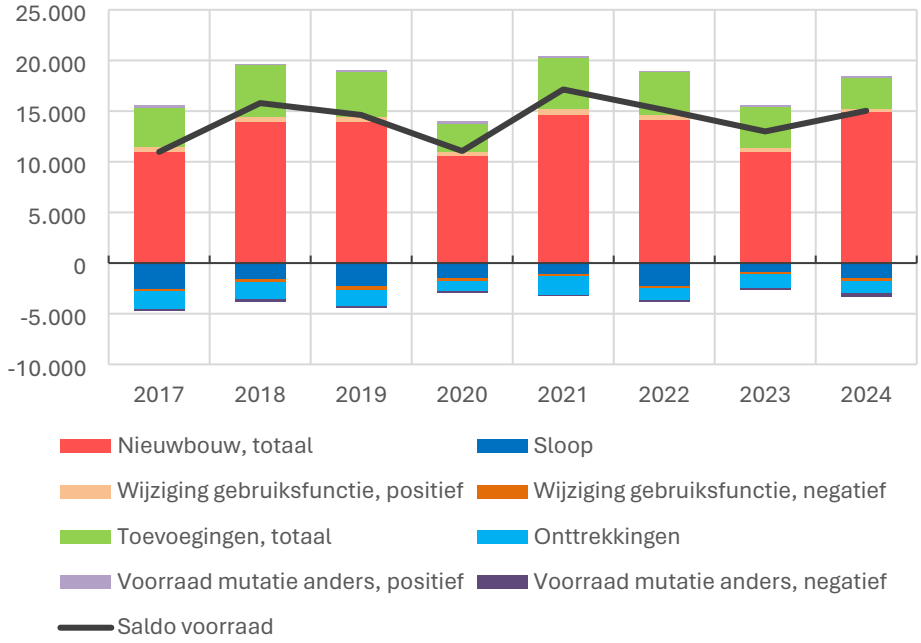
# 3. Ontwikkeling woningvoorraad (aantallen)

Figuur 3.1 toont de woningmutaties in Noord-Holland vanaf 2017. De woningvoorraad groeit vooral door nieuwbouw. Daarnaast neemt de woningvoorraad toe door toevoegingen zoals transformatie, splitsingen en verbouw. Sloop en onttrekkingen zijn de belangrijkste mutaties waardoor de woningvoorraad afneemt.

## 3.1 Saldo voorraad

In 2024 was het saldo woningvoorraad in Noord-Holland 15 duizend woningen. Door nieuwbouw, toevoegingen, wijziging gebruiksfunctie, positief en voorraad mutaties anders, positief werden 18,4 duizend woningen toegevoegd. De nieuwbouw in Noord-Holland was in 2024 bijna 4 duizend woningen hoger dan in 2023. De ligging van de in 2024 gebouwde nieuwbouwwoningen is te zien in figuur 3.5. Door sloop, onttrekkingen, wijziging gebruiksfunctie, negatief en voorraad mutaties anders, negatief verdwenen 3,4 duizend woningen in 2024 uit de woningvoorraad.

**Figuur 3.1: Woningvoorraadmutaties in Noord-Holland 2017-2024**



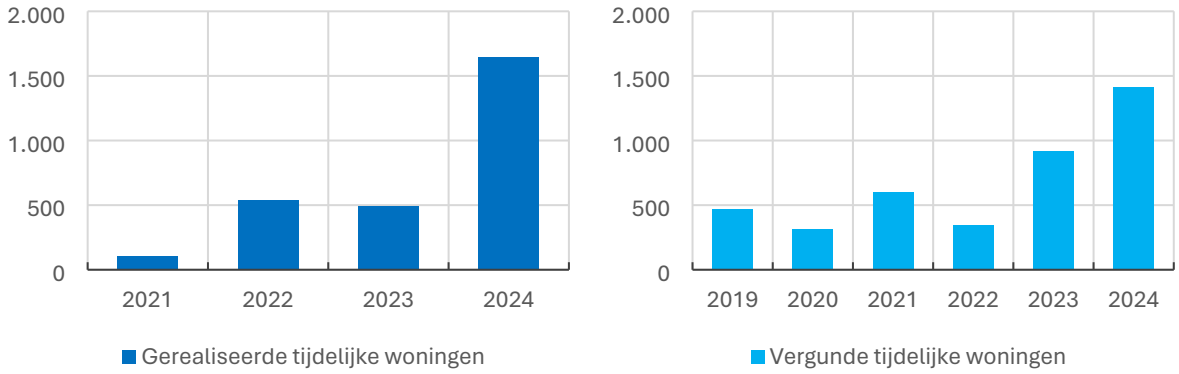

**Bron: CBS**

## 3.2 Tijdelijke woningen

Het Rijk publiceert in het woondealdashboard het aantal gerealiseerde tijdelijke woningen. Daarnaast heeft het CBS eind mei 2025 cijfers gepubliceerd over het aantal verleende bouwvergunningen voor tijdelijke woningen in de periode 2019-2024.[2] In Noord-Holland lag het aantal gerealiseerde tijdelijke woningen in 2024 op 1,6 duizend. Het aantal verleende bouwvergunningen voor tijdelijke woningen is in 2024 gestegen naar ongeveer 1,4 duizend woningen.

[2] Onder tijdelijke woningen worden woningen verstaan die voor een bepaalde tijd op een tijdelijke locatie (met toegelaten functie wonen of tijdelijke afwijking omgevingsplan) worden gebouwd. Dit zijn woningen die voldoen aan de eisen die gelden voor nieuwbouw óf die getoetst zijn aan tijdelijke woningen zoals gedefinieerd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Hierbij geldt een termijn van ten hoogste 15 jaar.

**Figuur 3.2 en 3.3: Gerealiseerde en vergunde tijdelijke woningen in Noord-Holland**



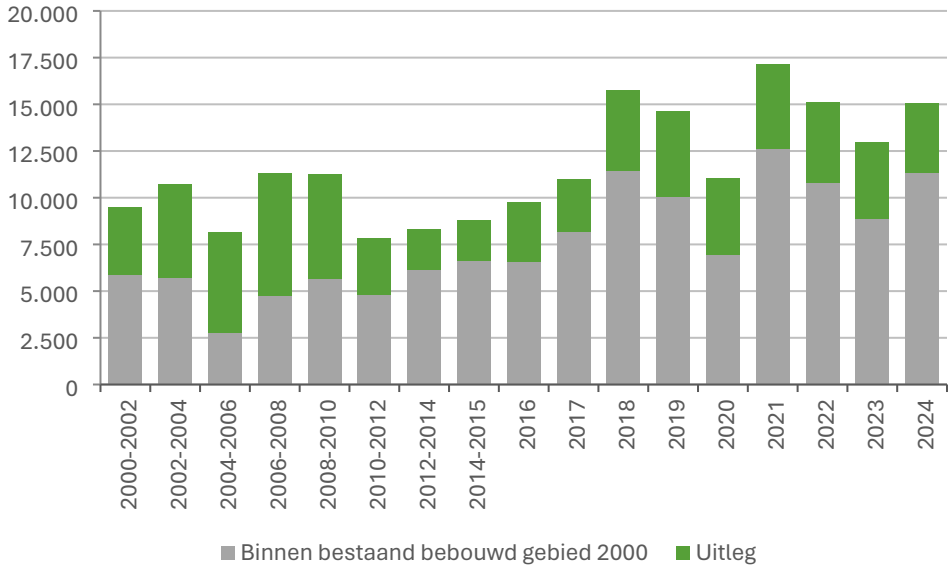

**Bron: VRO/CBS**

## 3.3 Woningbouw naar planologische ligging

De woningvoorraad groeit zowel binnenstedelijk als op locaties die voorheen onbebouwd waren. De contour die hiervoor is gebruikt, is vastgesteld door het Rijk in de Nota Ruimte. Alleen woningen op plekken die in 2000 bebouwd waren (bijvoorbeeld woonwijken, bedrijventerreinen, kantorenlocaties of havengebieden) tellen mee als binnenstedelijk. Woningbouw op onbebouwde locaties wordt meestal aangeduid als uitleglocaties. Dit gaat vaak om landbouwgrond of, zoals bij de Amsterdamse wijk IJburg, om water.

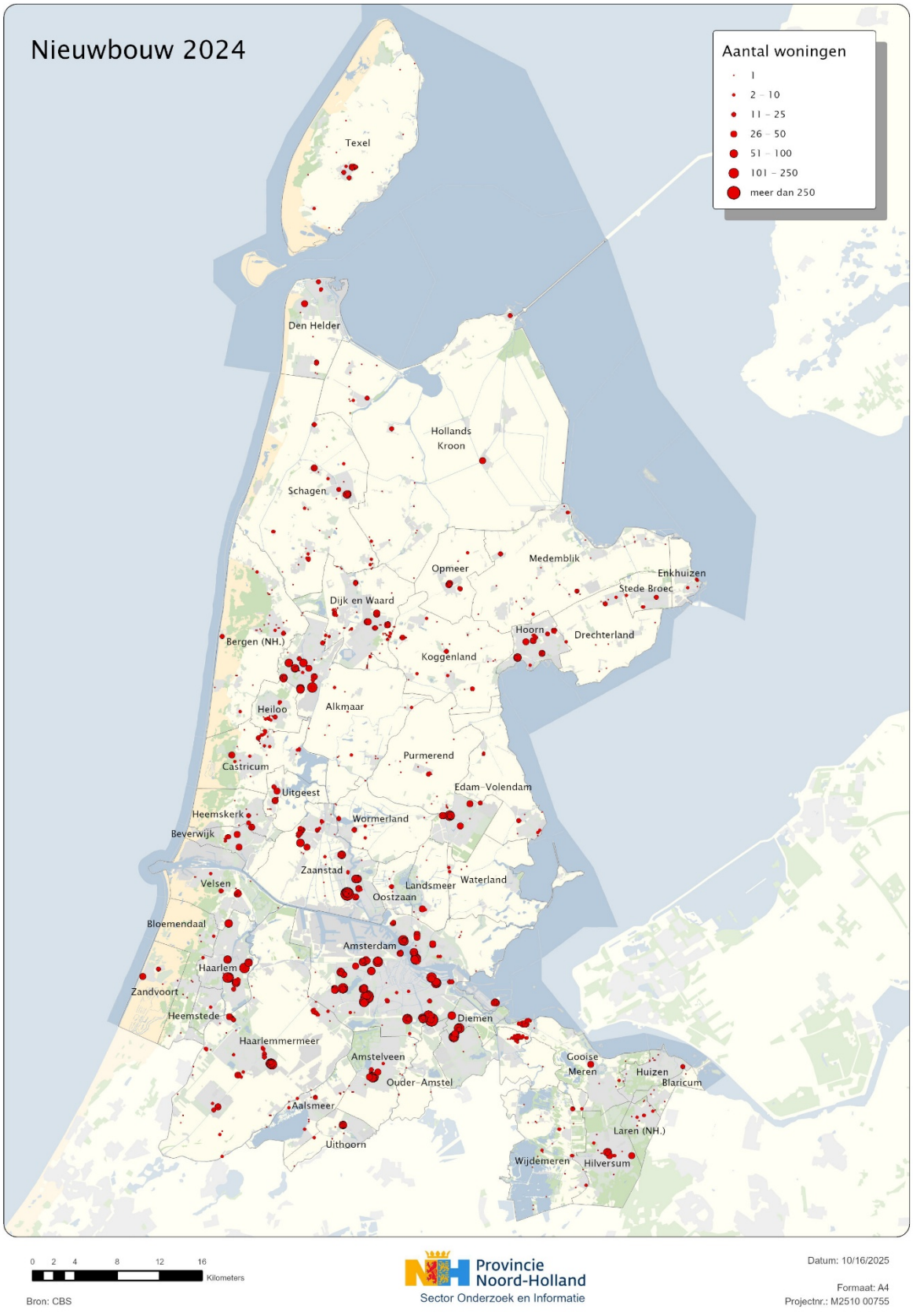
Vanaf 2000 tot en met 2024 groeide de woningvoorraad in Noord-Holland vooral binnenstedelijk (64 procent). De overige 36 procent van de groei van de woningvoorraad is gerealiseerd op uitleglocaties. Tussen 2010 en 2017, een periode van prijsdaling en een lage bouwproductie, daalde vooral het aantal nieuwbouwwoningen op uitleglocaties.

**Figuur 3.4: Aandeel saldo woningvoorraad naar ligging 2000-2024**




**Bron: 2000-2015: PBL, 2016-2024: PNH**

**Figuur 3.5: Nieuwbouw in 2024**



# 4. Voortgang woondeals

De provincie Noord-Holland staat voor de opgave om 191 duizend woningen te realiseren in de periode 2022 t/m 2030. Hiervoor zijn tussen het Rijk en de provincie Noord-Holland woondeals gesloten. De woondeals zijn uitgewerkt in twee woondealregio's: Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (samen met de provincie Flevoland), zie figuur 2.3 voor de regio-indeling.

## 4.1 Voortgang aantallen

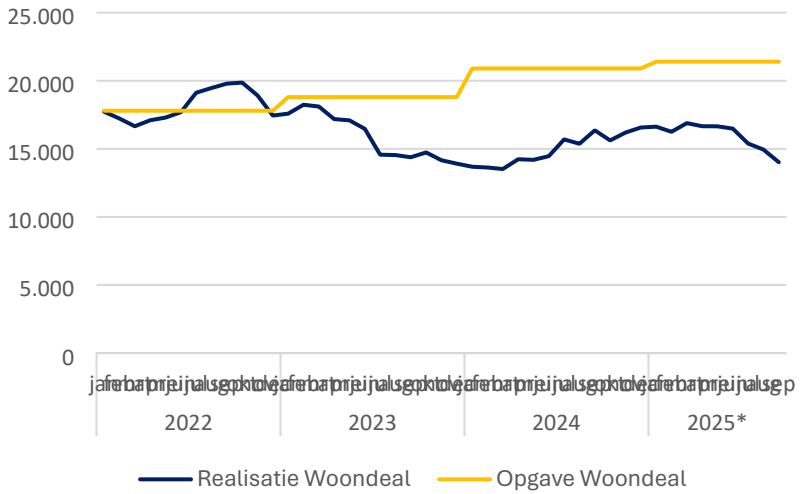
De oorspronkelijke opgave in de woondeals in Noord-Holland was 184 duizend woningen in de periode 2022 t/m 2030, waarvan 40 duizend in Noord-Holland Noord en 144 duizend in Noord-Holland Zuid. In 2024 is de woondealopgave opgehoogd met een extra opgave van 7 duizend woningen in Noord-Holland, 2,5 duizend in Noord-Holland Noord en 4,5 duizend in Noord-Holland Zuid. Deze extra woningen zijn nog niet verdeeld per subregio en gemeente.

**Figuur 4.1: Opgave woondeals 2022 t/m 2030 inclusief ophoging**

| Woondealregio | Opgave 2022 t/m 2030 |
|---|---|
| **Noord-Holland Noord** | **42.500** |
| | |
| **Metropoolregio Amsterdam** | **180.000** |
| - Waarvan in Noord-Holland Zuid | 148.500 |
| - Waarvan in Almere/Lelystad | 31.500 |
| | |
| **Provincie Noord-Holland** | **191.000** |

Figuur 4.2 geeft per maand een beeld van het jaartotaal van de realisatie woondeal en de opgehoogde woondealopgave in Noord-Holland. Als de blauwe en gele lijn samenlopen, is de realisatie gelijk aan de opgave. In 2022 lag de realisatie rond de woondealopgave. Hierna bleef de realisatie achter en liep de achterstand op. Eind derde kwartaal 2025 ligt de realisatie op een niveau van 14 duizend woningen per jaar bij een opgehoogde woondealopgave van 21,4 duizend woningen per jaar. Het huidige bouwtempo is daarmee te laag om de woondealopgave te halen en de achterstand loopt op.

**Figuur 4.2: Noord-Holland: Woondeals 2022 t/m 3e kwartaal 2025 opgave inclusief ophoging t.o.v. realisatie (lopend jaartotaal per maand)**




**Bron: CBS**

In de hele provincie Noord-Holland komt de realisatie 2022 t/m derde kwartaal 2025 uit op 79 procent. Dat is in die periode 15,2 duizend woningen lager dan de opgehoogde woondealopgave.
In de Woondeal Noord-Holland Noord is 75 procent van de opgehoogde opgave gerealiseerd en in de Woondeal MRA is dit 76 procent. Absoluut is de achterstand 3,9 duizend woningen in Noord-Holland Noord en 16,9 duizend woningen in de MRA. In Noord-Holland Zuid is eind derde kwartaal 2025 de realisatie 80 procent en de achterstand op de woondealopgave 11,3 duizend woningen. Almere/Lelystad heeft relatief de grootste achterstand met een realisatie van 59 procent en een achterstand van 5,5 duizend woningen.

**Figuur 4.3: Woondeals 2022 t/m 3e kwartaal 2025 opgave inclusief ophoging t.o.v. realisatie per woondealregio**

| Woondealregio | Opgave 2022 t/m 3e kwartaal 2025 | Realisatie t/m 3e kwartaal 2025 | Verschil | % |
|---|---|---|---|---|
| **Noord-Holland Noord** | **15.900** | **12.000** | **-3.900** | **75%** |
| | | | | |
| **Metropoolregio Amsterdam** | **71.100** | **54.200** | **-16.900** | **76%** |
| - Waarvan in Noord-Holland Zuid | 57.600 | 46.300 | -11.300 | 80% |
| - Waarvan in Almere/Lelystad | 13.400 | 7.900 | -5.500 | 59% |
| | | | | |
| **Provincie Noord-Holland** | **73.500** | **58.300** | **-15.200** | **79%** |

**Bron: CBS**

Figuur 4.4 toont per regio de woondealopgave 2022 t/m derde kwartaal 2025 en de realisatie in dezelfde periode. Op regio- en gemeenteniveau is de woningbouwproductie nooit een vloeiende lijn en de opgave per jaar is niet per gemeente gedifferentieerd. Een groot woningbouwproject kan bijvoorbeeld zorgen dat de groei zich in bepaalde jaren concentreert. In de Kop van Noord-Holland lag de realisatie in de periode 2022 t/m derde kwartaal 2025 boven de opgave. De overige regio's hebben relatief en absoluut een achterstand ten opzichte van de opgave. In Zaanstreek-Waterland is de achterstand minimaal. Absoluut en relatief heeft de regio Amstelland-Meerlanden de grootste achterstand. Relatief is de voortgang ook laag in Westfriesland.

**Figuur 4.4: Woondeals 2022 t/m 3e kwartaal 2025: Opgave en realisatie per subregio**

| Regio | Opgave t/m 3e kwartaal 2025 | Realisatie t/m 3e kwartaal 2025 | % | Verschil |
|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 2.830 | 3.020 | **107%** | **190** |
| Westfriesland | 4.780 | 3.200 | **67%** | **-1.580** |
| Regio Alkmaar | 7.690 | 5.810 | **76%** | **-1.880** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 7.220 | 5.760 | **80%** | **-1.460** |
| Zaanstreek-Waterland | 6.490 | 6.380 | **98%** | **-110** |
| Amstelland-Meerlanden | 11.940 | 5.670 | **47%** | **-6.270** |
| Amsterdam (gemeente) | 28.130 | 25.980 | **92%** | **-2.150** |
| Gooi en Vechtstreek | 2.710 | 2.520 | **93%** | **-190** |

**Bron: CBS**

In figuur 4.5 is per gemeente de woondealopgave 2022 t/m het derde kwartaal 2025 afgezet t.o.v. de realisatie in dezelfde periode. Een aantal kleinere gemeenten ligt ver voor op de opgave. In Opmeer, Heemstede, Edam-Volendam en Laren is zelfs al de volledige opgave voor de periode 2022 t/m 2030 gerealiseerd. Absoluut is de achterstand het grootst in Hoorn, Alkmaar, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Amsterdam, Almere en Lelystad. In verhouding tot de relatieve opgave blijft de voortgang het meest achter in Ouder-Amstel, Enkhuizen, Lelystad en

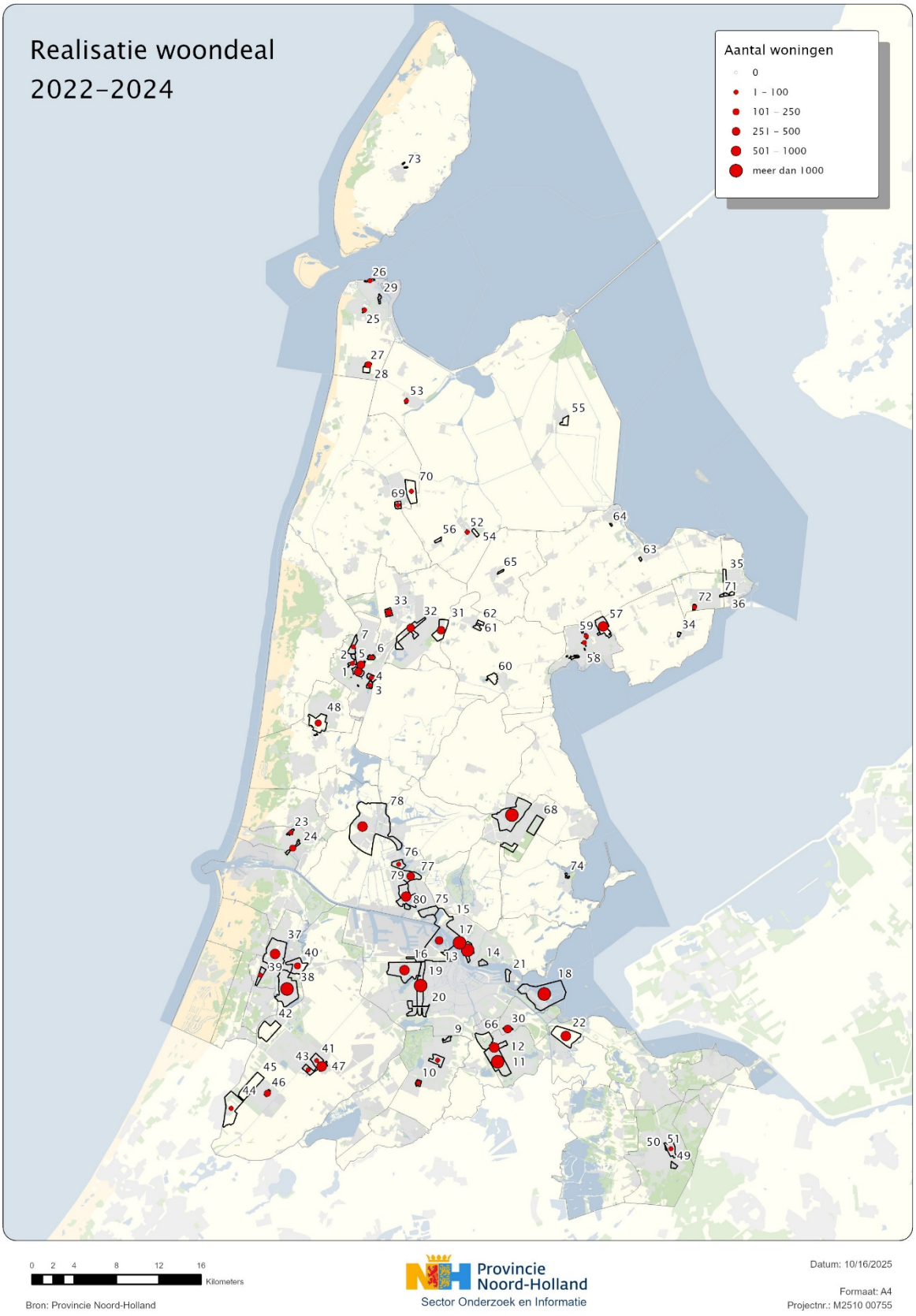
Hoorn. Figuur 4.6 bevat de ligging van de in woondeals aangewezen projectgebieden en in figuur 4.7 is per woondealproject te zien hoeveel woningen zijn gerealiseerd in de jaren 2022 t/m 2024.

**Figuur 4.5: Woondeals 2022 t/m 3e kwartaal 2025: Opgave en realisatie per gemeente**

| Subregio | Gemeente | Opgave t/m 3e kwartaal 2025 | Realisatie t/m 3e kwartaal 2025 | % | Verschil |
|---|---|---|---|---|---|
| **Kop van Noord-Holland** | Den Helder | 710 | 530 | 75% | -180 |
| | Hollands Kroon | 420 | 830 | 198% | 410 |
| | Schagen | 1.530 | 1.240 | 81% | -290 |
| | Texel | 190 | 420 | 221% | 230 |
| **Westfriesland** | Drechterland | 520 | 410 | 79% | -110 |
| | Enkhuizen | 440 | 120 | 27% | -320 |
| | Hoorn | 2.490 | 1.210 | 49% | -1.280 |
| | Koggenland | 340 | 420 | 124% | 80 |
| | Medemblik | 510 | 340 | 67% | -170 |
| | Opmeer | 120 | 340 | 283% | 220 |
| | Stede Broec | 350 | 370 | 106% | 20 |
| **Regio Alkmaar** | Alkmaar | 3.690 | 2.420 | 66% | -1.270 |
| | Bergen (NH.) | 250 | 250 | 100% | 0 |
| | Castricum | 360 | 600 | 167% | 240 |
| | Dijk en Waard | 2.730 | 2.070 | 76% | -660 |
| | Heiloo | 520 | 290 | 56% | -230 |
| | Uitgeest | 130 | 180 | 138% | 50 |
| **IJmond/Zuid-Kennemerland** | Beverwijk | 1.100 | 690 | 63% | -410 |
| | Bloemendaal | 200 | 230 | 115% | 30 |
| | Haarlem | 4.090 | 3.330 | 81% | -760 |
| | Heemskerk | 370 | 480 | 130% | 110 |
| | Heemstede | 40 | 120 | 300% | 80 |
| | Velsen | 1.180 | 690 | 58% | -490 |
| | Zandvoort | 240 | 220 | 92% | -20 |
| **Zaanstreek-Waterland** | Edam-Volendam | 240 | 610 | 254% | 370 |
| | Landsmeer | 60 | 80 | 133% | 20 |
| | Oostzaan | 60 | 80 | 133% | 20 |
| | Purmerend | 1.890 | 1.750 | 93% | -140 |
| | Waterland | 200 | 250 | 125% | 50 |
| | Wormerland | 200 | 240 | 120% | 40 |
| | Zaanstad | 3.860 | 3.370 | 87% | -490 |
| **Amstelland-Meerlanden** | Aalsmeer | 790 | 410 | 52% | -380 |
| | Amstelveen | 2.360 | 1.280 | 54% | -1.080 |
| | Diemen | 1.340 | 640 | 48% | -700 |
| | Haarlemmermeer | 5.270 | 2.910 | 55% | -2.360 |
| | Ouder-Amstel | 1.770 | 140 | 8% | -1.630 |
| | Uithoorn | 490 | 300 | 61% | -190 |
| **Amsterdam** | Amsterdam | 28.130 | 25.980 | 92% | -2.150 |
| **Gooi en Vechtstreek** | Blaricum | 140 | 70 | 50% | -70 |
| | Gooise Meren | 980 | 1.000 | 102% | 20 |
| | Hilversum | 1.260 | 930 | 74% | -330 |
| | Huizen | 120 | 150 | 125% | 30 |
| | Laren | 20 | 100 | 500% | 80 |
| | Wijdemeren | 200 | 270 | 135% | 70 |
| **Almere/Lelystad** | Almere | 9.070 | 6.250 | 69% | -2.820 |
| | Lelystad | 4.360 | 1.610 | 37% | -2.750 |

**Bron: CBS**

**Figuur 4.6: Woondealprojectgebieden realisatie 2022-2024, voor naam projectgebied zie figuur 4.7**



**Figuur 4.7: Woondealprojectgebieden realisatie 2022-2024**

| Nr. | Gemeente | Woondealproject | Realisatie 2022-2024 | Nr. | Gemeente | Woondealproject | Realisatie 2022-2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Alkmaar | Alkmaar centrumlocaties | 280 | 41 | Haarlemmer-meer | Centrumontwikkelingen | 80 |
| 2 | | Alkmaar Station | 90 | 42 | | Cruquius Zwaanshoek | 0 |
| 3 | | Oudorp | 50 | 43 | | Graan voor Visch Zuid | 20 |
| 4 | | Overdie | 0 | 44 | | Lisserbroek | 0 |
| 5 | | Overstad | 300 | 45 | | Nieuw-Vennep West | 0 |
| 6 | | Station Noord | 40 | 46 | | Pionier Bols | 140 |
| 7 | | Viaanse Molen | 0 | 47 | | Stationskwartier | 540 |
| 8 | Amstelveen | Bereikbare Steden Amstelveen | 20 | 48 | Heiloo | Zuiderloo en Zandzoom | 0 |
| 9 | | Kronenburg | 0 | 49 | Hilversum | Arenapark | 0 |
| 10 | | Legmeer | 0 | 50 | | Oostkant Spoor (1221) | 10 |
| 11 | Amsterdam | Amstel III | 1.350 | 51 | | Stationsgebied | -10 |
| 12 | | Arenapoort | 890 | 52 | Hollands Kroon | Dahliapark, Winkel | 0 |
| 13 | | Buiksloterham | 1.870 | 53 | | Elshof Zuid | 90 |
| 14 | | Hamerkwartier | 0 | 54 | | Limmerschouw Winkel | 0 |
| 15 | | Havenstad, S-dijk Centrum en Zuid | 450 | 55 | | Oosterterp Wieringerwerf | 0 |
| 16 | | Projectgebied Nieuw West | 640 | 56 | | T' Veld fase 2 en 3 | 0 |
| 17 | | Projectgebied Noord - NDSM | 1.040 | 57 | Hoorn | Bangert, Oostpolder, Sirius, H-kwartier | 660 |
| 18 | | P-gebied Oost - IJburg fase II & III | 1.390 | 58 | | GW-Oost, Hof v H, Nieuwe Steen | 60 |
| 19 | | Ringzone West | 1.400 | 59 | | P-pad, Stat. NZ, Dampten/Bk-weg/R-buurt | 50 |
| 20 | | Schinkelkwartier | 0 | 60 | Koggenland | Avenhorn De Goorn West | 0 |
| 21 | | Sluisbuurt / Baaibuurten | 0 | 61 | | Tuindersweijde Zuid deel 1 & 2 | 0 |
| 22 | | Weespersluis/Bloemendalerpolder | 850 | 62 | | Tuindersweijde Zuid NO/ZO | 0 |
| 23 | Beverwijk | Kuenenpleinbuurt | 30 | 63 | Medemblik | Combinatielocatie Tegel, TV de Kaag | 0 |
| 24 | | Spoorzone West | 120 | 64 | | Molenblik | 0 |
| 25 | Den Helder | Bijlweggebied | 10 | 65 | Opmeer | Hoogwoud Oost | 0 |
| 26 | | Dijkkwartier | 0 | 66 | Ouder-Amstel | De Nieuwe Kern | 0 |
| 27 | | Julianadorp Oost / Alexanderhof | 120 | 67 | Purmerend | Bereikbare Steden Purmerend | 1.150 |
| 28 | | Julianadorp Oost / ONS | 0 | 68 | | Oostflank | 0 |
| 29 | | Westoever | 0 | 69 | Schagen | Muggenburg Zuid | 0 |
| 30 | Diemen | Holland Park | 390 | 70 | | Schagen Oost | 0 |
| 31 | Dijk & Waard | De Draai Fase 3,4,5 | 500 | 71 | Stede Broec | Florapark / Nijevoert | 0 |
| 32 | | OV-knooppuntontwikkelingen | 390 | 72 | | Waterweide en Kweeklust | 70 |
| 33 | | Westerdel | 130 | 73 | Texel | Flexwoningen Marsweg | 0 |
| 34 | Drechterland | Centrum-West, Venhuizen en Tekuzen | 0 | 74 | Waterland | Galgeriet | 0 |
| 35 | Enkhuizen | Gommerwijk WW | 0 | 75 | Zaanstad | Achtersluispolder | 0 |
| 36 | | Westeinde Zuid > Nijevoert | 0 | 76 | | Knooppunt Zaanse Schans (Guisweg) | 0 |
| 37 | Haarlem | Centrum/Binnenstad | 610 | 77 | | Kogerveld | 440 |
| 38 | | Europaweg/Nieuw-zuid | 1.900 | 78 | | Maak Noord | 1.000 |
| 39 | | Ontwikkelzone Zuid-West | 0 | 79 | | Zaandam Centrum | 710 |
| 40 | | Oostpoort | 240 | 80 | | Zuiderhout Noord | 0 |

**Bron: CBS**

## 4.2 Voortgang betaalbaarheid

In de woondeals is per regio een opgave bepaald voor de betaalbaarheid van woningen. Het uitgangspunt is dat 2/3 van de gerealiseerde woningen betaalbaar is. Het gaat om de categorieën sociale huur, middenhuur en betaalbare koop. De verdeling van de categorieën verschilt per regio. De prijsgrenzen worden jaarlijks geïndexeerd. In 2025 zijn de grenzen:

- **Sociale huur**: Woningen tot en met de liberalisatiegrens. In 2025 was de liberalisatiegrens een huur tot 900 euro per maand;
- **Middenhuur**: Woningen met een huur van 900 tot 1.185 euro per maand;
- **Betaalbare koop**: Woningen met een koopprijs tot 405 duizend euro.
- Aanvullend hierop monitort de provincie koopwoningen met een koopprijs tot 285 duizend euro.

**Figuur 4.8: Opgave % Betaalbaar 2022 t/m 2030**

| | Sociale huur | Middenhuur | Betaalbare koop | Overig |
|---|---|---|---|---|
| **Noord-Holland Noord** | **30%** | **6%** | **30%** | **34%** |
| **Noord-Holland Zuid** | **30%** | **27%** | **9%** | **34%** |
| **Noord-Holland** | **30%** | **22%** | **14%** | **34%** |
| **MRA** | **30%** | **26%** | **10%** | **34%** |

De gegevens over betaalbaarheid lopen achter op de cijfers over de kwantitatieve woningmutaties. Hierdoor kan de voortgang op de betaalbaarheidsdoelen uit de woondeals nog niet volledig worden gemonitord. Dit komt mede doordat de analyse pas kan starten zodra de definitieve mutatiegegevens van de woningvoorraad beschikbaar zijn. Voor woningen die in 2024 zijn opgeleverd, was dat rond juni 2025. Aanvullend hierop zijn aanvullende gegevens nodig zoals de WOZ-waarde van woningen, gegevens uit het Kadaster en gegevens over de inkomens van huishoudens. Ook deze gegevens zijn later bekend dan de kwantitatieve woningmutaties.

Verder terug in de tijd zijn steeds meer kenmerken van de gebouwde woningen bekend. Met name middenhuur blijft lastig te monitoren. Dit komt doordat Nederland niet over een huurregister beschikt. De maandelijkse huurprijs die wordt betaald voor een huurwoning is daardoor niet te achterhalen. In het najaar van 2025 is het volgende bekend over betaalbaarheid in de woondeals:

- Per regio: Alle gerealiseerde woningen naar eigendom in de jaren 2022 en 2023;
- Per regio: Nieuwbouwwoningen in eigendom van woningcorporaties in de periode 2022-1e halfjaar 2025;
- Voor Noord-Holland Noord en Zuid: Sociale huur door woningcorporaties en overige verhuurders in 2022 en koopwoningen onder de NHG-grens in de periode 2022-2023 van nieuwbouwwoningen en woningen toegevoegd door transformatie.

## 4.3 Realisatie naar eigendom

Voor de jaren 2022 en 2023 is van alle gerealiseerde woningen in Noord-Holland het eigendom bekend. Van de in die periode gerealiseerde woningen was 33 procent een koopwoning, 19 procent was in eigendom van corporaties en 47 procent was in eigendom van particuliere verhuurders zoals marktpartijen, institutionele beleggers, pensioenfondsen en particuliere verhuurders. Bij ongeveer 1 procent van de gerealiseerde woningen was het eigendom onbekend.

De verhoudingen tussen Noord-Holland Noord en Zuid zijn duidelijk anders. In Noord-Holland Noord was 60 procent van de in 2022 en 2023 gerealiseerde woningen een koopwoning, lag het aandeel gerealiseerd door woningcorporaties op 13 procent en was 27 procent in eigendom van particuliere verhuurders. In Noord-Holland Zuid lag het aandeel koopwoningen op 26 procent, was 21 procent van de gerealiseerde woningen in eigendom van een woningcorporatie en werd 52 procent gerealiseerd door particuliere verhuurders.

**Figuur 4.9: Realisatie Woondeal 2022-2023 naar eigendom**

| | Koopwoning | Woningcorporatie | Particuliere verhuurder | Onbekend |
|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 56% | 11% | 29% | 4% |
| Westfriesland | 67% | 15% | 18% | 0% |
| Regio Alkmaar | 57% | 12% | 31% | 0% |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 33% | 12% | 55% | 0% |
| Zaanstreek-Waterland | 46% | 24% | 30% | 0% |
| Amstelland-Meerlanden | 40% | 20% | 37% | 3% |
| Amsterdam (gemeente) | 16% | 23% | 61% | 0% |
| Gooi en Vechtstreek | 49% | 15% | 33% | 3% |
| Almere/Lelystad | 42% | 19% | 39% | 0% |
| | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **60%** | **13%** | **27%** | **1%** |
| **Noord-Holland Zuid** | **26%** | **21%** | **52%** | **1%** |
| **Noord-Holland** | **33%** | **19%** | **47%** | **1%** |
| **MRA** | **29%** | **20%** | **50%** | **1%** |

**Bron: Syswov**

## 4.4 Nieuwbouw in eigendom van woningcorporaties

Het CBS heeft cijfers gepubliceerd over nieuwbouwproductie van woningcorporaties in de periode 2022 t/m het eerste halfjaar van 2025. In Noord-Holland was gemiddeld 23 procent van alle nieuwbouwwoningen in eigendom van woningcorporaties. In Noord-Holland Noord lag dit aandeel op 19 procent en in Noord-Holland Zuid op 24 procent. Positief is dat in veel regio's de trend stijgt.

Zoals eerder beschreven worden naast nieuwbouw ook woningen toegevoegd via splitsing, verbouw, transformatie. Bovendien bouwen woningcorporaties beperkt ook niet-sociale huurwoningen, terwijl marktpartijen soms ook sociale huur realiseren. De cijfers in figuur 4.10 gaan alleen over nieuwbouwwoningen in eigendom van corporaties en geven daarmee geen compleet beeld van de mate waarin de opgave voor sociale huur in de woondeals wordt gehaald.

Omdat woningcorporaties wel het overgrote deel van de sociale huur realiseren via nieuwbouw is de inschatting dat bij een eigendomspercentage van woningcorporaties rond de 20 procent een regio een achterstand heeft op de woondealopgave, terwijl bij een percentage richting de 30 procent de relatieve woondealopgave mogelijk wel wordt gehaald.

**Figuur 4.10: Nieuwbouw 2022-2025 1e halfjaar in eigendom van woningcorporaties**

| | 2022 % | 2023 % | 2024 % | 2025 1e halfjaar % | Totaal: 2022-2025 1e halfjaar % |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 9% | 14% | 14% | 39% | **17%** |
| Westfriesland | 28% | 2% | 41% | 8% | **23%** |
| Regio Alkmaar | 13% | 12% | 21% | 37% | **19%** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 24% | 3% | 40% | 39% | **24%** |
| Zaanstreek-Waterland | 37% | 13% | 26% | 12% | **25%** |
| Amstelland-Meerlanden | 21% | 16% | 7% | 7% | **13%** |
| Amsterdam (gemeente) | 22% | 22% | 31% | 35% | **27%** |
| Gooi en Vechtstreek | 21% | 13% | 9% | 68% | **24%** |
| Almere/Lelystad | 11% | 18% | 38% | 56% | **24%** |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | 17% | 10% | 25% | 29% | **19%** |
| **Noord-Holland Zuid** | 24% | 16% | 26% | 31% | **24%** |
| **Noord-Holland** | 23% | 15% | 26% | 31% | **23%** |
| **MRA** | 22% | 17% | 28% | 33% | **24%** |

**Bron: CBS**

## 4.5 Nieuwbouw en transformatie sociale huur

Voor 2022 publiceerde het CBS ook cijfers over nieuwbouwwoningen en woningen toegevoegd door transformatie, waarvan de huur op het meetmoment onder de liberalisatiegrens lag.[3] Deze cijfers geven het meest complete beeld van de gerealiseerde sociale huur, omdat hier ook de woningen van private verhuurders bij zitten.

Een woning in de particuliere huurvoorraad telt volgens de Wet versterking regie volkshuisvesting (Wvrv) alleen mee als sociale huur in de woondeals wanneer aan drie voorwaarden wordt voldaan:

- De aanvangshuur ligt onder de liberalisatiegrens;
- De woning wordt toegewezen aan een huishouden dat voldoet aan de inkomensgrens voor sociale huur;
- De woning wordt gedurende 25 jaar als sociale huurwoning verhuurd.

Of de woningen in figuur 4.11 voldoen aan al deze drie voorwaarden is niet bekend. Voor voorwaarde twee en drie is dat niet vastgesteld. De woningen kunnen in de toekomst, nadat ze vrijkomen door verhuizing, mogelijk worden verhuurd voor een huur boven de liberalisatiegrens of aan een huishouden met een inkomen boven de inkomensgrens. De aandelen geven daarom

[3] Deze cijfers gaan alleen over nieuwbouw en transformatie. Hierdoor ontbreken circa 4 duizend van de 20 woningmutaties die relevant zijn voor de realisatie van de woondeals. De cijfers zijn alleen per Corop-regio beschikbaar. Deze indeling komt ongeveer overeen met de indeling Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid. Het verschil is dat Castricum en Uitgeest bij de Corop-indeling meetellen bij Noord-Holland Zuid i.p.v. Noord-Holland Noord. De hele provincie Flevoland is een Corop-regio. Daardoor is het aandeel voor de MRA niet te bepalen.

zeer waarschijnlijk een overschatting van het aandeel sociale huur. In 2022 werden in heel Noord-Holland 4.900 sociale huurwoningen toegevoegd door nieuwbouw en transformatie. Dit was 31 procent van het totaal. In Noord-Holland Noord was het aandeel 22 procent en daarmee lager dan de woondealopgave van 30 procent. In Noord-Holland Zuid was het aandeel 33 procent bij een woondealopgave van 30 procent. Of het gewenste aandeel in Noord-Holland Zuid in 2022 echt wordt gehaald, hangt af van de vraag hoeveel van de sociale huurwoningen van private verhuurders voldoen aan de voorwaarden. Dat is uit de nu beschikbare cijfers niet af te leiden.

**Figuur 4.11: Sociale huurwoningen toegevoegd door nieuwbouw en transformatie in 2022**

| | % van nieuwbouw + transformatie | | |
|---|---|---|---|
| 2022 | % Corporatie: Sociale huur | % Particulier: Sociale huur | % Totaal: Sociale huur |
| Noord-Holland Noord | 13,3% | 8,3% | 21,6% |
| Noord-Holland Zuid | 23,9% | 8,9% | 32,8% |
| **Noord-Holland** | **21,9%** | **8,8%** | **30,7%** |

**Bron: CBS**

## 4.6 Nieuwbouw en transformatie betaalbare koop

Voor 2022 en 2023 is informatie beschikbaar over de WOZ-waarde van gerealiseerde koopwoningen. In Noord-Holland Noord had 21 procent van deze woningen een WOZ-waarde onder de NHG-grens en in Noord-Holland Zuid was dit 5 procent.[4] In beide regio's bleef de realisatie 2022-2023 achter bij de opgave van respectievelijk 30 procent in Noord-Holland Noord en 9 procent in Noord-Holland Zuid. In Noord-Holland Noord was de achterstand op de opgave 1.100 woningen. In Noord-Holland Zuid was de achterstand 1.510 woningen. Het CBS geeft bij koopwoningen alleen aan of ze boven of onder de NHG-grens liggen. De extra provinciale koopgrens van woningen tot 285.000 is daardoor niet te monitoren. Het aandeel in de plancapaciteit is wel bekend, zie paragraaf 7.4.

**Figuur 4.12: Gerealiseerde koopwoningen 2022-2023 onder de NHG-grens**

| 2022-2023 | Koop: WOZ t/m NHG-grens | Koop: WOZ t/m NHG-grens % van nieuwbouw+ transformatie | Opgave: Koop: WOZ t/m NHG-grens | Verschil |
|---|---|---|---|---|
| Noord-Holland Noord | 1.200 | **21%** | 2.300 | **-1.100** |
| Noord-Holland Zuid | 1.090 | **5%** | 2.600 | **-1.510** |
| **Noord-Holland** | **2.290** | **8%** | **4.900** | **-2.610** |

**Bron: CBS**

## 4.7 Voorlopig beeld betaalbaarheid

De betaalbaarheid van de gerealiseerde woningen is nog niet volledig te monitoren. Gezien de forse achterstand op de woondeals is het vrijwel zeker dat ook de bouw van betaalbare woningen in alle categorieën achterblijft bij de opgave. In Noord-Holland Noord was de realisatie van sociale huurwoningen zowel absoluut als relatief lager dan de woondealopgave. In Noord-Holland Zuid was het aandeel sociale huurwoningen hoger en lag mogelijk rond de woondealopgave. In absolute aantallen werden ook in Noord-Holland Zuid te weinig sociale huurwoningen gebouwd. Voor betaalbare koopwoningen was in beide regio's de realisatie in de jaren 2022-2023 lager dan de opgave. Voor het monitoren van middenhuur is nog geen goede bron beschikbaar.

[4] De NHG-grens was €355.000 in 2022 en €405.000 in 2023.

# 5. Bouwvergunningen, start bouw en bouwpijplijn

Voorafgaand aan de bouw van een nieuwbouwwoning wordt eerst een bouwvergunning verleend. Vervolgens wordt de start van de bouw geregistreerd. Beide gegevens worden door de gemeenten bijgehouden in de BAG. De bouwpijplijn bevat woningen die op het moment van meten zijn vergund of gestart en nog niet zijn opgeleverd. Deze gegevens zijn een indicator voor het aantal nieuw te bouwen woningen in de nabije toekomst.

## 5.1 Vergunde nieuwbouw

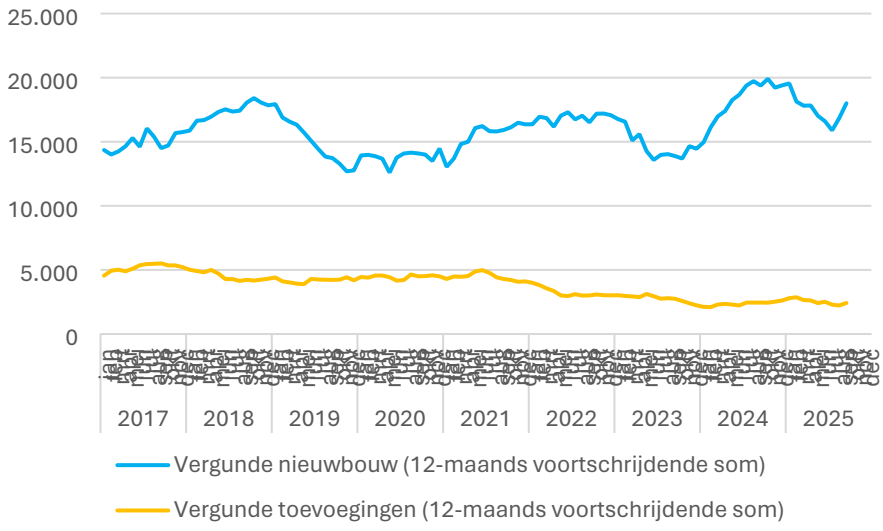
De vergunde nieuwbouw wordt door de gemeenten bijgehouden in de BAG. Figuur 5.1 toont het aantal vergunde nieuwbouwwoningen in de periode 2017 tot en met het derde kwartaal 2025. De cijfers over vergunde nieuwbouw geven mogelijk een overschatting van de feitelijke productie. Bij een gemiddelde opleveringstijd van twee jaar zijn de gerealiseerde nieuwbouwwoningen in 2017-2024, vergund in de periode 2015-2022. In Noord-Holland werden in die jaren 122 duizend bouwvergunningen verleend, terwijl 104 duizend nieuwbouwwoningen werden opgeleverd. Dit is een verhouding van circa 85 procent. Een klein deel van dit verschil wordt verklaard door de CBS-variabele ‘afgeblazen nieuwbouw’ waaruit blijkt dat in Noord-Holland gemiddeld 500 bouwvergunningen per jaar worden teruggetrokken. Een verklaring voor de rest van het verschil is nog niet bekend.

In 2023 daalde de vergunde nieuwbouw in Noord-Holland tot 14,5 duizend woningen. Tot halverwege 2024 nam dit aantal weer toe, waarna het in heel 2024 uitkwam op 19,4 duizend woningen. Na deze piek volgde opnieuw een daling en recent is weer een lichte stijging zichtbaar. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 ligt het niveau op 18 duizend vergunde nieuwbouwwoningen per jaar. Het aantal vergunde toevoegingen (transformatie, splitsing, enz.) vertoont een dalende trend. Tot en met medio 2021 lag dit rond de 5 duizend woningen per jaar. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 ligt het niveau op 2,4 duizend toevoegingen per jaar.

**Figuur 5.1: Noord-Holland: Vergunde nieuwbouw 2015-2024**

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vergunde nieuwbouw | 15.755 | 17.843 | 12.767 | 14.469 | 16.359 | 17.072 | 14.456 | 19.399 |
| Vergunde toevoegingen | 5.215 | 4.312 | 4.187 | 4.498 | 4.104 | 3.015 | 2.238 | 2.615 |

**Figuur 5.2: Noord-Holland: Vergunde nieuwbouw 2017-3e kwartaal 2025 (lopend jaartotaal per maand)**




**Bron: CBS**

## 5.2 Bouw gestart

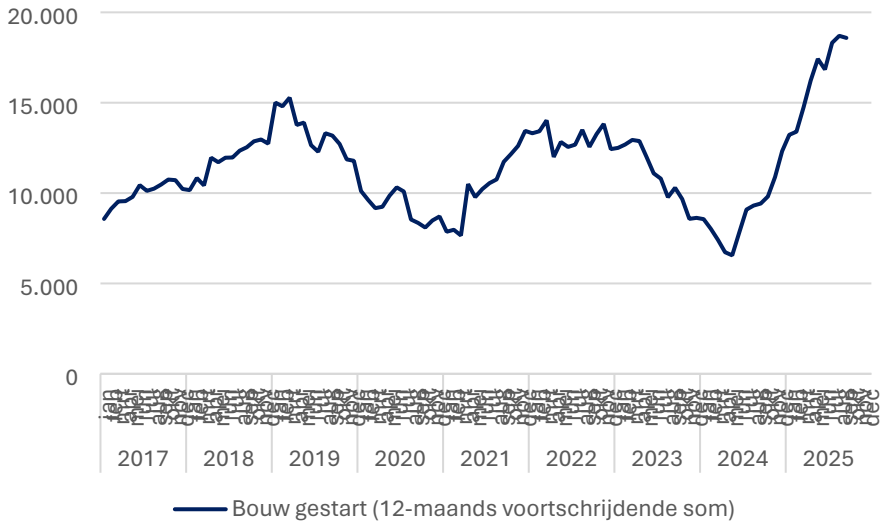
Naast de verleende bouwvergunningen geeft ook het aantal nieuwbouwwoningen waarvan de bouw is gestart een beeld van de aankomende woningbouwproductie op de korte termijn. Deze gegevens komen, net als de vergunningen, uit de BAG. De cijfers over bouw gestart lijken tot nu toe een onderschatting van de productie op te leveren. Bij een gemiddelde bouwtijd van één jaar zijn de opgeleverde woningen in 2016-2024, gestart in de periode 2015-2023. Het aantal woningen bouw gestart was in Noord-Holland 2015-2023 ongeveer 95 duizend, het aantal nieuwbouwwoningen was 115 duizend. Dat is een verhouding van ongeveer 121 procent. Dit verschil komt waarschijnlijk vooral doordat nog niet alle gemeenten bouw gestart goed bijhielden in de BAG.

Sinds het voorjaar van 2024 neemt het aantal woningen waarvan de bouw is gestart in Noord-Holland sterk toe. In mei 2024 lag het niveau rond de 6,5 duizend woningen per jaar. Sindsdien is een duidelijk stijgende trend zichtbaar die waarschijnlijk samenhangt met de toename van vergunde nieuwbouw in 2023. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 ligt het jaartotaal op 18,6 duizend woningen.

**Figuur 5.3: Noord-Holland: Bouw gestart 2015-2024**

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bouw gestart | 10.226 | 12.735 | 11.786 | 8.707 | 13.442 | 12.433 | 8.629 | 12.322 |

**Figuur 5.4: Noord-Holland: Bouw gestart 2017-3e kwartaal 2025 (lopend jaartotaal per maand)**



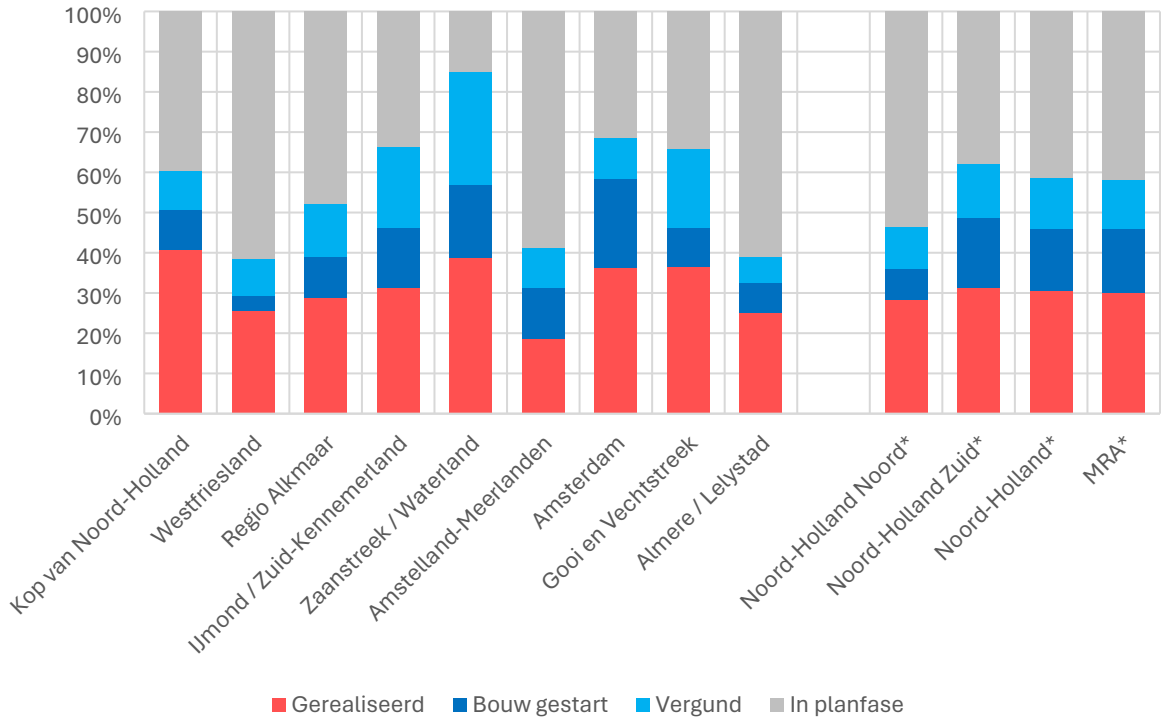

**Bron: CBS**

## 5.3 Bouwpijplijn

Het CBS publiceert sinds enige tijd ook cijfers over de zogenoemde bouwpijplijn. Dit zijn nieuwbouwwoningen die op het moment van meten zijn vergund of gestart en nog niet zijn opgeleverd. Aan het eind van het derde kwartaal 2025 was in Noord-Holland Noord, inclusief ophoging, 28 procent van de totale woondealopgave 2022 t/m 2030 gerealiseerd. Daarnaast was bij circa 7,8 duizend woningen de bouw gestart of een bouwvergunning verleend. Zo'n 53 procent van de woningen die tot en met 2030 moeten worden gebouwd zit nog in de planfase voor vergunningverlening. In Noord-Holland Zuid is het beeld gunstiger. Hier is 31 procent van de opgave gerealiseerd en lag ook het aandeel woningen vergund of bouw gestart hoger. In deze regio zit rond de 38 procent van de te realiseren woningen nog in de planfase.

Op regionaal niveau valt op dat de voortgang vooral achterblijft in de regio's Westfriesland, Amstelland-Meerlanden en Almere/Lelystad. Deze regio's lopen niet alleen achter in realisatie, maar hebben ook relatief weinig woningen die al zijn vergund of waarvan de bouw is gestart. In Zaanstreek-Waterland is de voortgang het grootst: hier zit nog maar 15 procent van de tot en met 2030 te bouwen woningen in de planfase.

**Figuur 5.5: Woondeal per regio stand 3e kwartaal 2025: % Realisatie, vergund, gestart t.o.v. woondealopgave 2022 t/m 2030**



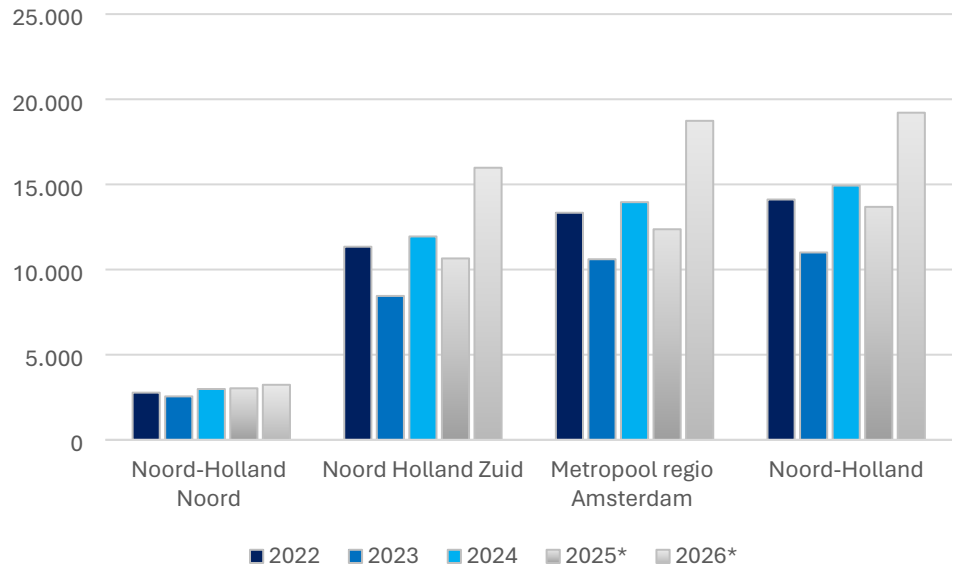

**Bron: CBS * = Inclusief ophoging woondeal**

## 5.4 Verwachte woningbouwproductie

Op basis van bouw gestart en vergunde nieuwbouw is een inschatting te maken van de nieuwbouwproductie op de korte termijn. Voor 2025 wordt, inclusief de al gerealiseerde nieuwbouw in de eerste drie kwartalen, in Noord-Holland een niveau verwacht van 13-14 duizend nieuwbouwwoningen.

Voor 2026 is de verwachting, op basis van bouw gestart en vergunde nieuwbouw, dat de nieuwbouwproductie gaat stijgen naar boven de 3 duizend woningen in Noord-Holland Noord en rond de 16 duizend woningen in Noord-Holland Zuid. Daarmee komt de totale verwachte nieuwbouwproductie in Noord-Holland in 2026 uit op ongeveer 19 duizend woningen. Als dit aantal wordt gehaald, ligt de realisatie inclusief toevoegingen door bijvoorbeeld splitsing, verbouw en transformatie in 2026 rond de woondealopgave.

**Figuur 5.6: Nieuwbouw 2022-2024 en verwachte nieuwbouw 2025-2026 o.b.v. bouw gestart en vergunde nieuwbouw**




**Bron: CBS/PNH * = Verwachting**

# 6. Demografische ontwikkelingen en het woningtekort

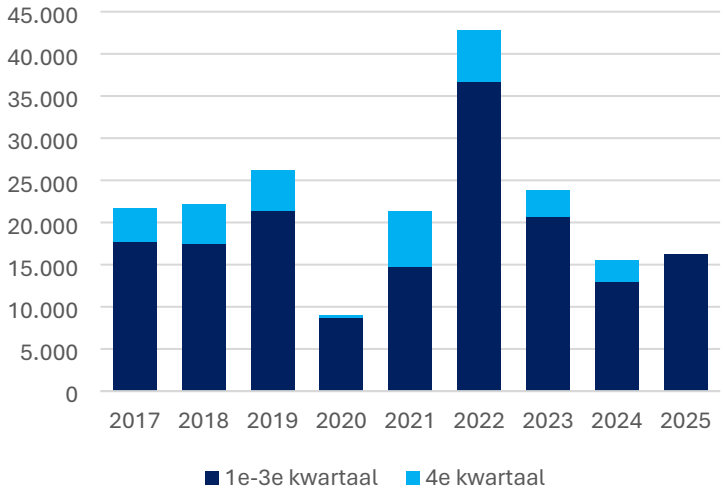
Dit hoofdstuk beschrijft de demografische ontwikkelingen in Noord-Holland in relatie tot de groei van de woningvoorraad. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de ontwikkeling van het woningtekort en het aantal woningen dat nodig is om het woningtekort terug te dringen naar het gewenste niveau.

## 6.1 Bevolkings- en huishoudensgroei

In 2022 kende Nederland een uitzonderlijk hoge bevolkingsgroei. Dit was deels het gevolg van de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne, maar ook het overige migratiesaldo uit het buitenland was hoog. In totaal groeide de bevolking in Nederland in 2022 met 221 duizend inwoners. In 2023 was de nationale bevolkingsgroei lager en kwam uit op 132 duizend inwoners. Historisch gezien was de groei in 2023 nog steeds hoog. Behalve in 2021 en 2022 kende Nederland alleen in de jaren zestig en zeventig een hogere bevolkingsgroei.

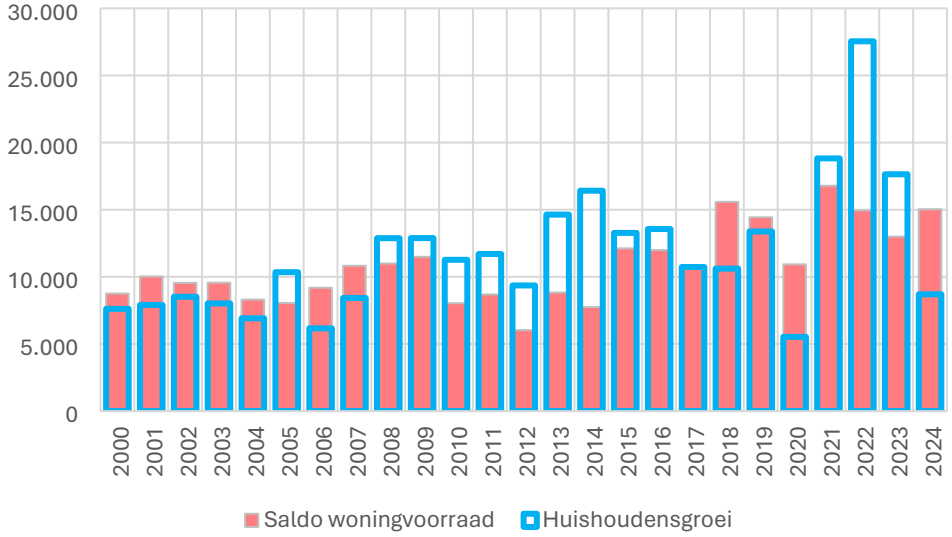
Van 2017 tot en met 2019 lag de bevolkingsgroei in Noord-Holland in de eerste drie kwartalen rond de 20 duizend inwoners. Tijdens de coronapandemie was de bevolkingsgroei tijdelijk lager, vooral in 2020. Ook in Noord-Holland was de bevolkingsgroei in 2022 erg hoog. Sindsdien is de bevolkingsgroei gedaald en kwam in de eerste drie kwartalen van 2025 uit rond de 16 duizend inwoners.

**Figuur 6.1: Bevolkingsontwikkeling in Noord-Holland 2017-2025**




Hoge bevolkingsgroei gaat samen met een sterke toename van het aantal huishoudens. Figuur 6.2 toont voor Noord-Holland per jaar de groei van het aantal huishoudens en het saldo woningvoorraad. Tussen 2000 en 2007 groeide de woningvoorraad, met uitzondering van 2005, sneller dan het aantal huishoudens. Van 2008 tot en met 2017 was dit andersom, terwijl de periode 2018-2020 opnieuw een snellere groei van de woningvoorraad liet zien. In 2021 tot en met 2023 lag de huishoudensgroei op een historisch gezien hoog niveau. In deze jaren was de huishoudensgroei 64 duizend huishoudens, tegenover een toename van slechts 45 duizend woningen, een verschil van 19 duizend. In 2024 was het saldo woningvoorraad in Noord-Holland 15 duizend woningen en groeide het aantal huishoudens met 8,7 duizend. Daardoor is het woningtekort in de loop van 2024 gedaald.

**Figuur 6.2: Huishoudensgroei en saldo woningvoorraad in Noord-Holland 2000-2024***



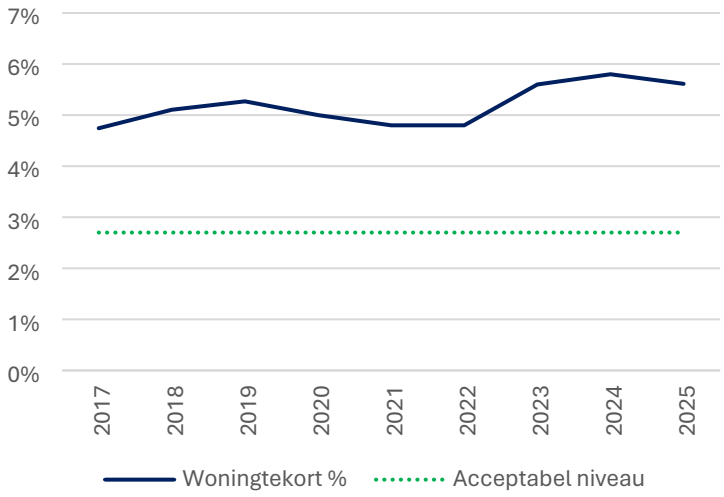

**Bron: CBS * Inclusief correcties voor invoering BAG en trendbreuken huishoudensstatistiek**

## 6.2 Woningtekort

Het woningtekort in Nederland piekte na de Tweede Wereldoorlog tot de jaren zestig met percentages boven de 10 procent en lag hierna lange tijd rond de 1 tot 3 procent. Momenteel is het landelijke tekort ongeveer 400 duizend woningen; 4,9 procent van de woningvoorraad. In steden als Amsterdam is het tekort vaak hoger dan in de meer landelijke gebieden, zoals gemeenten in de Kop van Noord-Holland.

Figuur 6.3 bevat de ontwikkeling van het woningtekort in Noord-Holland sinds 2017. Het woningtekort steeg in de periode 2017 tot 2019. In de jaren 2020 tot 2022 daalde het tekort. Dit kwam vooral door de lagere huishoudensgroei tijdens de coronapandemie. In 2023 nam het tekort sterk toe naar 5,6 procent, gevolgd door een lichte stijging naar 5,8 procent in 2024. In 2025 is het tekort in Noord-Holland gedaald naar 79,7 duizend woningen, 5,6 procent van de woningvoorraad. Absoluut en relatief is het tekort het hoogst in de gemeente Amsterdam, zie figuur 6.4. Vanwege betrouwbaarheidsmarges is het woningtekort alleen op regionaal niveau beschikbaar

**Figuur 6.3: Woningtekort % in Noord-Holland**




**Bron: ABF/PNH**

**Figuur 6.4: Woningtekort in 2025**

| | Woningvoorraad 2025 | Woningtekort begin 2025 | Woningtekort begin 2025 % | Acceptabel niveau | Terugdringen woningtekort |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 79.500 | 3.700 | 4,7% | 2,0% | +2.100 |
| Westfriesland | 97.000 | 3.900 | 4,0% | 2,0% | +2.000 |
| Regio Alkmaar | 142.500 | 5.100 | 3,6% | 2,0% | +2.300 |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 184.000 | 7.000 | 3,8% | 2,0% | +3.300 |
| Zaanstreek-Waterland | 155.700 | 6.100 | 3,9% | 2,0% | +3.000 |
| Amstelland en Meerlanden | 161.700 | 9.300 | 5,8% | 2,0% | +6.100 |
| Amsterdam | 486.800 | 39.700 | 8,2% | 4,0% | +20.200 |
| Gooi & Vechtstreek | 112.900 | 4.900 | 4,3% | 2,0% | +2.600 |
| Almere/Lelystad | 130.100 | 9.100 | 7,0% | 2,0% | +6.500 |
| | | | | | |
| Noord-Holland Noord | **319.000** | **12.700** | **4,0%** | **2,0%** | **+6.400** |
| Noord-Holland Zuid | **1.101.100** | **67.000** | **6,1%** | **2,9%** | **+35.200** |
| Noord-Holland | **1.420.100** | **79.700** | **5,6%** | **2,7%** | **+41.600** |
| MRA | **1.231.200** | **76.100** | **6,2%** | **2,8%** | **+41.700** |

**Bron: PNH**

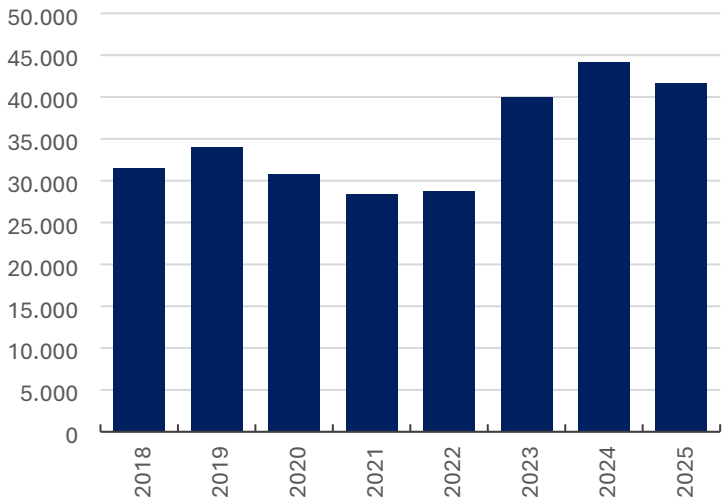
Te veel aanbod van woningen, een situatie van een woningoverschot, kan voor negatieve effecten zorgen, zoals leegstand en risico op achterstallig onderhoud. Te weinig aanbod leidt tot meer onvrijwillige woningdelers, langere wachttijden voor sociale huur, oververhitting van de markt voor koopwoningen en mogelijk een prijsopdrijvend effect. Een klein woningtekort is het beste voor een goed functionerende woningmarkt.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort voor woningen van rond de 2 procent dat volgens het toenmalige ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. In de evaluatie van het woningtekort door het Rijk in 2024 is dit streeftekort nogmaals bekrachtigd. Deze evaluatie bevat ook een uitgebreide toelichting op de methodiek. Op basis van het verleden vormt in Noord-Holland een woningtekort van rond de 2,7 procent (4 procent in Amsterdam en 2 procent in de rest van de provincie) een acceptabel niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt.

Cruciaal is dat voor het woningtekort alleen getalsmatig wordt gekeken of een huishouden met een woonwens een woning heeft. Het getal zegt niets over het feit of mensen te duur of te klein wonen of bijvoorbeeld een verhuiswens van een huur- naar een koopwoning hebben. In figuur 6.4 en 6.5 is uitgewerkt hoeveel extra woningen nodig zijn om uit te komen op een acceptabel niveau. Bij het woningtekort 2025 gaat het in Noord-Holland om 41,6 duizend woningen. Dat is ongeveer 2,5 duizend woningen minder dan in 2024. Voor het terugdringen van het woningtekort tot een acceptabel niveau zijn, boven op de verwachte huishoudensgroei, in de periode 2025 t/m 2030 jaarlijks bijna 7 duizend woningen nodig.

De woondealopgave bestaat voor het grootste deel uit het huisvesten van toekomstige nieuwe huishoudens. Daarnaast is het inlopen van het woningtekort onderdeel van de woondealopgave. Ongeveer 1/3 van de woondealopgave is bestemd voor het terugdringen van het woningtekort. Bij de huidige demografische inzichten zijn, bij volledige realisatie van de woondeals, eind 2030 voldoende woningen gebouwd voor alle nieuwe huishoudens en is het woningtekort gedaald naar een acceptabel niveau. Dit is beschreven in de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2025-2050.

**Figuur 6.5: Aantal woningen nodig voor terugdringen woningtekort naar acceptabel niveau in Noord-Holland**



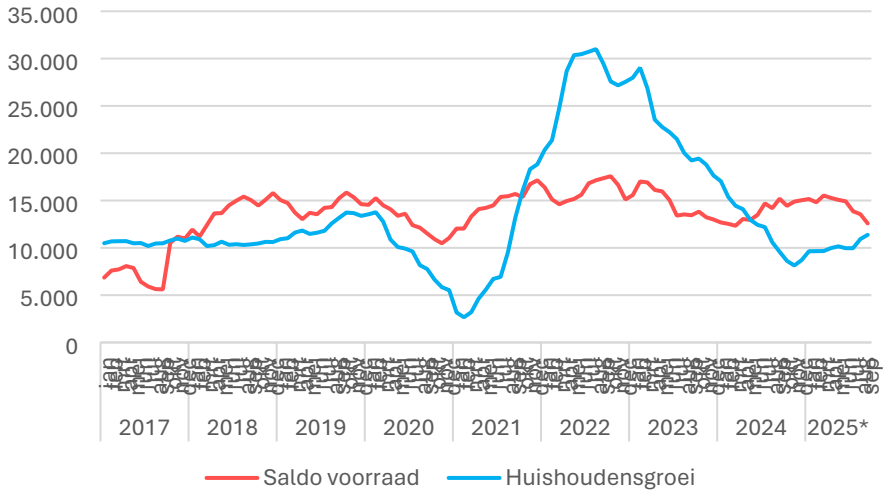

**Bron: ABF/PNH**

## 6.3 Huishoudensgroei en saldo woningvoorraad

De ontwikkeling van het woningtekort wordt vooral bepaald door de huishoudensgroei en de groei van de woningvoorraad. In de periode 2018-2021 groeide de woningvoorraad sneller dan het aantal huishoudens, waardoor het woningtekort afnam, vooral tijdens de coronapandemie. Vanaf 2022 tot medio 2024 was de situatie omgekeerd: de huishoudensgroei was hoger dan het saldo woningvoorraad, met een duidelijke piek in 2022. Hierdoor liep het woningtekort op. Sinds medio 2024 groeit de woningvoorraad opnieuw sneller dan het aantal huishoudens. In heel 2024 nam het aantal huishoudens in Noord-Holland toe met 8,7 duizend en groeide de woningvoorraad met 15 duizend woningen.

Eind derde kwartaal 2025 worden in Noord-Holland voldoende woningen gebouwd om nieuwe huishoudens te huisvesten, waardoor het woningtekort beperkt daalt. Het saldo woningvoorraad is 12,6 duizend woningen per jaar, terwijl de huishoudensgroei rond de 11,4 duizend ligt. Het huidige bouwtempo is wel lager dan de woondealopgave en daarmee onvoldoende om in 2030 het woningtekort terug te brengen naar een acceptabel niveau.

**Figuur 6.6: Noord-Holland: Saldo voorraad en huishoudensgroei 2017-3e kwartaal 2025 (lopend jaartotaal per maand)**




**Bron: CBS * = Inschatting**

# 7. Plancapaciteit

Gezamenlijk hebben de Noord-Hollandse gemeenten voor de periode 2025-2050 een bruto plancapaciteit van 398,9 duizend woningen. Dit betreft de capaciteit in alle soorten plannen, variërend van plannen die al worden gebouwd tot potentiële plannen waarvoor alleen nog ideeën bestaan. Een woningbouwplan staat in de plancapaciteit tot het volledig opgeleverd is. In de (binnenstedelijke) plannen worden naar verwachting 6,6 duizend woningen gesloopt (voor vervanging). In totaal resteert daardoor in Noord-Holland een netto plancapaciteit van 392,3 duizend woningen.

In figuur 7.1 zijn deze gegevens per regio weergegeven. De gegevens voor sloop zijn niet compleet. Jaarlijks worden 2 à 3 duizend woningen gesloopt of onttrokken aan de woningvoorraad. Deze zijn niet allemaal opgenomen in de plancapaciteit. De openbare woningbouwplannen staan afgebeeld in figuur 7.14.

**Figuur 7.1: Plancapaciteit in 2025-2050**

| | Bruto | Sloop | Netto |
|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 14.200 | 500 | **13.700** |
| Westfriesland | 23.000 | 300 | **22.700** |
| Regio Alkmaar | 27.800 | 0 | **27.800** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 34.500 | 3.400 | **31.100** |
| Zaanstreek-Waterland | 38.900 | 1.800 | **37.100** |
| Amstelland-Meerlanden | 57.000 | 300 | **56.700** |
| Amsterdam (gemeente) | 192.600 | 0 | **192.600** |
| Gooi en Vechtstreek | 10.900 | 300 | **10.600** |
| Almere/Lelystad | 82.000 | 100 | **81.900** |
| | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **65.000** | **800** | **64.200** |
| **Noord-Holland Zuid** | **333.900** | **5.800** | **328.100** |
| **Noord-Holland** | **398.900** | **6.600** | **392.300** |
| **MRA** | **415.900** | **5.900** | **410.000** |

**Bron: RIGO**

## 7.1 Planstatus

Figuur 7.2 specifieert de bruto plancapaciteit naar planstatus (zie hoofdstuk 2 voor de definities). Het hebben van voldoende harde plancapaciteit is essentieel om op korte termijn tot voldoende productie te komen en zo te voldoen aan de woningbouwopgave. De provincie stimuleert gemeenten daarom om jaarlijks voldoende zachte plannen hard te maken en zo een continue bouwstroom mogelijk te maken. De bruto harde plancapaciteit ligt in Noord-Holland momenteel op 129,8 duizend woningen, waarvan 100,2 duizend woningen gepland zijn t/m 2030.

**Figuur 7.2: Bruto plancapaciteit in 2025-2050 naar planstatus**

| | Hard: Onherroepelijk of vastgesteld | Zacht: Voorbereiding | Zacht: Potentieel | Zacht: Onbekend | Bruto |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 3.400 | 6.400 | 4.400 | 0 | **14.200** |
| Westfriesland | 3.200 | 8.600 | 10.300 | 1.000 | **23.100** |
| Regio Alkmaar | 6.800 | 7.200 | 13.900 | 0 | **27.900** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 5.200 | 20.300 | 8.900 | 0 | **34.400** |
| Zaanstreek-Waterland | 15.400 | 12.900 | 10.100 | 500 | **38.900** |
| Amstelland-Meerlanden | 20.500 | 18.700 | 17.200 | 600 | **57.000** |
| Amsterdam (gemeente)* | 70.100 | 30.100 | 92.300 | 0 | **192.500** |
| Gooi en Vechtstreek | 5.200 | 2.800 | 2.700 | 300 | **11.000** |
| Almere/Lelystad | 12.700 | 9.200 | 46.000 | 14.100 | **82.000** |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **13.400** | **22.200** | **28.600** | **1.000** | **65.200** |
| **Noord-Holland Zuid** | **116.400** | **84.800** | **131.200** | **1.400** | **333.800** |
| **Noord-Holland** | **129.800** | **107.000** | **159.800** | **2.400** | **399.000** |
| **MRA** | **129.100** | **94.000** | **177.200** | **15.500** | **415.800** |

**Bron: RIGO**

## 7.2 Fasering

Aan gemeenten is gevraagd aan te geven in welk jaar de in de monitor geregistreerde capaciteit naar verwachting wordt opgeleverd. Dit geeft een indicatie van de fasering van de productie. De gegevens over fasering zijn geen exacte voorspelling van de verwachte bouwproductie. De vraag aan gemeenten is namelijk niet om de nieuwbouw te voorspellen, maar om de beschikbare capaciteit te faseren. Oplevering kan eerder of later plaatsvinden dan geraamd, of een plan kan uiteindelijk vervallen. Daarnaast ontbreekt opgeleverde nieuwbouw soms in de monitor, bijvoorbeeld bij projecten die snel van plan naar uitvoering gaan, zoals kleine binnenstedelijke plannen of transformaties.

Figuur 7.3 toont de plancapaciteit naar fasering. De inventarisatie van plancapaciteit laat zien dat niet alle gemeenten even ver vooruitplannen. Zo ontbreken bij sommige gemeenten plannen voor de periode vanaf 2040 en in meerdere regio's zijn slechts beperkte plannen opgenomen voor de periode vanaf 2030. Dit kan zijn omdat een gemeente bijvoorbeeld geen fysieke ruimte meer heeft binnen de gemeentegrenzen. Daarnaast is het inzicht in binnenstedelijke plannen op de langere termijn niet altijd beschikbaar. Het vrijkomen van bijvoorbeeld een binnenstedelijk bedrijventerrein of pand is niet altijd ver van tevoren bekend. Ook zoeken vooral kleinere gemeenten voor een dergelijke lange termijn soms minder actief naar nieuwe woningbouwlocaties.

**Figuur 7.3: Bruto plancapaciteit in 2025-2050 naar fasering**

| | 2025 t/m 2030 | 2031 t/m 2040 | 2041-2050 | Oplevering onbekend | Bruto |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 8.900 | 3.900 | 800 | 600 | **14.200** |
| Westfriesland | 10.600 | 8.700 | 0 | 3.800 | **23.100** |
| Regio Alkmaar | 18.400 | 8.700 | 700 | 0 | **27.800** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 18.700 | 12.400 | 1.500 | 1.900 | **34.500** |
| Zaanstreek-Waterland | 20.800 | 13.900 | 1.600 | 2.600 | **38.900** |
| Amstelland-Meerlanden | 26.600 | 19.200 | 4.000 | 7.100 | **56.900** |
| Amsterdam (gemeente) | 71.400 | 34.000 | 2.200 | 85.000 | **192.600** |
| Gooi en Vechtstreek | 7.200 | 0 | 0 | 3.700 | **10.900** |
| Almere/Lelystad | 22.000 | 43.300 | 16.700 | 0 | **82.000** |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **37.900** | **21.300** | **1.500** | **4.400** | **65.100** |
| **Noord-Holland Zuid** | **144.700** | **79.500** | **9.300** | **100.300** | **333.800** |
| **Noord-Holland** | **182.600** | **100.800** | **10.800** | **104.700** | **398.900** |
| **MRA** | **166.700** | **122.800** | **26.000** | **100.300** | **415.800** |

**Bron: RIGO**

## 7.3 Plancapaciteit t.o.v. woondealopgave: Aantallen

De resterende woondealopgave in Noord-Holland in de periode 2025 t/m 2030 is, inclusief de opgelopen achterstand, 143,1 duizend woningen. Daartegenover staat een harde en zachte plancapaciteit van 182,8 duizend woningen met geplande oplevering 2025 t/m 2030. De geplande plancapaciteit is daarmee 128 procent van de resterende opgave. Op basis van een door de provincie begin 2025 uitgevoerde haalbaarheidsanalyse is de verwachting dat hoogstens 120 duizend van de 182,2 duizend geplande woningen daadwerkelijk tijdig worden gerealiseerd.

In Westfriesland, Regio Alkmaar en Amstelland-Meerlanden is de verhouding relatief krap, minder dan 130 procent. In Almere/Lelystad is de gefaseerde plancapaciteit onvoldoende om de resterende woondealopgave te halen. In de overige Noord-Hollandse regio's zijn op papier voldoende potentiële woningbouwplannen om de woondealopgave te realiseren en vertraging op te vangen. Dit betreft de verhouding tussen 100 en 130 procent. Zoals eerder geconstateerd, ligt het bouwtempo op dit moment te laag om de resterende opgave daadwerkelijk te realiseren

**Figuur 7.4: Bruto plancapaciteit 2025 t/m 2030 hard/zacht t.o.v. resterende woondealopgave**

| | Hard | Zacht | Bruto | Resterende opgave | Verschil | % | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 3.000 | 6.000 | 9.000 | 5.100 | 3.900 | 176% | 59% |
| Westfriesland | 2.800 | 7.800 | 10.600 | 10.000 | 600 | 106% | 28% |
| Regio Alkmaar | 6.800 | 11.600 | 18.400 | 15.100 | 3.300 | 122% | 45% |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 4.900 | 13.800 | 18.700 | 13.200 | 5.500 | 142% | 37% |
| Zaanstreek-Waterland | 12.400 | 8.400 | 20.800 | 11.200 | 9.600 | 186% | 111% |
| Amstelland-Meerlanden | 14.100 | 12.500 | 26.600 | 25.500 | 1.100 | 104% | 55% |
| Amsterdam (gemeente)* | 52.000 | 19.400 | 71.400 | 50.700 | 20.700 | 141% | 103% |
| Gooi en Vechtstreek | 4.200 | 3.100 | 7.300 | 4.800 | 2.500 | 152% | 88% |
| Almere/Lelystad | 6.800 | 15.200 | 22.000 | 24.700 | -2.700 | 89% | 28% |
| | | | | | | | |
| **Noord-Holland Noord*** | **12.600** | **25.400** | **38.000** | **32.700** | **7.800** | **116%** | **39%** |
| **Noord-Holland Zuid*** | **87.600** | **57.200** | **144.800** | **110.400** | **39.400** | **131%** | **79%** |
| **Noord-Holland*** | **100.200** | **82.600** | **182.800** | **143.100** | **47.200** | **128%** | **70%** |
| **MRA*** | **94.400** | **72.400** | **166.800** | **135.200** | **36.700** | **123%** | **70%** |

**Bron: RIGO * = Inclusief ophoging woondeal**

## 7.4 Plancapaciteit t.o.v. woondealopgave: Betaalbaarheid

In figuren 7.5-7.7 is de opgave voor de periode 2025 t/m 2030 per betaalbaarheidscategorie de woondealopgave vergeleken met de beschikbare plancapaciteit. Deze opgave is exclusief de opgelopen achterstand, omdat lang niet van alle gerealiseerde woningen de betaalbaarheids-categorie bekend is. De resterende opgave voor betaalbaarheid inclusief achterstand is daardoor niet te berekenen.

- Bij sociale huurwoningen (huur <900 euro per maand) zijn in de Regio Alkmaar vooralsnog 500 woningen te weinig gepland om de woondealopgave voor 2025 t/m 2030 te kunnen halen. De Regio Alkmaar heeft wel nog vrij veel plannen waarvan de betaalbaarheid onbekend is, zie figuur 7.6, waardoor het misschien mogelijk is om dit tekort op te vangen. Alle andere regio's hebben potentieel voldoende sociale huurwoningen gepland om de woondealopgave te kunnen halen.

- Voor middenhuur (huur 900-1.185 euro per maand) ligt de beschikbare plancapaciteit in veel regio's onder de woondealopgave voor 2025 t/m 2030. Alleen de Kop van Noord-Holland, de Regio Alkmaar en de gemeente Amsterdam hebben potentieel voldoende plannen voor middenhuur.

- Wat betreft betaalbare koop tot 405 duizend euro is in Amsterdam, Regio Alkmaar en in mindere mate in Almere/Lelystad de plancapaciteit lager dan de woondealopgave voor 2025 t/m 2030. Van de betaalbare koopwoningen hebben in Noord-Holland 3,7 duizend woningen met een verwachte oplevering in de woondealperiode een koopprijs onder de 285 duizend euro.

Het hebben van voldoende plannen biedt geen garantie op het realiseren van de betaalbaarheidsdoelen. Betaalbare woningen zijn vaak verspreid over de totale planvoorraad. Zolang de algehele bouwproductie achterblijft, zal ook de realisatie van betaalbare woningen achterblijven. Dit nog los van de huidige achterstand in meerdere regio's. Dit vraagt om nadere uitwerking in de gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's.

**Figuur 7.5: Woondealopgave voor 2025 t/m 2030 naar huur- koopklasse per regio**

| | Sociale huur | Middenhuur | Betaalbare koop | Overig + onbekend | Bruto 2025 t/m 2030 |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 1.500 | 300 | 1.600 | 1.800 | **5.200** |
| Westfriesland | 2.500 | 600 | 2.600 | 3.000 | **8.700** |
| Regio Alkmaar | 4.100 | 900 | 4.300 | 4.800 | **14.100** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 3.800 | 3.400 | 1.100 | 4.300 | **12.600** |
| Zaanstreek-Waterland | 3.400 | 3.100 | 1.000 | 3.900 | **11.400** |
| Amstelland-Meerlanden | 6.300 | 5.700 | 1.900 | 7.100 | **21.000** |
| Amsterdam (gemeente) | 14.800 | 13.300 | 4.400 | 16.800 | **49.300** |
| Gooi en Vechtstreek | 1.400 | 1.300 | 400 | 1.600 | **4.700** |
| Almere/Lelystad | 6.300 | 4.500 | 3.100 | 7.200 | **21.100** |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord*** | **8.600** | **1.900** | **9.000** | **10.200** | **29.700** |
| **Noord-Holland Zuid*** | **30.700** | **27.600** | **9.200** | **34.700** | **102.200** |
| **Noord-Holland*** | **39.300** | **29.700** | **18.000** | **45.000** | **132.000** |
| **MRA*** | **37.000** | **32.100** | **12.300** | **41.900** | **123.300** |

**Bron: RIGO * = Inclusief ophoging woondeal**

**Figuur 7.6: Plancapaciteit 2025 t/m 2030 per regio naar huur- koopklasse per regio**

| | Sociale huur | Middenhuur | Betaalbare koop | Overig + onbekend | Bruto 2025 t/m 2030 |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 2.800 | 500 | 2.000 | 3.600 | **8.900** |
| Westfriesland | 2.800 | 400 | 3.000 | 4.400 | **10.600** |
| Regio Alkmaar | 3.600 | 900 | 2.900 | 11.000 | **18.400** |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 7.400 | 2.100 | 2.100 | 7.100 | **18.700** |
| Zaanstreek-Waterland | 7.100 | 1.900 | 1.200 | 10.500 | **20.700** |
| Amstelland-Meerlanden | 7.500 | 3.800 | 3.000 | 12.200 | **26.500** |
| Amsterdam (gemeente) | 25.000 | 21.700 | 2.000 | 22.600 | **71.300** |
| Gooi en Vechtstreek | 2.400 | 1.100 | 500 | 3.300 | **7.300** |
| Almere/Lelystad | 7.700 | 3.000 | 2.800 | 8.500 | **22.000** |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **9.200** | **1.800** | **7.900** | **19.000** | **37.900** |
| **Noord-Holland Zuid** | **49.400** | **30.600** | **8.800** | **55.700** | **144.500** |
| **Noord-Holland** | **58.600** | **32.400** | **16.700** | **74.700** | **182.400** |
| **MRA** | **57.100** | **33.600** | **11.600** | **64.200** | **166.500** |

**Bron: RIGO**

**Figuur 7.7: Plancapaciteit t.o.v. opgave voor 2025 t/m 2030 naar huur- koopklasse per regio**

| | Sociale huur | Middenhuur | Betaalbare koop | Overig + onbekend | Bruto 2025 t/m 2030 |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | +1.300 | +200 | +400 | +1.800 | +3.700 |
| Westfriesland | +300 | -200 | +400 | +1.400 | +1.900 |
| Regio Alkmaar | -500 | 0 | -1.400 | +6.200 | +4.300 |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | +3.600 | -1.300 | +1.000 | +2.800 | +6.100 |
| Zaanstreek-Waterland | +3.700 | -1.200 | +200 | +6.600 | +9.300 |
| Amstelland-Meerlanden | +1.200 | -1.900 | +1.100 | +5.100 | +5.500 |
| Amsterdam (gemeente) | +10.200 | +8.400 | -2.400 | +5.800 | +22.000 |
| Gooi en Vechtstreek | +1.000 | -200 | +100 | +1.700 | +2.600 |
| Almere/Lelystad | +1.400 | -1.500 | -300 | +1.300 | +900 |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord*** | **+600** | **-100** | **-1.100** | **+8.800** | **+8.200** |
| **Noord-Holland Zuid*** | **+18.700** | **+3.000** | **-400** | **+21.000** | **+42.300** |
| **Noord-Holland*** | **+19.300** | **+2.700** | **-1.300** | **+29.700** | **+50.400** |
| **MRA*** | **+20.100** | **+1.500** | **-700** | **+22.300** | **+43.200** |

**Bron: RIGO * = Inclusief ophoging woondeal**

Figuur 7.8 geeft een relatief beeld van de verschillende betaalbaarheidscategorieën in de plancapaciteit. Van de in Noord-Holland Noord geplande woningen in de periode 2025 t/m 2030 is 24 procent een sociale huurwoning. In Noord-Holland Zuid is dat 34 procent. Het aandeel betaalbare koopwoningen is duidelijk hoger in Noord-Holland Noord, terwijl in Noord-Holland Zuid het aandeel middenhuur hoger ligt. De regio's Alkmaar en Zaanstreek-Waterland hebben relatief veel plannen waarvan de betaalbaarheid nog niet bekend is.

**Figuur 7.8: Plancapaciteit 2025 t/m 2030 aandeel naar huur- koopklasse per regio**

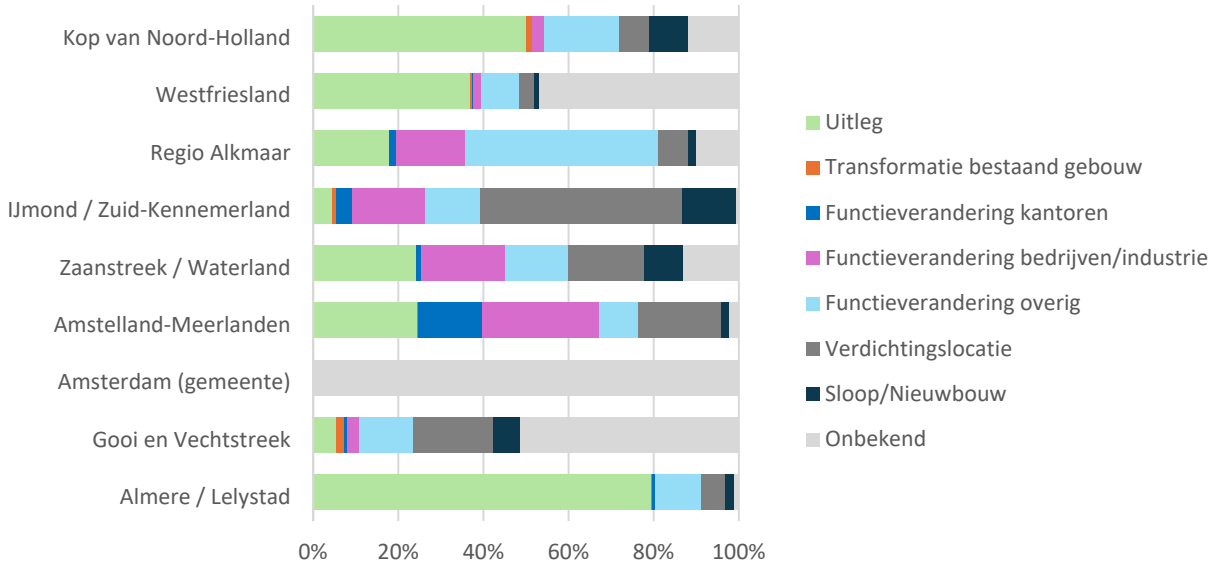
| | % Sociale huur | % Middenhuur | % Betaalbare koop | % Overig | % Onbekend |
|---|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 31% | 6% | 22% | 26% | 15% |
| Westfriesland | 26% | 4% | 28% | 31% | 10% |
| Regio Alkmaar | 20% | 5% | 16% | 22% | 38% |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 40% | 11% | 11% | 25% | 13% |
| Zaanstreek-Waterland | 34% | 9% | 6% | 21% | 30% |
| Amstelland-Meerlanden | 28% | 14% | 11% | 40% | 6% |
| Amsterdam (gemeente) | 35% | 30% | 3% | 12% | 19% |
| Gooi en Vechtstreek | 33% | 15% | 7% | 32% | 14% |
| Almere/Lelystad | 35% | 14% | 13% | 35% | 4% |
| | | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **24%** | **5%** | **21%** | **26%** | **25%** |
| **Noord-Holland Zuid** | **34%** | **21%** | **6%** | **21%** | **17%** |
| **Noord-Holland** | **32%** | **18%** | **9%** | **22%** | **19%** |
| **MRA** | **34%** | **20%** | **7%** | **23%** | **16%** |

**Bron: RIGO**

## 7.5 Plantype

Het type woningbouwplan verschilt sterk per regio. De gemeente Amsterdam heeft het plantype niet ingevuld. De regio's Kop van Noord-Holland, Westfriesland en Almere/Lelystad hebben relatief veel uitleglocaties. In de overige regio's ligt het zwaartepunt binnenstedelijk, met plannen voor verdichting, herbestemming van bedrijven of industrie en overige functieverandering. Amstelland-Meerlanden heeft daarnaast een aanzienlijk aandeel plannen voor de functieverandering van kantoren. Tot slot hebben alle regio's plannen voor sloop/nieuwbouw van woningen.

**Figuur 7.9: Plancapaciteit 2025-2050 naar plantype**




**Bron: RIGO**

## 7.6 Knelpunten

Bij het invullen van de plancapaciteit wordt aan gemeenten gevraagd om knelpunten te registreren (zie figuur 7.10). Niet alle gemeenten vullen knelpunten in. In totaal zijn maar voor 40 procent van de bruto plancapaciteit de knelpunten ingevuld. Een aantal gemeenten ontbreekt: Amsterdam, Beverwijk, Medemblik, Schagen en alle gemeenten in de Regio Alkmaar.

Het is lastig te bepalen in hoeverre de gegevens goed worden ingevuld. Het in 2024 toegevoegde knelpunt capaciteit energienetwerk is ingevuld bij 12,1 duizend woningen, terwijl de meest genoemde knelpunten al jaren in de monitor staan. Het advies is om de knelpunten te bespreken in de lokale en (deel)regionale woningbouwoverleggen, zoals de versnellingstafels, zodat duidelijk wordt of de knelpunten overeenkomen met de planningen en praktijkervaringen van stakeholders zoals woningcorporaties, marktpartijen en nutsbedrijven. De meest voorkomende knelpunten, gemeten naar woningbouwaantallen zijn: financiële haalbaarheid, afhankelijkheid van particulier initiatief en infrastructuur. Bij een plan kunnen meerdere knelpunten tegelijk spelen.

**Figuur 7.10: Knelpunten in Noord-Holland voorjaar 2025 (Ingevuld bij 40% van de bruto plancapaciteit!)**

| | Aantal plannen | Aantal woningen |
|---|---|---|
| Financiële haalbaarheid | 142 | 39.000 |
| Afhankelijk van particulier initiatief | 181 | 38.800 |
| Aanleg infrastructuur/Ontbrekende ontsluiting | 45 | 32.700 |
| Tekort ambtelijke capaciteit | 102 | 29.400 |
| Bezwaar omwonenden | 120 | 28.200 |
| Samenwerking gemeente en bouwende partijen | 37 | 23.400 |
| Overig milieu (bijvoorbeeld: luchtkwaliteit, geur, externe veiligheid) | 59 | 20.700 |
| Parkeernorm | 64 | 20.000 |
| Geluid (weg, spoor, luchtvaart) | 48 | 17.100 |
| Stikstof | 56 | 16.400 |
| Andere plannen of regelgeving (bv. Provinciale verordening, Bro) | 56 | 15.200 |
| Stijging bouwkosten | 61 | 14.500 |
| Capaciteit energienetwerk | 35 | 12.100 |
| Veranderende gemeentelijke kaders en opvattingen | 20 | 9.000 |
| Afhankelijk planning ander woningbouwproject | 16 | 8.800 |
| Politiek draagvlak (gemeenteraad/gemeentelijk beleid) | 44 | 8.700 |
| Tekort aan bouw-/ontwikkelcapaciteit | 21 | 5.300 |
| Afhandelen uitplaatsing/planschade | 20 | 4.200 |
| Bodemverontreiniging | 21 | 3.900 |
| Gebrek aan marktdruk | 3 | 2.200 |
| Regionale samenwerking tussen gemeenten | 7 | 1.100 |

**Bron: RIGO**

## 7.7 Wonen en zorg

Sinds 2025 wordt ook wonen met zorg meegenomen in de meting van de plancapaciteit. Hieronder vallen nultredenwoningen, geclusterde woonvormen en zorggeschikte woningen. De laatste twee categorieën worden door de gemeenten nauwelijks ingevuld: alleen in de regio Zaanstreek-Waterland zijn 100 zorggeschikte woningen opgenomen in de plannen.

Nultredenwoningen maakten al langer deel uit van de monitor plancapaciteit, maar ook hier is de registratie onvolledig. Daardoor geeft de plancapaciteit geen goed beeld van de plannen voor zorghuisvesting. Omdat het onderdeel wonen en zorg een prominente plek krijgt in de Volkshuisvestingsprogramma's, is een verbetering van de kwaliteit van deze gegevens bij de monitoring van de plancapaciteit in 2026 noodzakelijk.

| Type | Definitie |
|---|---|
| **Nultredenwoning** | Zelfstandige woningen die zowel intern als extern toegankelijk zijn. Dit houdt in dat je de woningen kan bereiken zonder trap te lopen (extern toegankelijk) en dat woonkamer, keuken, badkamer, toilet en minimaal 1 slaapkamer zonder trappen te bereiken zijn (intern toegankelijk). |
| **Geclusterde woonvorm** | Zelfstandige woningen die voldoen aan de definitie voor nultredenwoningen in een geclusterde woonvorm. Daarom moet een ontmoetingsruimte inpandig aanwezig zijn of op loopafstand voor ouderen (bv. ca. 100 m). Voorbeelden van geclusterde woonvormen zijn: hofjeswoningen, serviceflats, aanleunwoningen en seniorenflats. |
| **Zorggeschikte woning** | Zelfstandige nultredenwoningen waarin zorg geleverd kan worden voor bewoners volgens de Wet langdurige zorg en die onderdeel zijn van een geclusterde woonvorm. De woningen en de gehele woonvorm dienen rolstoelgeschikt te zijn, met voldoende ruimte om zorg te verlenen. |

**Figuur 7.11: Plancapaciteit 2025-2050 woningen voor zorghuisvesting**

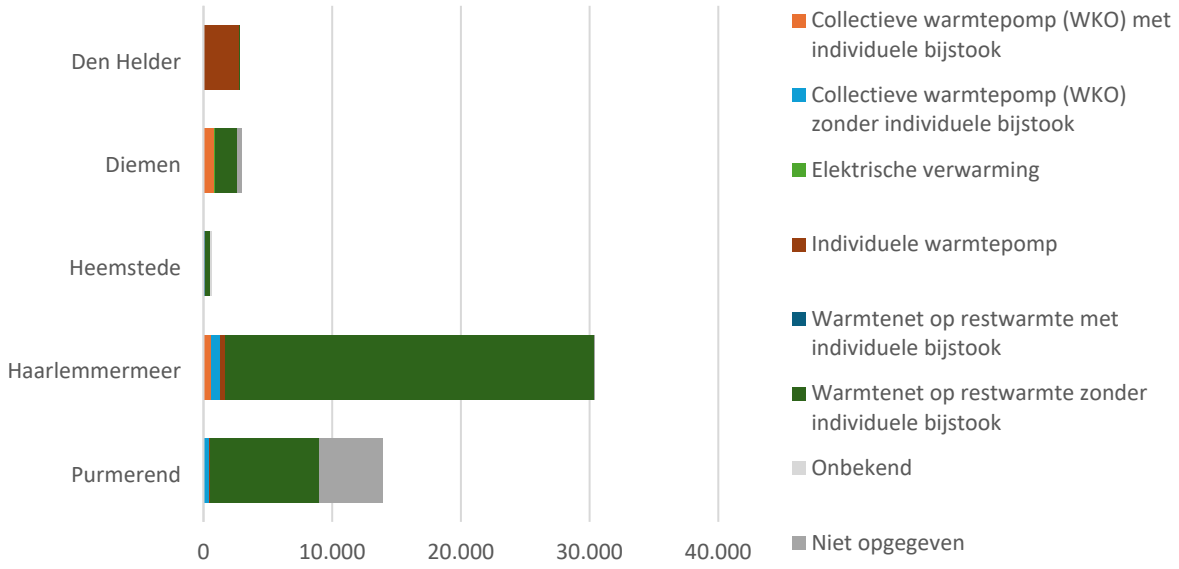
| | Nultredenwoningen | Geclusterd | Zorggeschikt |
|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 800 | 0 | 0 |
| Westfriesland | 3.400 | 0 | 0 |
| Regio Alkmaar | 0 | 0 | 0 |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 20.400 | 0 | 0 |
| Zaanstreek-Waterland | 2.700 | 0 | 100 |
| Amstelland-Meerlanden | 10.000 | 0 | 0 |
| Amsterdam (gemeente) | 0 | 0 | 0 |
| Gooi en Vechtstreek | 3.100 | 0 | 0 |
| Almere/Lelystad | 600 | 0 | 0 |
| | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **4.200** | **0** | **0** |
| **Noord-Holland Zuid** | **36.200** | **0** | **100** |
| **Noord-Holland** | **40.400** | **0** | **100** |
| **MRA** | **36.800** | **0** | **100** |

**Bron: RIGO**

## 7.8 Warmteoplossing

Sinds 2024 bevat de monitor plancapaciteit ook informatie over de warmteoplossing van de geplande woningen. Deze keuze beïnvloedt de toekomstige elektriciteitsvraag en vroegtijdig anticiperen hierop helpt problemen met netcongestie te voorkomen. Veel gemeenten vullen deze informatie niet of nauwelijks in. De gemeenten Den Helder, Diemen, Heemstede, Haarlemmermeer en Purmerend laten zien dat dit wel mogelijk is. In Den Helder is de warmteoplossing voor alle geplande woningen een individuele warmtepomp. Dit geeft per woning een hogere elektriciteitsvraag dan in gemeenten waar veel geplande woningen een aansluiting krijgen op een warmtenet.

**Figuur 7.12: Plancapaciteit 2025-2050 naar warmteoplossing**




**Bron: RIGO**

## 7.9 Overige doelgroepen

De monitor plancapaciteit vraagt gemeenten ook om het aantal woningen te registreren dat valt binnen specifieke doelgroepen:

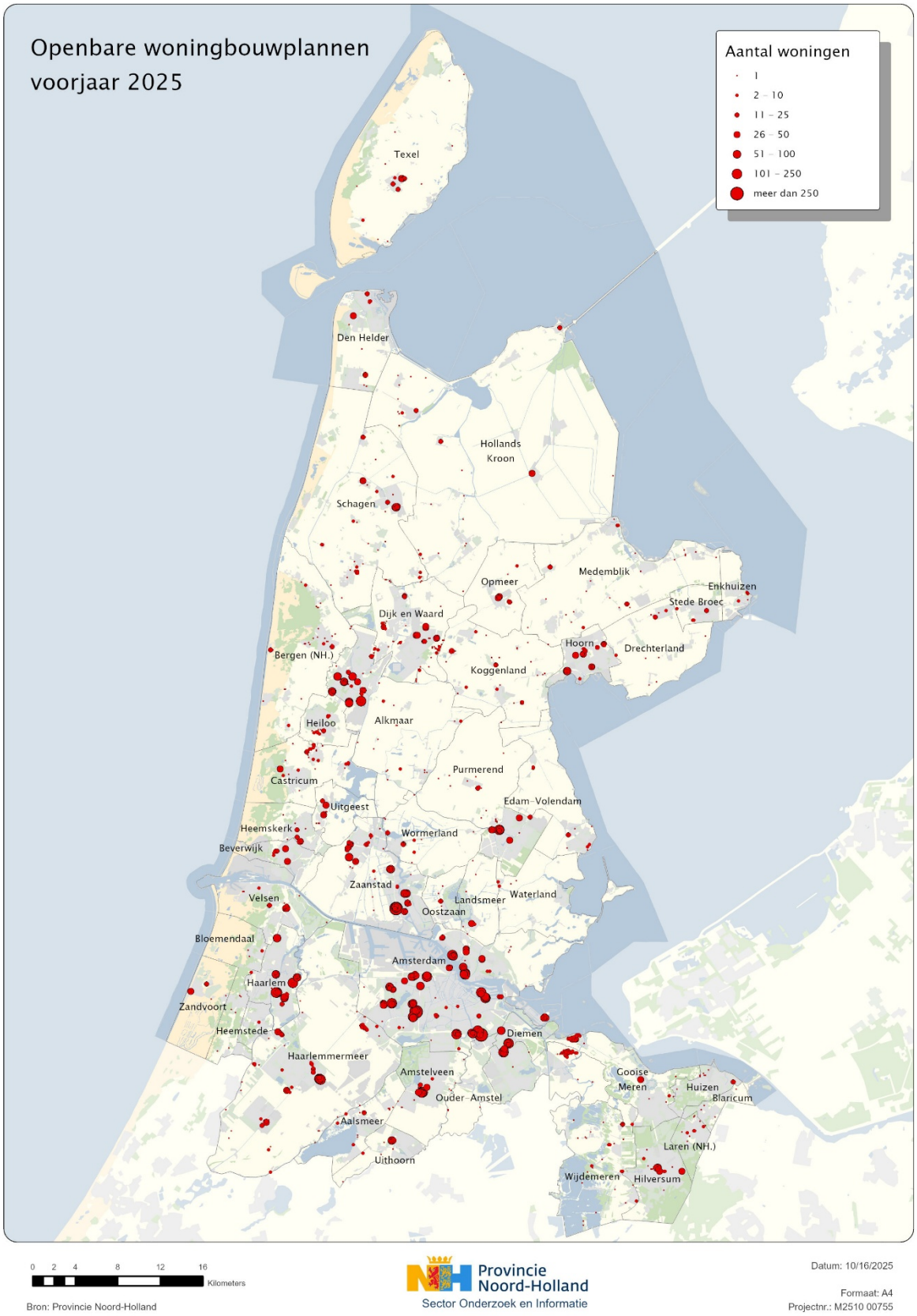
- PO/CPO/Coöperatie: Woningen die via particulier opdrachtgeverschap/collectief particulier opdrachtgeverschap of door een coöperatie (van bewoners) worden gebouwd.
- Studentenwoningen: Woningen (zelfstandig en onzelfstandig) bestemd voor bewoning door studenten en/of jongeren. Hier horen ook tijdelijke woonvormen bij zoals campusconcepten. Niet alle gemeenten hanteren dezelfde definitie voor een studenten- en/of jongerenwoning.
- Tijdelijke woningen: Woningen of verblijfseenheden, gebouwd op een tijdelijke locatie (ontheffing omgevingsplan) of getoetst aan het Besluit bouwwerken leefomgeving. Het betreft woningen of verblijfseenheden die maximaal 15 jaar op de betreffende locatie in gebruik zijn als verblijfseenheid.
- Flexwoningen/Contracten: Woningen met een tijdelijk karakter voor de bewoner (maximale woontermijn). Het gaat om woningen die uitdrukkelijk bedoeld zijn voor wonen met een tijdelijk huurcontract.

**Figuur 7.13: Bruto plancapaciteit 2025 tot 2050 per categorie**

| | PO/CPO Coöperatie | Studenten-woningen | Tijdelijke woningen | Flexwoningen/ Contracten |
|---|---|---|---|---|
| Kop van Noord-Holland | 100 | 0 | 200 | 100 |
| Westfriesland | 200 | 0 | 0 | 100 |
| Regio Alkmaar | 0 | 0 | 0 | 0 |
| IJmond/Zuid-Kennemerland | 100 | 300 | 100 | 300 |
| Zaanstreek-Waterland | 0 | 0 | 600 | 0 |
| Amstelland-Meerlanden | 400 | 1.000 | 400 | 500 |
| Amsterdam (gemeente) | 700 | 1.300 | 700 | 0 |
| Gooi en Vechtstreek | 400 | 0 | 400 | 400 |
| Almere/Lelystad | 1.800 | 1.800 | 0 | 600 |
| | | | | |
| **Noord-Holland Noord** | **300** | **0** | **200** | **200** |
| **Noord-Holland Zuid** | **1.600** | **2.600** | **2.200** | **1.200** |
| **Noord-Holland** | **1.900** | **2.600** | **2.400** | **1.400** |
| **MRA** | **3.400** | **4.400** | **2.200** | **1.800** |

**Bron: RIGO**

**Figuur 7.14: Plancapaciteit voorjaar 2025**




**Bron: RIGO**

# 8. Financiële ontwikkelingen op de woningmarkt

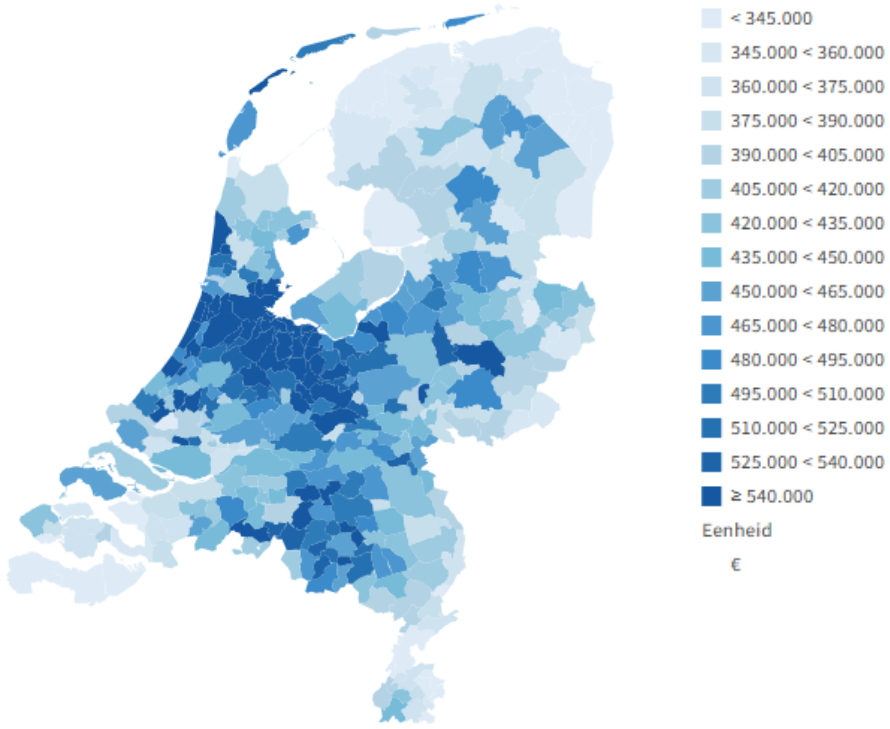
Dit hoofdstuk gaat in op de verkoopprijzen van koopwoningen, het aantal nieuwbouwwoningen dat wordt verkocht en de ontwikkeling van de hypotheekrente. Dit zijn financiële indicatoren op de woningmarkt die invloed hebben op de nieuwbouwproductie.

## 8.1 Verkoopprijzen

De gemiddelde koopsom van woningen in Noord-Holland is de afgelopen decennia sterk gestegen: van iets meer dan 200 duizend euro in 2000 naar bijna 540 duizend euro in 2022. In 2023 daalde de gemiddelde koopsom voor het eerst sinds 2013 door de gestegen hypotheekrente. In 2024 steeg de koopsom in Noord-Holland naar een recordniveau van gemiddeld 545 duizend euro. In 2024 was de gemiddelde koopsom het hoogst in Noord-Holland en in provincie Utrecht, boven een half miljoen euro. In de provincie Groningen lagen de prijzen met 340 duizend euro het laagst.

De regio's Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland en Amsterdam waren in 2024 de duurste regio’s van Nederland. In de regio Gooi en Vechtstreek was binnen Noord-Holland de gemiddelde koopsom met 648 duizend euro het hoogst. De Kop van Noord-Holland had, met een gemiddelde koopsom van 360 duizend euro, het laagste prijsniveau. Alle Noord-Hollandse regio's kenden in 2024 een stijging ten opzichte van 2023. Laren, Bloemendaal en Blaricum waren met een gemiddelde koopsom van ruim 1 miljoen euro de gemeenten met de hoogste prijsniveaus in 2024, niet alleen in Noord-Holland maar ook in Nederland. De gemeente Den Helder had binnen Noord-Holland, met 292 duizend euro, het laagste prijsniveau in 2024.

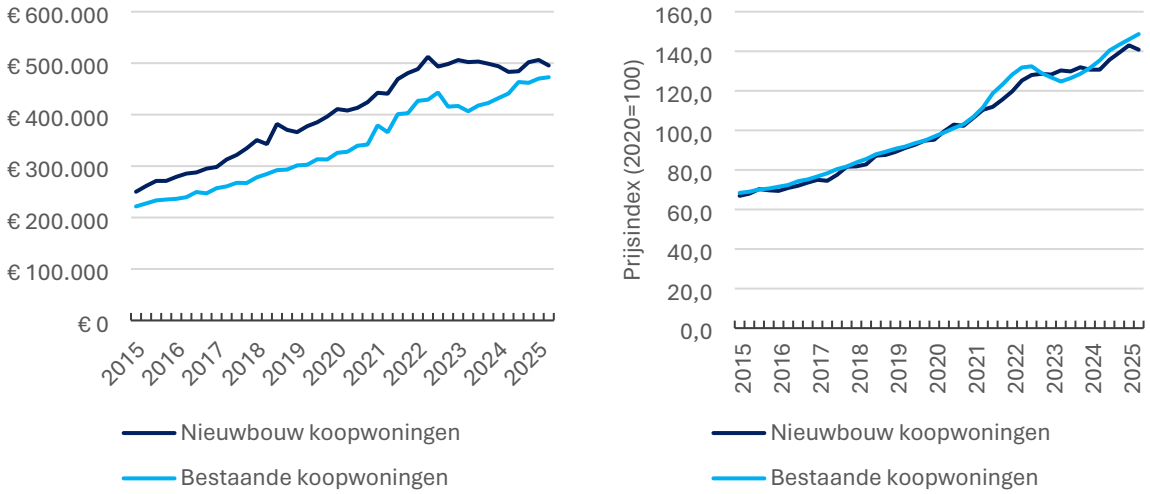
**Figuur 8.1: Gemiddelde koopsom in 2024**




**Bron: CBS/Kadaster**

De prijzen van nieuwbouwwoningen zijn in het tweede kwartaal 2025 gemiddeld met 7,8 procent gestegen. Een kwartaal eerder was de prijsstijging nog 9,4 procent. De gemiddelde verkoopwaarde van een nieuwbouwkoopwoning bedraagt ruim 495 duizend euro. De prijzen van bestaande koopwoningen stegen met 9,7 procent ten opzichte van een jaar eerder. Dit is het tweede kwartaal op rij dat de prijsstijging afneemt, in het eerste kwartaal 2025 was dit nog 10,9 procent. De prijzen zijn in de laatste zes kwartalen sterker gestegen dan die van nieuwbouwwoningen. In het tweede kwartaal 2025 was de gemiddelde verkoopwaarde van een bestaande koopwoning bijna 473 duizend euro.

**Figuur 8.2-8.3: NL: Gemiddelde verkoopprijs en prijsindex (2020=100) koopwoningen 2015-2e kwartaal 2025**

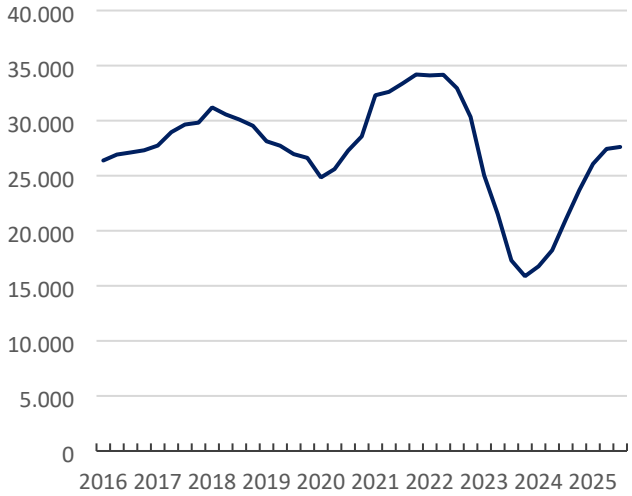



**Bron: CBS/Kadaster**

## 8.2 Verkoop van nieuwbouwkoopwoningen

In het tweede kwartaal van 2025 steeg het aantal verkochte nieuwbouwkoopwoningen in Nederland op jaarbasis naar ruim 27 duizend woningen. De verkoopaantallen voor nieuwbouw zijn gestegen na een periode van daling die liep vanaf het tweede kwartaal 2022 tot en met het derde kwartaal 2023. Een toename in de verkoop van nieuwbouwkoopwoningen leidt meestal tot een stijging van het aantal verleende bouwvergunningen.

**Figuur 8.4: Nederland: Verkochte nieuwbouwkoopwoningen lopend jaartotaal per kwartaal 2016-2e kwartaal 2025**

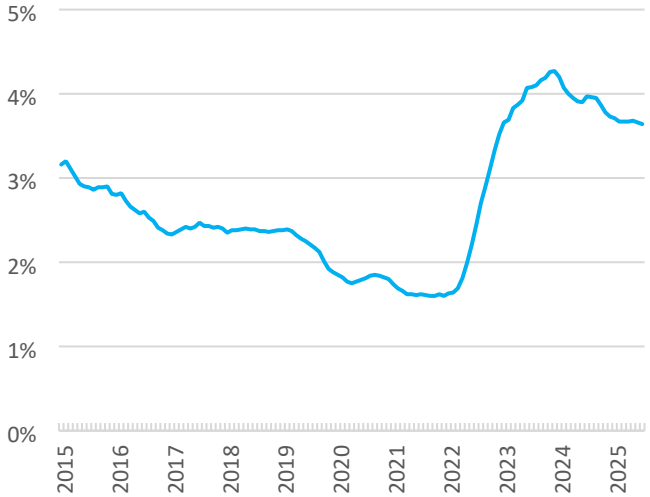



**Bron: CBS/Kadaster**

## 8.3 Ontwikkeling hypotheekrente

Begin 2022 steeg, na een lange periode van daling, de gemiddelde hypotheekrente bij nieuwe hypotheken in Nederland. Waar in 2021 bij nieuw afgesloten hypotheken de vastgelegde rente gemiddeld 1,5 procent was, lag deze eind 2023 op 4,3 procent. In juli 2025 is de gemiddelde hypotheekrente gedaald naar 3,6 procent.

**Figuur 8.5: Nederland: Gemiddelde rentepercentage per maand bij nieuw afgesloten hypotheken 2016-juli 2025**




**Bron: DNB**

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**

**Kenmerk**
2457304/2457307

**Uw kenmerk**

**Betreft: Addendum bij Intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het addendum bij de Intentieovereenkomst (IOK) voor de planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest. Wij hebben besloten het addendum op de IOK 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 van 4 april 2024 over de planning, financiering en organisatie binnen het project 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) Haarlemmermeer zuidwest'. Dit wordt vastgelegd in een addendum.

Binnen het project werken de partijen samen aan een hoogwaardige openbaar ververvoerverbinding tussen Lisse, Nieuw-Vennep West, Hoofddorp Zuid en Hoofddorp NS Station. Dit in relatie met de woningbouwopgave in de regio.
Dit project is in het Integraal Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (IMPI) opgenomen als HOV-19 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Lisserbroek-Hoofddorp NS.

De geraamde kosten van de planstudie zijn verhoogd van € 600.000 naar € 1.600.000. De provincie Noord-Holland verhoogt haar bijdrage van € 200.000 naar € 392.000.
Met de afspraken in het addendum kan deze fase van de studie tot de keuze van het voorkeursalternatief worden afgerond.

Het Rijk heeft eerder in 2022 in het Meerjarenprogramma infrastructuur (MIRT) geld voor deze busverbinding gereserveerd om de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

woningbouwopgave te ondersteunen (voor het west-oostdeel). In de brief aan de Tweede Kamer van 10 november 2025 hebben de bewindslieden Tieman, Aartsen en Keijzer aangekondigd € 56 miljoen beschikbaar te stellen voor de grootschalige woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West. Een groot deel van deze middelen is bestemd voor de HOV.

De provincie Noord-Holland heeft met besluit van 16 september 2025 € 4.413.677 gereserveerd vanuit het Investeringskader, als cofinanciering voor de HOV om zo woningbouw bij Nieuw-Vennep West mogelijk te maken.

Partijen werken nu toe naar een voorkeursalternatief in Q2 2026. Voor de volgende fase zullen partijen een samenwerkingsovereenkomst aangaan. Dat is ook het moment om nadere afspraken te maken over de gehele financiering van het voorkeursalternatief.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Addendum bij Intentieovereenkomst planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest

**Addendum bij Intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest *Lisserbroek - Nieuw-Vennep-west - Hoofddorp-zuid* d.d. 4 april 2024**

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)' ,handelende ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. XXX 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. XXX 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. XXX 2025, hierna te noemen “Vervoerregio”,

Gezamenlijk te noemen “Partijen”,

**Overwegende dat:**

- Partijen op 4 april 2024 de Intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer zuidwest (; hierna: IOK) hebben ondertekend, met een looptijd tot 4 april 2026;
- Partijen de intentie hebben uitgesproken bij afronding van de planstudiefase een Samenwerkingsovereenkomst op te stellen;
- Partijen in de IOK de intentie hebben uitgesproken gezamenlijk de haalbaarheid van HOV Haarlemmermeer Zuidwest te onderzoeken en hiervoor de planstudiefase van het project uit te voeren;
- de aanbesteding van de planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest en de Zuidelijke ontsluiting in juli 2025 door Haarlemmermeer als aanbestedende dienst is gegund aan Movares;
- De Zuidelijke ontsluiting een project is van Haarlemmermeer;
- Haarlemmermeer in 2024 een projectorganisatie heeft ingericht maar thans constateert dat het projectteam in het kader van de planstudie uitbreiding nodig heeft om de benodigde producten op te kunnen leveren;
- voortschrijdend inzicht aantoont dat de financiën en de planning van de planstudie zoals vastgelegd in de IOK, aanpassing behoeven;
- Partijen daarom nadere afspraken willen maken over de projectorganisatie en de randvoorwaarden (financieel en planning) waarbinnen de planstudie moet worden uitgevoerd;
- Partijen deze afspraken wensen vast te leggen in een Addendum op de IOK.

**Komen in aanvulling op en zo nodig in afwijking van de IOK het volgende overeen**:

**1. Budgetreservering (geraamde kosten)**

a. Op grond van de bijgestelde capaciteitsraming en de kosten voor de planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest wijzigt het gereserveerde budget, zoals beschreven in artikel 9 van de

IOK. Partijen gaan uit van een extra bedrag van € 1.035.819,50 om de planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest te kunnen uitvoeren. Door gebruik te maken van de financieringsmogelijkheden vanuit de BO MIRT uitkering voor deze planstudiefase (à € 436.109,48) resulteert een aanvullende bijdrage per partij voor deze planstudiefase o.b.v. de 1/3 verdeling van € 192.000,- (afronding van € 191.527,18).

b. De rijksbijdrage voor het tracédeel van Hoofddorp Station tot Hoofddorp Zuid (BO MIRT 2022) is op 29 juli 2024 onder voorwaarden beschikt aan Haarlemmermeer.
c. Haarlemmermeer draagt zorg voor de verantwoording van de beschikking die is toegekend, ook ten aanzien van de bijdragen vanuit de beide partners. Indien de subsidieaanvraag BO MIRT 2025 voor het overige tracédeel van HOV wordt toegekend, heeft dat consequenties voor de totale begroting en cofinanciering van de partners, wat zou (kunnen) betekenen dat de onder a. genoemde aanvullende bijdragen per partner bijgesteld moeten worden. Dit zal tussen Partijen worden besproken en nader worden overeengekomen. Een gelijke financiële bijdrage van de Partijen voor de planstudiefase blijft uitgangspunt conform artikel 9 IOK.
d. In afwijking van artikel 10 IOK zal de bijdrage door de Provincie en Vervoerregio aan Haarlemmermeer worden voldaan in drie termijnen. De 1e termijn is voldaan op basis van de gemaakte kosten in het kalenderjaar 2024, de tweede termijn wordt voldaan op basis van de gemaakte kosten in het kalenderjaar 2025 en de derde termijn op basis van de gemaakte kosten in het kalenderjaar 2026.
e. Gedurende de looptijd van de IOK na gunning van het ingenieursbureau dat de planstudie HOV zal uitvoeren, de financiën elk kwartaal te verantwoorden in een voortgangsrapportage door middel van een financieel overzicht;

**2. Plan van Aanpak 'Planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest'**

Het Plan van Aanpak zoals bedoeld in artikel 2 van de IOK en zoals vastgesteld op 23 januari 2024, wordt op de volgende onderdelen gewijzigd:

- De meervoudig onderhandse opdrachtverstrekking aan een ingenieursbureau per deelgebied van het HOV tracé, wordt een Europese niet-openbare aanbestedingsprocedure, waarin alle deelgebieden (het gehele HOV tracé) integraal zijn opgenomen;
- Vanwege de gewijzigde aanbestedingsvorm, is de verwachting dat het voorkeursalternatief wordt opgeleverd in Q2 2026;
- Het projectteam van Haarlemmermeer wordt uitgebreid tot een volwaardig IPM team met de benodigde ondersteuners. De inzet van betrokkenen is opgenomen in een capaciteitsraming, behoudens de medewerkers van Partijen die deelnemen aan de begeleidingsgroep.

**3. Looptijd intentieovereenkomst**

De looptijd zoals vastgelegd in artikel 15 van de IOK wijzigt als volgt:

Deze intentieovereenkomst eindigt op het moment dat Partijen ten aanzien van het project een samenwerkingsovereenkomst als bedoeld in artikel 13 zijn aangegaan, doch uiterlijk op 1 maart 2027.

**4.** Inwerkingtreding Addendum

Dit Addendum treedt in werking na volledige ondertekening en maakt als bijlage deel uit van de Intentieovereenkomst.

Aldus overeengekomen, opgemaakt en ondertekend in drievoud d.d. XXX 2025

Voor de provincie Noord-Holland,
de commissaris van de Koning,
namens deze,

dhr. J. Olthof
gedeputeerde Mobiliteit

Voor de gemeente Haarlemmermeer,
de burgemeester,
namens deze,

mevr. M. Ruigrok

Voor 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**
M. Otto
BU/BSP

Telefoonnummer +31235144635
Michiel.otto@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

27 NOV. 2025

**Kenmerk**
2459872/ 2459875

**Uw kenmerk**

**Betreft: Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland besluit BO d.d. 5 november 2025**

Bijlage: managementsamenvatting Proef

Geachte leden,

Met deze brief willen we u graag informeren over het project Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland.

## Inleiding

Het project Bereikbaarheid Kust wordt uitgevoerd samen met de vier Zuid-Kennemer gemeenten (Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort). Het doel van het project is om de bereikbaarheid van de kust te verbeteren en overlast van het verkeer voor Zuid-Kennemerland te beperken. Dat doen we op een slimme, duurzame manier, waarbij er wordt ingespeeld op zowel het openbaar vervoer, de fiets en de auto. Het project bereikbaarheid kust kent zeven maatregelen. In april 2025 bent u schriftelijk geïnformeerd (informatiebrief met kenmerk 2394471/2394751), over het resultaat van fase 3: de Actieagenda Bereikbaarheid kust (zie Maatregelen Bereikbaarheid Kust). De inhoud hiervan is ook gepresenteerd tijdens de radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland/IJmond op 14 mei 2025, waar Statenleden voor waren uitgenodigd. De zeven maatregelen betreffen:

1. Reisinformatiesysteem
2. Proef P+R en (pendel)bussen
3. Doorfietsroute Oude Trambaan
4. Verbeteren fietsenstallingen aan de kust
5. Juridisch advies toelatingssysteem
6. Verkenning overige fietsroutes naar zee
7. Lobby NS inzet trein op mooie dagen

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Op 15 oktober 2025 bent u tijdens de radenbijeenkomst Zuid-Kennemerland/IJmond verder geïnformeerd over de stand van zaken van de maatregelen.

**Fase 4: Afspraken maken over uitvoering**
Op 5 november 2025 heeft de stuurgroep Bereikbaarheid Kust (gedeputeerde en wethouders) het besluit genomen om binnen de beschikbare financiële mogelijkheden) de eerste vier van voornoemde acties uit te werken en de proef uit te voeren in de zomer van 2026. Waarbij de maatregel Reisinformatiesysteem eerst wordt gekoppeld aan de proef met de P&R en (pendel). Deze maatregelen worden nu uitgewerkt. U treft hierover hieronder informatie. De maatregelen genoemd onder vijf en zes, hebben een langere doorlooptijd en daarover ontvangt u medio 2026 verdere informatie. Maatregel zeven is een doorlopende actie die gekoppeld is aan regulier overleg met NS via het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad.

**Uitwerking maatregelen**
1 & 2. Proef P+R en (pendel)bussen in combinatie met Reisinformatie

- Een gratis P+R voorziening voor kustbezoekers bij Expo Greater Amsterdam (Vijfhuizen) en Q-Park Spaarne Gasthuis.
- Een gratis (pendel)bus 341R (gerealiseerd door Connexxion) van Hoofddorp via Haarlem naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort. Vier keer per uur.
- Periode: zomer 2026. Om precies te zijn 10 weekenden vanaf half juni tot en met augustus van 09:00 tot 22:00, uitgezonderd het weekend van de Grand Prix.
- Vrije doorstroming van de bus op het traject Zeeweg realiseren we door één rijstrook vrij te maken voor de bus.

*De doelstellingen van de proef zijn:*

- Reizigers (met name uit zuidoosten van de regio) verleiden om de auto te laten staan en met de pendelbus naar de kust te reizen.
- Testen of een P+R in combinatie met (pendel)bussysteem kan bijdragen aan het faciliteren van de verwachte kustrecreatie.
- Testen of een directe busverbinding een aanvulling is op het bestaande mobiliteitssysteem naar de kust.
- Testen van het effect op het netwerk van vrije doorstroming (pendel)bus in combinatie met een inrichting van 2 x 1 rijstrook en snelheidsverlaging naar 60 km/uur op de Zeeweg (N200).

3. Doorfietsroute Oude Trambaan (F201)
Deze doorfietsroute is binnen het project Bereikbaarheid kust én in de Overeenkomst Doorfietsroutes Zuid-Kennemerland aangewezen als prioritair op te pakken project. In de afgelopen periode is een schetsontwerp en kostenraming uitgewerkt voor deze doorfietsroute. Het te realiseren tracé loopt van station Heemstede-Aerdenhout tot de rotonde Kostverlorenstraat/Zandvoortselaan in Zandvoort. Omdat het tracé loopt door Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort, heeft de GR Bereikbaarheid ZKL op 4 november budget beschikbaar gesteld om een overkoepelend projectleider in te huren. Deze overkoepelend projectleider gaat samen met de betrokken overheden zorgdragen voor de verdere ontwerpfasen, participatie en uitvoering.

4. Verbetering fietsenstalling aan de kust
*Zandvoort*
In 2025 is in het voorjaar al een nieuwe fietsenstalling met cameratoezicht op de locatie van de voormalige passagepanden in gebruik genomen. Komend seizoen moet, om het gebruik te verbeteren, nog gewerkt worden aan de routering naar deze locatie en de herkenbaarheid van deze stalling. Ook heeft in 2025 een fietsparkeeronderzoek plaatsgevonden waardoor Zandvoort nu in beeld heeft, hoeveel, waar en welk type fietsen geparkeerd worden op de boulevards en in het centrum. Hieruit volgt een advies met welke activiteiten we aan de slag moeten. Vanaf 2026 wordt dit verder vormgegeven.

*Bloemendaal*
Een nieuwe en bewaakte fietsenstalling in Bloemendaal aan zee kan worden gerealiseerd als onderdeel van de totale reconstructie van de Kop Zeeweg. Die hangt samen met de uiteindelijke inrichting van de Zeeweg na afronding van de trajectstudie en groot onderhoud. Tot die tijd blijft de huidige fiets/bromfietsstalling van ca. 1.200 m2 tussen parkeerterrein P1 en de grens met Zandvoort in gebruik.

**Vervolg**
De maatregelen zijn nu deelprojecten die door de verantwoordelijke overheden verder georganiseerd en uitgevoerd worden. Aan de hand van de genomen besluiten in het BO van 5 november wordt een bestuurlijke overeenkomst opgesteld waar de afspraken over de uitvoering van de maatregelen in worden vastgelegd. Hiermee komt het project Bereikbaarheid Kust ten einde. Uiteraard ontvangen de Staten en de betrokken Raden hierover op dat moment nadere informatie en wordt de overeenkomst voorgelegd.

De keuze voor de inrichting van de Zeeweg wordt opgepakt nadat eind zomer 2026 de proef met P&R en pendelbus is afgerond en is geëvalueerd. Dan volgt besluit voor een voorkeursvariant voor de inrichting Zeeweg een uitwerking met de gebruikelijke participatie en procesgang.

Meer informatie over Bereikbaarheid Kust vindt u op www.noord-holland.nl/bereikbaarheidkust

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

Kopie aan: gemeente Haarlemmermeer

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**

**Kenmerk**
2420798/2420806

**Uw kenmerk**

**Betreft: Stand van zaken mobiliteitshubs**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Stand van zaken mobiliteitshubs.

## Achtergrond

Op 10 oktober 2023 hebben GS de Hubstrategie provincie Noord-Holland vastgesteld, deze is destijds ter informatie aan u toegezonden. De overkoepelende strategie op mobiliteitshubs is opgesteld vanuit het programma Focus Smart Mobility. Aanleiding was dat de provincie steeds vaker van gemeenten de vraag kregen wat wij vinden van hubs. Om daar een goed antwoord op te geven is de hubstrategie ontwikkeld. De hubstrategie heeft betrekking op personenvervoer.

Afstemming en samenwerking rondom locaties, ontwikkeling en exploitatie van hubs zijn essentieel om een goed functionerend hub- en mobiliteitssysteem te realiseren als onderdeel van het grotere mobiliteitssysteem. In deze hubstrategie worden de verschillende rollen die de provincie kan nemen in relatie tot de verschillende type hubs beschreven. Er wordt geschetst welke stappen de provincie op korte en lange termijn kan nemen en met wie, om te komen tot een netwerk van hubs dat bijdraagt aan de maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Voor de hubstrategie verwijzen wij u naar dit document[1].

## Fases strategie

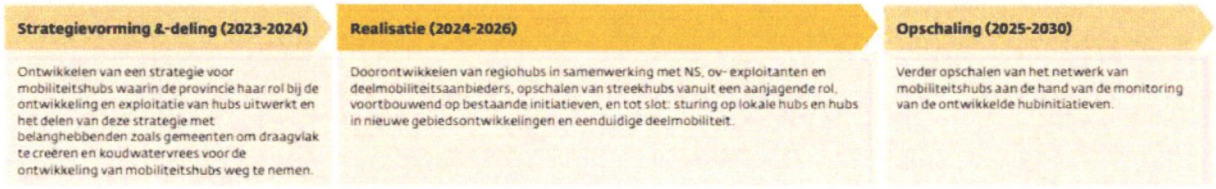
[1] https://www.noord-holland.nl/bestanden/pdf/HubstrategieNoord-Holland2023.pdf

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Mobiliteitshubs kunnen een essentiële schakel vormen in de mobiliteitstransitie richting duurzaam en multimodaal vervoer, maar ook in het versnellen van de verstedelijkingsopgave. Hoewel er al wel OV-knooppunten en stations beschikbaar zijn, is het concept van een netwerk van mobiliteitshubs iets dat de laatste jaren steeds meer vorm krijgt en potentie heeft, maar in de praktijk nog weinig is toegepast.

Een sterk hubsysteem is daarom niet zomaar gerealiseerd. Hiervoor hebben we fases aangebracht in de ontwikkeling van het hubnetwerk. Momenteel zitten we in de 'Realisatiefase'. Deze fase heeft betrekking op het doorontwikkelen van regiohubs in samenwerking met andere partijen. De provincie Noord-Holland experimenteert met de rol die zij neemt richting partners voor de ontwikkeling en exploitatie van hubs. In dit document geven wij u een update over hoe daar tot nu toe invulling aan is gegeven en welke resultaten hiermee zijn behaald.




Bron: hubstrategie provincie Noord-Holland, 2023.

We geven een update aan de hand van de volgende onderwerpen die passen binnen de Realisatiefase:

- Rol provincie Noord-Holland
- Doorontwikkeling regiohubs
- Mobipunten
- Onderzoek en productontwikkeling
- Overige ontwikkelingen rondom hubs Noord-Holland
- Vervolg

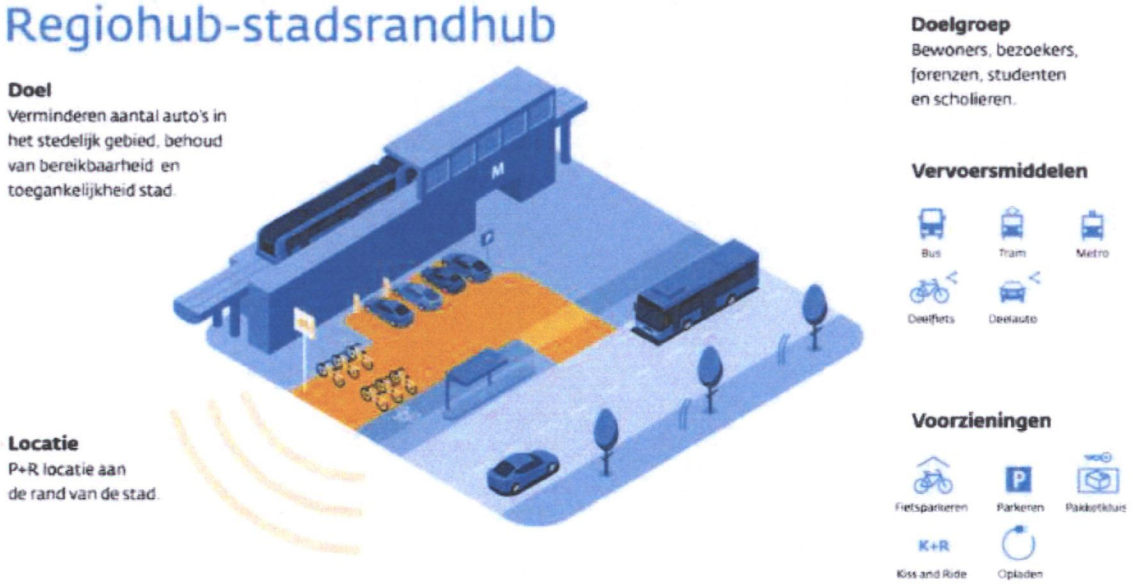
### Rol provincie Noord-Holland

De rol die de provincie bij mobiliteitshubs heeft, verschilt per hubcategorie en per fase en zal in de praktijk ook nog afhangen van de locatie en context. In algemene zin heeft de provincie een grotere rol in de ontwikkelingsfase van mobiliteitshubs dan in de exploitatiefase. Ook geldt dat hoe groter de regionale functie van de hub is, des te groter de rol van de provincie zal zijn. De provincie experimenteert met verschillende rollen en zoekt hierbij ook naar effectiviteit. In de

strategie zijn wel uitgangspunten opgenomen over welke rol de provincie heeft bij verschillende soorten hubs. Dit moet de ontwikkeling van de hubs optimaliseren. Zo helpen we de gemeentes met onze kennis bij de stadshubs en financieren we daar waar hubs gemeente-overstijgend zijn.

**Doorontwikkeling regiohubs**

Omdat regiohubs een gemeente-overstijgende functie hebben en er vaak sprake is van hov (hoogwaardig openbaar vervoer) bij deze hubs heeft de provincie een coördinerende, aanjagende en kaderstellende rol. Als sturingsmogelijkheid voor de (door)ontwikkeling van regiohubs is in de hubstrategie het volgende spoor benoemd: *Regiohubs (laten) bekostigen en organiseren door het verbinden van belangen van verschillende stakeholders.* Hieronder laten wij zien hoe daar de afgelopen twee jaar invulling aan is gegeven.

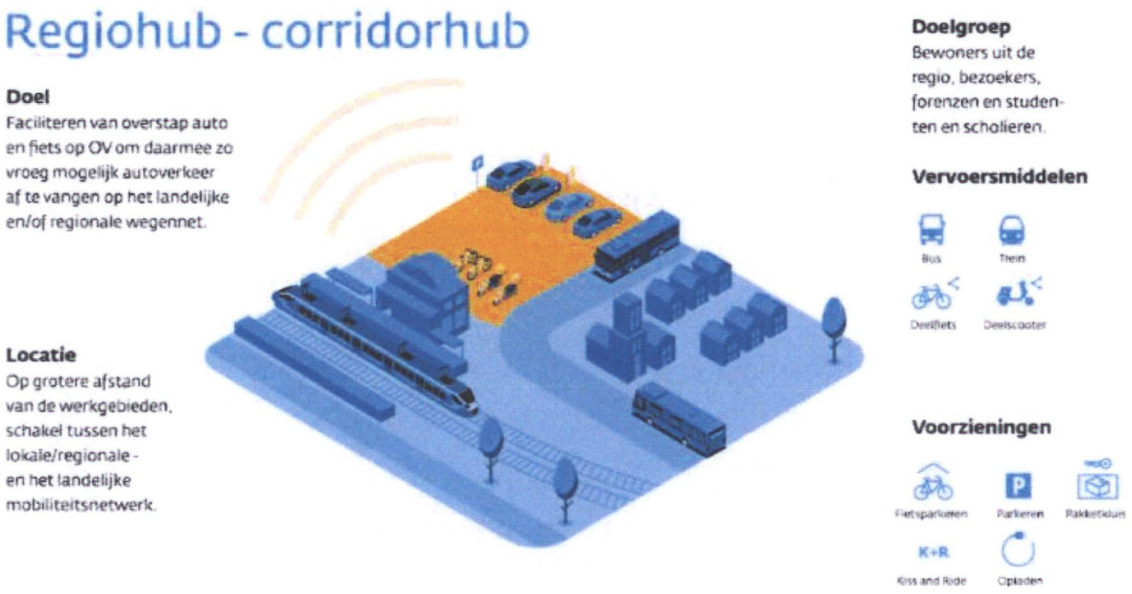



*Haarlem Nieuw-Zuid*

De regiohub Haarlem Nieuw-Zuid is noodzakelijk om een schaalsprong van het openbaar vervoer aan de westkant van de Metropoolregio Amsterdam mogelijk te maken. Deze groei is nodig om tegemoet te komen aan de toenemende mobiliteitsbehoefte als gevolg van de woningbouwopgave in de regio. Het OV-knooppunt krijgt acht

(metro)bushaltes, 2.250 fietsparkeerplekken en een plein met voorzieningen.

Provincie Noord-Holland is nauw betrokken geweest bij het maken van het ontwerp en heeft daarnaast vanuit het OV-fonds en Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid financieel bijgedragen. De aanbesteding is recent afgerond en met de voorbereidingen voor de uitvoering is inmiddels gestart. De beoogde oplevering is voorzien medio/eind 2028.




*Crailo*

De regiohub Crailo ligt langs de A1 en op het grondgebied van drie gemeenten: Gooisemeren, Hilversum en Laren. De hub wordt aangemerkt als een 'corridorhub' met als doel om zo vroeg mogelijk autoverkeer af te vangen van de A1 richting Amsterdam. In 2020 is door de regio Gooi en Vechtstreek het 'Mobiliteitsperspectief knooppunt Crailo' opgesteld. Dit betreft een langetermijnvisie voor de doorontwikkeling van deze locatie tot een hoogwaardig knooppunt voor alle vervoerwijzen, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving.

Ook op korte termijn wil de regio echter al stappen nemen om de kwaliteit van het busstation bij Crailo te verbeteren. Hiervoor is een plan opgesteld dat voorziet in 1) het uitbreiden van de fietsenstallingen, 2) het verbeteren de bereikbaarheid van de stalling voor fietsers en

voetgangers en 3) het zorgen voor een prettigere beleving voor de reiziger.

De provincie Noord-Holland heeft financieel bijgedragen aan deze kortetermijnmaatregelen. Momenteel worden deze maatregelen uitgevoerd. De oplevering is beoogd eind 2025/begin 2026.

*P+R Muiden*
De regiohub Muiden ligt langs de A1 ingeklemd tussen twee toekomstige woonwijken, te weten de Krijgsman ten noorden en de Bloemendalerpolder ten zuiden van de hub. In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2024 heeft het Rijk een bijdrage van 7 miljoen toegezegd. Deze bijdrage is bedoeld om het aantal parkeerplekken op de hub fors uit te breiden zodat meer mensen kunnen overstappen op OV. Ook de hub Muiden is aangemerkt als 'corridorhub'. Daarnaast is de hub Muiden opgenomen in het uitvoeringsprogramma hubs van de MRA.

De provincie Noord-Holland is als trekker nauw betrokken bij het maken van een ontwerp voor de hub. Voor de hub Muiden is eerder een onderzoek uitgevoerd naar korte termijn verbetermaatregelen. Een deel daarvan is inmiddels door de gemeente Gooisemeren uitgevoerd. Op de korte termijn willen de gemeente Gooisemeren en provincie Noord-Holland graag de fietsenstalling uitbreiden. Hiervoor lopen momenteel gesprekken met de grondeigenaar Rijkswaterstaat. Aan de uitvoering van de kortetermijnmaatregelen heeft de provincie financieel bijgedragen vanuit de concessiegelden voor de Gooi en Vechtstreek uit het vorige coalitieakkoord.

**Mobipunten**
In de Kop van Noord-Holland wordt al enige tijd gewerkt aan hubs onder de noemer van 'Mobipunten'. Al bestaande hubs worden omgebouwd in de landelijke hubstijl van het Rijk en op een aantal plekken worden bestaande hubs verbeterd of nieuwe hubs gerealiseerd.

De provincie draagt hier financieel aan bij. Dit doen we vanuit onze betrokkenheid bij de Helderse lijn (de spoorlijn Schagen-Den Helder inclusief Texel) waarin we samen met gemeenten en de spoorsector werken aan het verbeteren van het OV. Vanuit het voormalige programma De Kop Werkt! heeft de provincie met een startkapitaal bijgedragen aan de oprichting van Mobipunten B.V.

**Onderzoek en productontwikkeling**
De afgelopen periode heeft de provincie diverse onderzoeken gedaan en producten ontwikkeld die gemeenten kunnen helpen bij het ontwikkelen en exploiteren van hubs, te weten de handreiking integratieladder hubs en de handreiking business cases mobiliteitshubs. Deze willen we de komende tijd actief uitdragen richting gemeenten.

*Gedragsonderzoek P+R Muiden*
Voor de hub Muiden is recent een gedragsonderzoek uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is om tot een duurzamer gebruik van de P+R te komen, waarbij een groter aandeel van de lokale en regionale gebruikers met de fiets of het OV komt in plaats van de auto.

Aan de hand van veldonderzoek en via social media is het huidige gedrag van de gebruikers van de P+R in Muiden in kaart gebracht. Er is gekeken hoe groot het aandeel van lokale en regionale gebruikers is dat nu met de auto komt in plaats van met de fiets of het OV. Ook is onderzocht wat hiervoor hun motieven zijn en in hoeverre ze bereid zijn ander vervoer dan de auto te gebruiken. Het onderzoek heeft onder andere laten zien dat met name het gevoel van onveiligheid en het tekort aan fietsenstallingen een rol spelen bij het gebruik van de auto. Beide aspecten zijn belangrijke punten die we met de korte termijn verbetermaatregelen al aanpakken of willen gaan aanpakken (zoals verlichting bij fietsparkeren en langs de fietsroute, bewegwijzering voor fietsers).

Na realisatie van de verbetermaatregelen willen we graag met een gedragsaanpak aan de slag. Doel is om de lokale gebruiker te stimuleren om meer met de fiets in plaats van met de auto te reizen richting de P+R en om de regionale gebruiker te stimuleren om dit met het OV te doen in plaats van met de auto.

Naar aanleiding van het uitgevoerde gedragsonderzoek voor de hub Muiden zijn ook andere gemeenten geïnteresseerd om een vergelijkbaar onderzoek te doen. We zijn recent gestart met een vergelijkbaar onderzoek rondom de hubs (hier de stations) van Castricum, Uitgeest en Heiloo. Dit onderzoek wordt door ons gefinancierd.

*Handreiking integratie mobiliteitshubs*
De handreiking is in 2023 opgesteld waarbij een tiental hubs in Noord-Holland is beoordeeld aan de hand van de smart-hub integratieladder. In 2024 is als één van de acties van de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit regio Alkmaar een nadere analyse uitgevoerd voor een aantal hubs in de regio Alkmaar op basis van de handreiking. Daar is een set van maatregelen/aanbevelingen uit

voortgekomen per hub die de gemeente verder kan gaan oppakken. In 2025 is een vergelijkbare analyse uitgevoerd voor hubs in de regio Zuid-Kennemerland/IJmond. Dit was eveneens vanuit het proces om te komen tot de regionale uitvoeringsagenda duurzame mobiliteit Zuid-Kennemerland/IJmond.

*Handreiking businesscase mobiliteitshubs*
We zien dat verschillende gemeenten moeite hebben met het onderbouwen van zakelijke beslissingen op het gebied van het ontwikkelen van mobiliteitshubs. Daarbij gaat het - in hoofdlijnen - om twee elementen:

1. Er is onvoldoende inzicht in de mogelijke kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs.
2. Er is onvoldoende inzicht in welke rol de gemeente kan pakken, en wanneer welke rol passend is.

De provincie ziet voor haarzelf een rol weggelegd om gemeenten hierbij te ondersteunen. Daartoe heeft een hierin gespecialiseerd bureau een handreiking voor ons opgesteld. Deze handreiking beschrijft o.a. de indicatieve kosten en baten voor de realisatie van de typen mobiliteitshubs zoals die in onze hubstrategie zijn benoemd. Daarnaast wordt aangegeven welke stappen moeten worden doorlopen bij het opstellen van een business case en wordt stilgestaan bij de rolverdeling tussen partijen. Aan de hand van een fictieve case wordt tot slot geïllustreerd hoe de handreiking in de praktijk kan worden toegepast.

De Handreiking businesscase mobiliteitshubs is afgerond (zie bijlage 1) en onlangs aan geïnteresseerden gepresenteerd in een webinar dat georganiseerd werd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

**Overige ontwikkelingen rondom hubs Noord-Holland**
*Hub Waterlandkwartier (Purmerend)*
Vanuit het programma Focus Smart Mobility zijn we betrokken bij de ontwikkeling van de hub Waterlandkwartier nabij het station van Purmerend. De gemeente heeft Rijkssubsidie ontvangen voor de ontwikkeling van een woonwijk inclusief een hub. De ontwikkeling van een hub is nieuw voor de gemeente.

Als provincie Noord-Holland hebben we een faciliterende rol. De provincie Noord-Holland ondersteunt de gemeente bij het doorlopen van een aantal stappen om te komen tot de uiteindelijke realisatie van een hub. Momenteel wordt er gewerkt aan het afronden van een Mobiliteitsplan voor de hub. Volgende stap is het opstellen van een

Programma van Eisen voor de hub waarna met een ontwerp kan worden gestart. Het idee is dat we, door vanaf de start bij de ontwikkeling van de hub betrokken te zijn, kennis kunnen opdoen die we ook op andere locaties in de provincie kunnen toepassen.



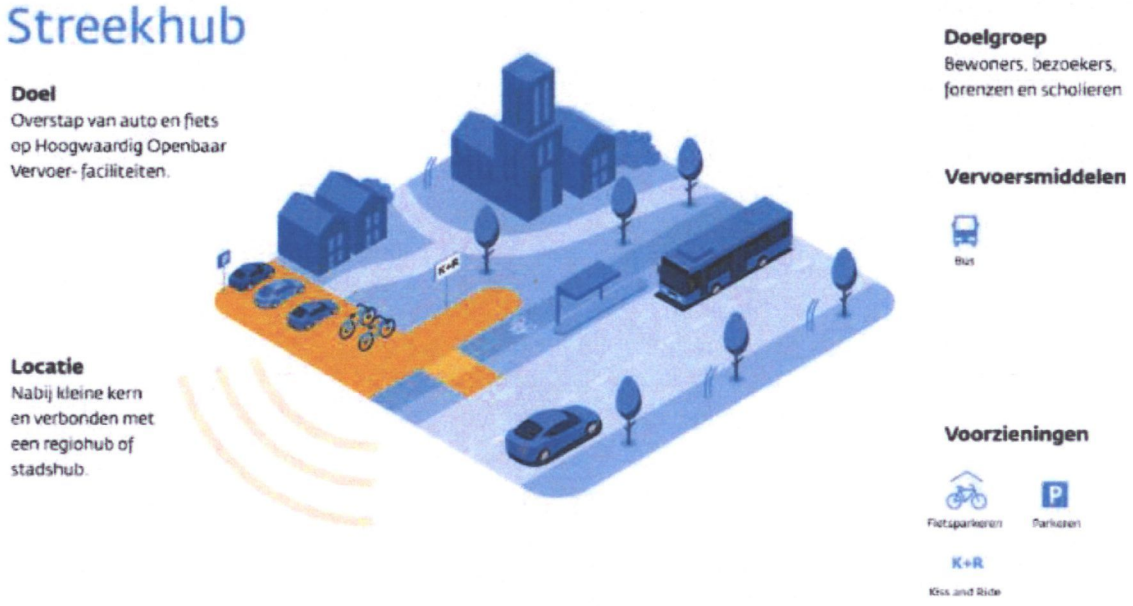

*Participatie hub Middenmeer Zuid*

Dit najaar willen we vanuit het programma OV-knooppunten starten met een pilot waarbij we de handreiking integratie mobiliteitshubs volledig gaan toepassen op de ontwikkeling van een hub. Dat wordt de streekhub Middenmeer Zuid in de gemeente Hollands Kroon. Volledig wil zeggen dat zowel aan de ruimtelijke kant, de digitale toegankelijkheid en de participatie aandacht wordt besteed.

De fysieke dimensie beschrijft de verbinding tussen meerdere manieren van vervoer en andere functies en voorzieningen die aanwezig zijn in de hub-omgeving, denk aan een pakketkluis of toiletvoorziening. De digitale dimensie beschrijft hoe informatie van verschillende mobiliteitsdiensten is geïntegreerd in digitale platformen en de toegankelijkheid hiervan. De democratische dimensie focust op de beginselen van participatie, waarbij stakeholders en burgers worden betrokken bij de hub-ontwikkeling.

Wat de handreiking liet zien is dat met name ten aanzien van democratische integratie de hubs in Noord-Holland nog laag scoren. Op de hub Middenmeer gaan we actief inzetten op participatie van omwonenden en gebruikers, om zo de fysieke en digitale inrichting

hierop af te stemmen. Momenteel worden hier plannen voor gemaakt. Voordat de participatie start komt het projectteam langs bij de Commissie Participatie om de plannen te delen.




*Hubstrategie Gooicorridor – realisatie hubnetwerk*
De hubstrategie Gooicorridor kan gezien worden als een nadere uitwerking van onze hubstrategie. In de hubstrategie zijn 26 kansrijke hubs geselecteerd. Deze vormen op de lange termijn gezamenlijk de ruggengraat van het mobiliteitsnetwerk van de Gooicorridor. Vervolgens is er een prioritering aangebracht. Dit heeft geleid tot 13 prioritaire hubs die nader zijn uitgewerkt. Voor de provincie Noord-Holland gaat het om de volgende prioritaire hubs: P+R Muiden, Crailo, Hilversum centrum (i.e. Hilversum stationsgebied), Hilversum Sportpark, Bussum Zuid, Kortenhoef en Huizen busstation. De overige prioritaire hubs liggen in de provincie Utrecht. Gezamenlijk is er een intentieverklaring ondertekend waarin o.a. is afgesproken om een uitvoeringsprogramma op te stellen, hierover bent u op 3 juni 2025 geïnformeerd. Binnen dit programma dienen afspraken gemaakt te worden over rollen, verantwoordelijkheden, fasering en financiering.

Naast bovenstaande ontwikkelingen zijn er meer ontwikkelingen in de provincie rondom de hubs. Hieronder een kort overzicht.

- *Amsterdam* heeft een eigen hubvisie en experimenteert met verschillende typen hubs, waaronder buurthubs en wijkhubs.

- *Haarlemmermeer* (Hoofddorp): in de nieuwbouwwijk Lincolnpark zijn negen mobiliteitshubs gepland.
- *Purmerend* is een eigen hubvisie aan het ontwikkelen.
- De gemeenten in de *regio West-Friesland* werken samen met de provincie aan betere bereikbaarheid, waaronder de ontwikkeling van OV-knooppunten en mobiliteitshubs als onderdeel van de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) 2025-2027.
- De *regio Alkmaar* heeft een regionale investeringsagenda opgesteld waarin hubs een belangrijk thema vormen. Daarnaast worden er in het kader van Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) acties uitgevoerd op het gebied van deelmobiliteit en hubs, zoals een doelgroepenonderzoek naar hubs en een gedragsonderzoek naar de gebruikers van P+R-terreinen.
- De *regio Zuid-Kennemerland/IJmond* is als onderdeel van het RMP aan de slag gegaan met het thema deelmobiliteit en hubs. Vervolgacties zullen zich gaan richten op welke rol hubs kunnen spelen in het vervoer naar het strand (i.e. Zandvoort en Wijk aan Zee).
- In de *regio Kop van Noord-Holland* wordt al enkele jaren gewerkt aan de ontwikkeling van Mobipunten. Dit zijn overstappunten nabij stations en/of voorzieningen waar mensen gebruik kunnen maken van een deelfiets of deelauto.
- In de *Metropoolregio Amsterdam (MRA)* is er in het afgelopen jaar gewerkt aan een uitvoeringsagenda voor corridorhubs. Dit zijn hubs die rondom Amsterdam liggen en als doel hebben het op grotere afstand afvangen van verkeer richting Amsterdam.
- Er is een landelijke huisstijl ontwikkeld voor de herkenbaarheid van hubs. Deze is toegepast in de *Kop van Noord-Holland* en in *Amsterdam*.

Kortom, er gebeurt veel binnen de provincie Noord-Holland op het gebied van hubs. Er wordt hard gewerkt aan de verdere ontwikkeling van hubs en daarmee aan een dekkend netwerk in Noord-Holland. De komende jaren hopen we dat dit tot steeds meer tastbare resultaten gaat leiden.

**Vervolg**

Bovenstaande acties zijn gefinancierd met geld uit het vorig coalitieakkoord, zoals het OV-fonds en de concessiegelden voor Gooi en Vechtstreek, en het huidige investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid. In de hubstrategie provincie Noord-Holland zijn 67 bestaande en potentiële hublocaties opgenomen. Gezamenlijk kunnen deze hubs een dekkend netwerk van mobiliteitshubs in de provincie vormen. Voor de verdere uitvoering van

de hubstrategie zijn op dit moment geen financiële middelen gereserveerd. Gezien de beperkte middelen en capaciteit kunnen we daarom niet alle locaties gelijktijdig oppakken.

De komende periode kiezen wij welke hubs we de komende tijd op gaan pakken en welke (nog) niet. Als de provincie ervoor kiest om een meer intensieve rol te vervullen bij de uitvoering van de hubstrategie - bijvoorbeeld door (mede) te investeren in de ontwikkeling of realisatie van hubs - dan brengt dit financiële consequenties met zich mee. De financiële consequenties zullen bij de verdere uitwerking duidelijk worden en waar nodig aan u worden voorgelegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage 1: Handreiking businesscase Mobiliteitshubs

Rekenen aan mobiliteitshubs

# Handreiking Businesscase Mobiliteitshubs



# Inhoud


1 Inleiding


2 Hubcategorieën


3 Stappenplan opstellen businesscase


4 Overkoepelende businesscase


5 Governance, rolverdeling gemeente en derden


6 Verwerking businesscase en toerekenbaarheid

# 1 Inleiding



# 1 Inleiding

**Mobiliteitshubs zijn een opkomend concept in de wereld van duurzame gebiedsontwikkeling. Gemeenten integreren de hubs steeds vaker in hun planvorming. Ze fungeren als knooppunten waar diverse vormen van vervoer samenkomen. Naast autoparkeren bieden hubs ruimte voor fietsen, deelauto's, openbaar vervoer, elektrische scooters en oplaadpunten voor elektrische voertuigen.**

De realisatie van mobiliteitshubs blijkt in de praktijk nog relatief nieuw terrein. Gemeenten lopen regelmatig aan tegen een gebrek aan (financiële) kennis over de juiste aanpak en de benodigde stappen om tot een succesvolle ontwikkeling te komen. Met deze handreiking biedt de provincie Noord-Holland kennis en handvatten om vragen rondom de businesscase van mobiliteitshubs te beantwoorden.

Deze kennis is belangrijk, omdat steeds meer gemeenten hubs willen realiseren, die bijdragen aan het verminderen van autoverkeer en het bevorderen van duurzame mobiliteit. Het verminderen van autoverkeer kan een oplossing bieden voor de beperkte ruimte binnen gebiedsontwikkeling. Parkeervakken op straat en autoverkeer in woonwijken nemen veel ruimte in beslag. Een hub biedt mogelijkheden om meer ruimte te maken door het parkeren te bundelen, autoverkeer aan de rand van de stad af te vangen en deelmobiliteit te stimuleren. Dit resulteert niet alleen in minder verkeersdruk op het omliggende wegennet, maar ook in een leefbaarder straatbeeld waarin de auto een minder dominante rol speelt.

Tegelijkertijd willen steeds meer gemeenten een duurzame mobiliteitstransitie in gang zetten. Mobiliteitshubs spelen hierin een belangrijke rol door reizigers toegang te bieden tot duurzame mobiliteitsvormen, zoals fietsen en elektrische voertuigen. Bovendien kunnen reizigersstromen worden gebundeld, wat leidt tot minder individuele verkeersbewegingen.

## Hubstrategie provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland zet in op opgaven rondom de klimaat- en energietransitie, wonen en bereikbaarheid, leefbaarheid en een vitaal landelijk gebied. Het is nu al druk op de Noord-Hollandse wegen, en tot 2030 komen daar 184.000 nieuwe woningen bij. Om de provincie leefbaar en bereikbaar te houden, investeert Noord-Holland in een mobiliteitstransitie. Binnen het programma Focus Smart Mobility 2022-2025 wordt gewerkt aan die mobiliteitstransitie. Binnen dit programma hebben de thema's 'Ketenreis en MaaS' en 'Duurzame gebiedsontwikkeling' specifiek betrekking op de mobiliteitshubs.

Als uitwerking hiervan is in 2023 de Hubstrategie provincie Noord-Holland opgesteld. Hierin worden zes typen mobiliteitshubs onderscheiden, elk met een eigen rol en schaalniveau: van buurthubs en wijkhubs tot regionale en stedelijke hubs. Deze verschillende typen bieden gemeenten de mogelijkheid in te spelen op lokale en regionale mobiliteits- en duurzaamheidsvraagstukken.

## Uitdagingen in de praktijk

Hoewel de hubs vele voordelen bieden, zijn er ook de nodige uitdagingen. Het realiseren van mobiliteitshubs is duurder dan het parkeren op het maaiveld. Naast de hoge bouwkosten vormt ook de rolverdeling een complex vraagstuk. Vanwege het collectieve karakter van de hub – in tegenstelling tot individuele parkeeroplossingen – is het van belang om te bepalen wie verantwoordelijk is voor de ontwikkeling, exploitatie en beheer. Hierbij spelen vragen over de taakverdeling tussen de overheid en de markt, evenals over de manier waarop een eventuele onrendabele top gedekt kan worden.

## Toewerken naar een businesscase

Om toe te werken naar een totale businesscase, waarin de uitdagingen rondom governance en financiering aan bod komen, lichten we in deze handreiking de belangrijkste onderdelen verder toe:

- In hoofdstuk 2 gaan we in op hubcategorieën en de indicatieve kosten en baten voor de realisatie.

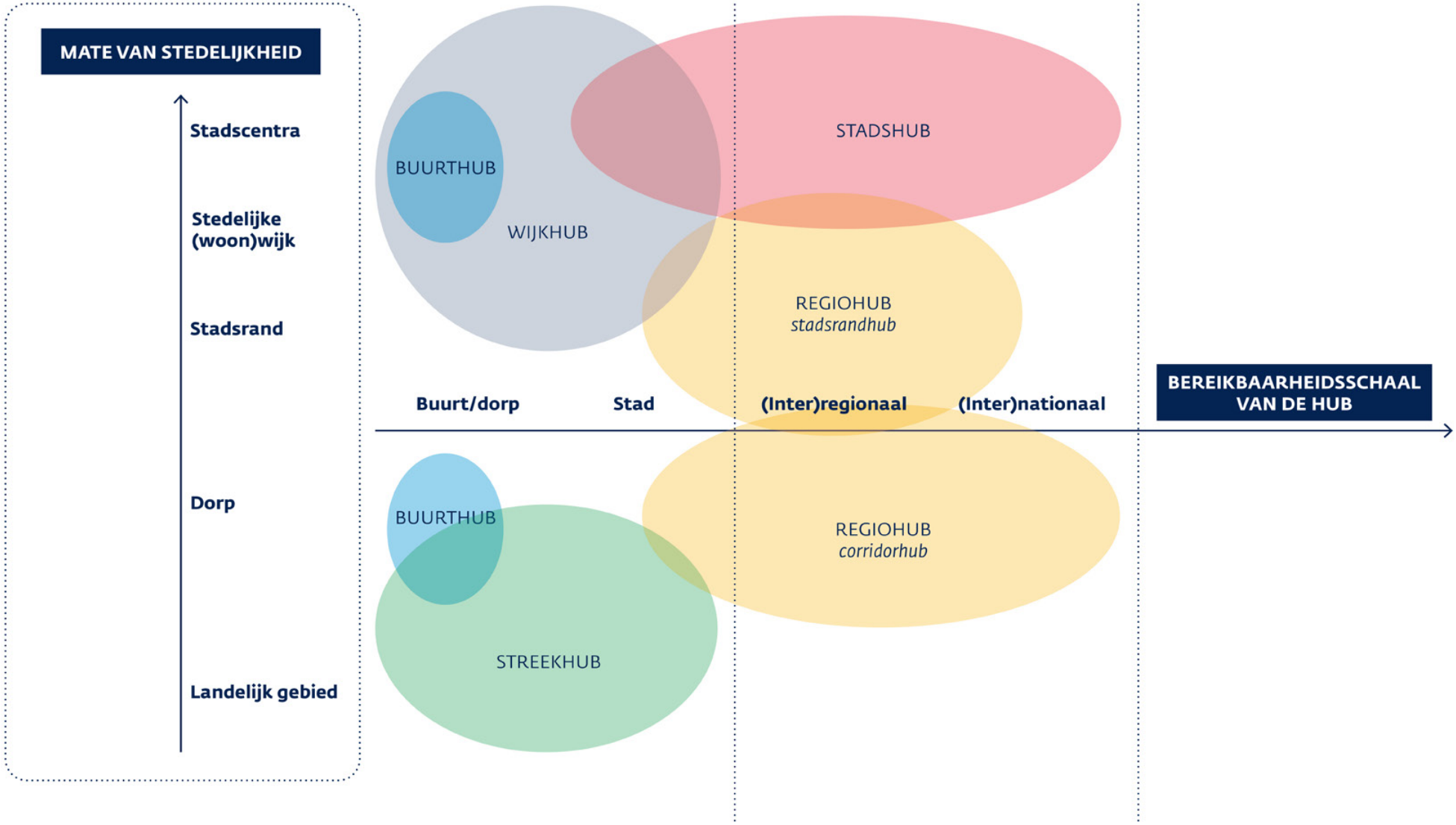
- Hoofdstuk 3 en 4 richten zich op het opstellen van een businesscase op basis van betrokken stakeholders (ontwikkelaar, exploitant, beheerder etc.
- Hoofdstuk 5 gaat in op governance: de rolverdeling tussen de betrokken partijen.
- Hoofdstuk 6 belicht het Mobiliteitsfonds en toerekenbaarheid.

Het uitwerken van deze punten helpt gemeenten om te bepalen of een mobiliteitshub haalbaar is en welke afspraken nodig zijn.

# 2 Hubcategorieën



# 2 Hubcategorieën



### *Stadshub*

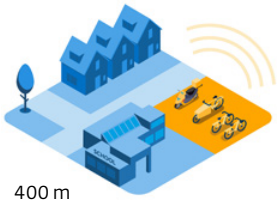
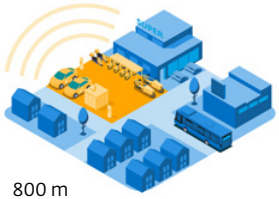
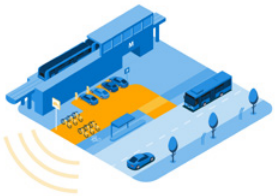
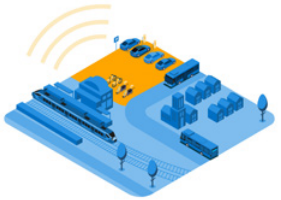
De stadshub bevindt zich in stedelijke gebieden en is doorgaans gekoppeld aan een goed ontsloten OV-locatie. Deze hub faciliteert de overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit. Het is een plek waar openbaar vervoer en deelmobiliteit samenkomen, waardoor forenzen, bezoekers en bewoners eenvoudig verder de stad in kunnen reizen.

### *Regiohub-stadsrandhub*

De regiohub-stadsrandhub, zoals een P+R-locatie aan de rand van een stad, heeft als doel het autoverkeer in stedelijke gebieden te verminderen. Deze hub biedt parkeermogelijkheden en maakt de overstap op openbaar vervoer en deelmobiliteit mogelijk.

### *Regiohub-corridorhub*

De regiohub-corridorhub bevindt zich verder van de stad dan de stadsrandhub. Het doel is om autoverkeer zo vroeg mogelijk af te vangen op regionale of landelijke netwerken. Dit wordt gerealiseerd door parkeermogelijkheden te combineren met OV-knooppunten in landelijke gebieden.

| | buurthub | wijkhub | streekhub | stadshub | regio stadsrandhub | regio corridorub |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **verzorgingsgebied** |  400 m |  800 m |  |  |  |  |
| **doel** | deelmobiliteit als alternatief voor eigen auto | ruim aanbod bieden van deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto | overstap van auto en fiets op Hoogwaardig Openbaar Vervoer-faciliteiten | Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad | Verminderen aantal auto's in het stedelijk gebied, behoud van bereikbaarheid en toegankelijkheid stad | faciliteren van overstap auto en fiets op OV om daarmee zo vroeg mogelijk autoverkeer af te vangen op het landelijk en/of regionale wegennet |
| **locatie** | op loopafstand (< 5 min) van woning. | centraal in de wijk nabij voorzieningen | nabij kleine kern en verbonden met een regiohub of stadshub | OV-locatie met goede ontsluiting | P+R locatie aan de rand van de stad | op grotere afstand van de werkgebieden, schakel tussen het lokale/regionale- en het landelijke mobiliteitsnetwerk |
| **doelgroep** | bewoners | bewoners en bezoekers | bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren | bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren | bewoners, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren | bewoners uit de regio, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren |
| **vervoersmiddel** | deelfiets, deelbakfiets, deelscooter | deelfiets, deelbakfiets, deelscooter, deelauto, fietsparkeren, pakketsluis, opladen | bus, fietsparkeren, parkeren, Kiss + Ride | bus, trein, tram, metro, deelfiets, deelauto | bus, tram, metro, deelfiets, deelauto, fietsparkeren, parkeren, pakketkluis, Kiss + Ride, opladen | bus, trein, deelfiets, deelscooter, fietsparkeren, parkeren, pakketkluis, Kiss + Ride, opladen |

*Bron: Hubstrategie provincie Noord-Holland (2023).*

## Indicatie kosten per hub

Om de eigenschappen en doelen van de zes typen hubs te realiseren zijn investeringen nodig. Onderstaande tabellen geven de investeringen per type hub weer. Daarbij is van belang om te melden:

- de aantallen vervoermiddelen en voorzieningen zijn indicatief.
- het uitgangspunt is realisatie op maaiveld. Het aantal autoparkeerplekken is daarom gemaximeerd tot 250. In een gebouwde parkeervoorziening zouden dit er meer kunnen zijn.
- de kosten in de tabel hebben uitsluitend betrekking op de aanlegkosten van de infrastructuur voor de voorzieningen op maaiveld.

Bijvoorbeeld: voor elektrische deelscooters zijn de kosten geraamd voor het openbreken van de bestaande situatie, het aanbrengen van verharding, en het plaatsen van een anker en laadpaal. De deelscooter zelf valt buiten dit bedrag, omdat de deelmobiliteitsaanbieders deze doorgaans beschikbaar stellen. Het is mogelijk dat de gemeente in de eerste jaren wel bijdraagt aan het aanloopverlies van de deelmobiliteitsaanbieder.

- beheer- en onderhoudskosten zijn niet meegenomen in de raming, omdat deze sterk afhankelijk zijn van de specifieke businesscase van de mobiliteitsaanbieders.

De investeringskosten bieden een eerste indicatie voor de realisatie op maaiveldniveau. Om echter een volledig beeld te schetsen, moeten ook exploitatie, beheer en eventuele kosten voor gebouwde (parkeer)voorzieningen worden meegenomen. De gebouwde (parkeer)voorzieningen zijn onder meer afhankelijk van het kwaliteitsniveau, integratie in bestaande bouw en prefab. Wanneer het project complexer wordt, is het noodzakelijk om een volledige businesscase uit te werken. Hoofdstuk drie bespreekt de verschillende soorten achterliggende businesscases en sluit af met een uitleg over hoe deze gecombineerd kunnen worden om de totale businesscase van een mobiliteitshub inzichtelijk te maken.

## Opbrengsten hub

De grootste opbrengstenpotentie van de hubs ligt in het betaald parkeren. Gebruikers betalen voor parkeerabonnementen (zoals bewoners- en bedrijfsabonnementen) en voor kortparkeren. Hoeveel dit oplevert, hangt af van meerdere factoren, waaronder de parkeertarieven in omliggende buurten, de parkeerdruk en de mogelijkheden tot dubbelgebruik.

Er is een fiscaal verschil tussen de opbrengsten van openbaar en commercieel parkeren (achter een slagboom). Openbare parkeerinkomsten zijn vrijgesteld van btw, terwijl over de opbrengsten van commercieel parkeren (achter een slagboom) wel btw wordt geheven. Daarentegen kan bij commercieel parkeren de btw op kosten worden teruggevorderd. Dit kan fiscaal voordeliger zijn wanneer de kosten hoger zijn dan de opbrengsten.

Niet alle zes typen hubs beschikken echter over een betaalde parkeervoorziening. De focus kan ook liggen op deelmobiliteit en de overstap op openbaar vervoer. Indien er geen betaalde parkeervoorziening aanwezig is, genereren deze hubs weinig tot geen directe inkomsten.

Deelmobiliteit kan in theorie opbrengsten opleveren, maar deze vertalen zich nauwelijks in inkomsten voor de exploitant. Dit komt omdat de exploitant meestal alleen huur ontvangt voor de ruimte of parkeerplaatsen die door de deelmobiliteitsaanbieder worden gebruikt.

In de praktijk krijgen deelmobiliteitsaanbieders hier echter vaak korting op, waardoor dit weinig tot niets oplevert in de businesscase. Om het tekort op de aanlegkosten en exploitatie te dekken, zullen aanvullende financiële middelen nodig zijn.

| Aanlegkosten infrastructuur voorzieningen | | Buurthub | | | Wijkhub | | | Streekhub | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *eenheidsprijs* | **Aantal** | **min** | **max** | **Aantal** | **min** | **max** | **Aantal** | **min** | **max** |
| **Infrastructuur Vervoersmiddelen** | | | | | | | | | | |
| Fietsplekken deelfiets | € 500 | 5 - 10 stuks | € 2.500 | € 5.000 | 10 - 30 stuks | € 5.000 | 15.000 | 0 | € – | € – |
| Fietsplekken deelbakfiets elektrisch | € 1.800 | 1 - 2 stuks | € 1.800 | € 3.600 | 1 - 2 stuks | € 1.800 | € 3.600 | 0 | € – | € – |
| Scooterplekken deelscooter elektrisch | € 1.700 | 1 - 3 stuks | € 1.700 | € 5.100 | 1 - 3 stuks | € 5.100 | € 8.500 | 0 | € – | € – |
| Autoparkeren deelauto elektrisch | € 3.500 | 1 - 3 stuks | € 3.500 | € 10.500 | 1 - 3 stuks | € 10.500 | € 17.500 | 0 | € – | € – |
| **Voorzieningen** | | | | | | | | | | |
| Elektra voor pakketkluis | € 2.000 | 0 | € – | € – | 1 stuks | € 2.000 | € 2.000 | 0 | | |
| Fietsparkeren overdekt | € 1.100 | 0 | € – | € – | 20 - 40 stuks | € 22.000 | € 44.000 | 50 - 200 stuks | € 55.000 | € 220.000 |
| Bushalte wachtperron | € 35.800 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 2 stuks | € 71.600 | € 71.600 |
| Autoparkeren op maaiveld | € 2.000 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 10 - 50 stuks | € 20.000 | € 100.000 |
| Kiss + Ride (één piek) | € 1.200 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 2 stuks | € 2.400 | € 2.400 |
| Taxistandplaats (één piek) | € 1.200 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | | € – | € – |
| Laadvoorziening fiets | € 1.200 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | | € – | € – |
| **Algemene voorzieningen** | | | | | | | | | | |
| Bebording | € 1.500 | 1 stuk | € 1.500 | € 1.500 | 1 stuk | € 1.500 | € 1.500 | 0 | € – | € – |
| Openbare verlichting | € 1.800 | 1 stuk | € 1.800 | € 1.800 | 1 stuk | € 1.800 | € 1.800 | 0 | € – | € – |
| Overig klein straatmeubilair | € 750 | 1 stuk | € 750 | € 750 | 1 stuk | € 750 | € 750 | 0 | € – | € – |
| Watertappunt | € 5.500 | 1 stuk | € 5.500 | € 5.500 | 1 stuk | € 5.500 | € 5.500 | 0 | € – | € – |
| Groene omranding | € 25 | 25 m² | € 625 | € 625 | 45 m² | € 1.125 | € 1.125 | 0 | € – | € – |
| **Overige kosten** | | | | | | | | | | |
| Verharding | € 90 | 30 m² | € 2.700 | € 2.700 | 60m² | € 5.400 | € 5.400 | € – | € – | € – |
| **Totaal** | | | **€ 22.400** | **€ 37.100** | | **€ 62.500** | **€ 106.700** | | **€ 149.000** | **€ 394.000** |
| Nader te detailleren | 15% | | € 3.400 | € 5.600 | | € 9.400 | € 16.000 | | € 22.400 | € 59.100 |
| Plankosten | 30% | | € 7.700 | € 12.800 | | € 21.600 | € 36.800 | | € 51.400 | € 135.900 |
| **Totaal afgerond** | | | **€ 33.500** | **€ 55.500** | | **€ 93.500** | **€ 159.500** | | **€ 222.800** | **€ 589.000** |

| Aanlegkosten infrastructuur voorzieningen | | Stadshub | | | Stadsrandhub | | | Corridorhub | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *eenheidsprijs* | **Aantal** | **min** | **max** | **Aantal** | **min** | **max** | **Aantal** | **min** | **max** |
| **Infrastructuur Vervoersmiddelen** | | | | | | | | | | |
| Fietsplekken deelfiets | € 500 | 100-300 stuks | € 50.000 | € 150.000 | 20 - 60 stuks | € 10.000 | € 30.000 | 20 - 60 stuks | € 10.000 | € 30.000 |
| Fietsplekken deelbakfiets elektrisch | € 1.800 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| Scooterplekken deelscooter elektrisch | € 1.700 | 5 - 10 stuks | € 8.500 | € 17.000 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| Autoparkeren deelauto elektrisch | € 3.500 | 5 - 10 stuks | € 17.500 | € 35.000 | 5 - 10 stuks | € 17.500 | € 35.000 | 0 | € – | € – |
| **Voorzieningen** | | | | | | | | | | |
| Elektra voor pakketkluis | € 2.000 | 1 | € 2.000 | € 2.000 | 1 stuks | € 2.000 | € 2.000 | 1 stuk | € 2.000 | € 2.000 |
| Fietsparkeren overdekt | € 1.100 | 500-1.500 stuks | € 550.000 | € 1.650.000 | 50-100 stuks | € 55.000 | € 110.000 | 150 - 1.000 stuks | € 165.000 | € 1.100.000 |
| Bushalte wachtperron | € 35.800 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| Autoparkeren op maaiveld | € 2.000 | 0 | € – | € – | 150-250 stuks | 300.000 | 500.000 | 150 - 200 stuks | € 300.000 | € 500.000 |
| Kiss + Ride (één piek) | € 1.200 | 0 | € – | € – | 2 stuks | 2.400 | 2.400 | 2 stuks | € 2.400 | € 2.400 |
| Taxistandplaats (één piek) | € 1.200 | 2 stuks | 2.400 | 2.400 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| Laadvoorziening fiets | € 1.200 | 0 | € – | € – | 4 -8 stuks | 4.800 | 9.600 | 4 - 8 stuks | € 4.800 | 9.600 |
| **Algemene voorzieningen** | | | | | | | | | | |
| Bebording | € 1.500 | 1 stuk | € 1.500 | € 1.500 | 1 stuk | € 1.500 | € 1.500 | 1 stuk | € 1.500 | € 1.500 |
| Openbare verlichting | € 1.800 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| Overig klein straatmeubilair | € 750 | 1 stuk | € 750 | € 750 | 2 stuks | € 1.500 | € 1.500 | 1 stuk | € 750 | € 750 |
| Watertappunt | € 5.500 | 1 stuk | € 5.500 | € 5.500 | 1 stuk | € 5.500 | € 5.500 | 1 stuk | € 5.500 | € 5.500 |
| Groene omranding | € 25 | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – | 0 | € – | € – |
| **Overige kosten** | | | | | | | | | | |
| Verharding | € 90 | € – | € – | € – | € – | € – | € – | € – | € – | € – |
| **Totaal** | | | € 638.200 | € 1.864.200 | | **€ 400.200** | **€ 697.500** | | **€ 492.000** | **€ 1.651.800** |
| Nader te detailleren | 15% | | **€ 95.700** | **€ 279.000** | | € 60.000 | € 104.600 | | € 73.800 | € 247.800 |
| Plankosten | 30% | | € 220.200 | € 643.100 | | € 138.100 | € 240.600 | | € 169.700 | € 569.900 |
| **Totaal afgerond** | | | **€ 954.100** | **€ 2.786.900** | | **€ 598.300** | **€ 1.042.700** | | **€ 735.500** | **€ 2.469.500** |

# 3 Stappenplan opstellen businesscase



# 3 Stappenplan opstellen businesscase

**Het vorige hoofdstuk geeft een eerste indicatie van de mogelijke aanleg-kosten voor de infrastructuur van een hub. De kosten voor beheer, exploitatie en gebouwde voorzieningen zijn echter afhankelijk van de specifieke locatie. Daarom dient de initiatiefnemer zelf een businesscase op te stellen. De aanpak hiervoor wordt in dit hoofdstuk toegelicht.**

Het opstellen van een businesscase is een complex proces. Bij de aanleg van wegen met parkeervakken op maaiveld worden de investeringskosten opgenomen in de grondexploitatie, waarbij deze kosten worden gecompenseerd door de opbrengsten van de uit te geven gronden.

Hubs bevinden zich echter op een snijvlak waar de realisatie-, exploitatie- en beheerfase alle drie van belang zijn. Om dit te verduidelijken, worden in dit hoofdstuk de verschillende onderliggende rollen (inclusief bijbehorende kosten en opbrengsten) besproken. Daarbij geldt dat de kosten van de ene partij vaak de opbrengsten van een andere partij zijn.

Voor het opstellen van een businesscase is het essentieel om te bepalen welke rollen van toepassing zijn op de specifieke hub. Over het algemeen is de businesscase van een buurthub minder complex dan die van een stadshub, aangezien er minder onderliggende rollen van toepassing zijn. Voor kleinere hubs op maaiveldniveau zullen bepaalde rollen niet van toepassing zijn.

In de onderstaande tabel wordt de keten van onderliggende rollen van een hub weergegeven. Dit voorbeeld is gebaseerd op een gebouwde hub met parkeervoorzieningen en deelmobiliteit. Let wel: de onderliggende rollen zijn in dit overzicht gescheiden weergegeven, maar in de praktijk kan één partij tegelijkertijd optreden als grondeigenaar, ontwikkelaar, eigenaar én exploitant, en dus alle bijbehorende kosten dragen.

## Stappenplan

De rollen in de bovenstaande tabel vormen de basis voor het opstellen van een overkoepelende businesscase.

- ***Stap 1 Beleidskaders***

Het in kaart brengen van de beleidskaders van de gemeente, aangezien deze invloed hebben op het te realiseren programma en de mogelijke opbrengsten.

| | (1) Grondeigenaar | (2) Ontwikkelaar | (3) Vastgoed eigenaar | (4) Exploitant | (5) Beheerder | (6) Deelmobiliteits-aanbieder | (7) Gebruiker |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kosten** | verwerving, bouwrijp maken, etc. | grondprijs, bouwkosten, bijkomende kosten, etc. | aankoopkosten, groot onderhoud, etc. | huurprijs vastgoed, beheer, exploitatie-kosten etc. | personeel, schoonmaak, toezicht etc. | huur parkeerplek, voertuigen, personeel, etc. | parkeerkosten, abonnementen, etc. |
| **Opbrengsten** | grondprijs, erfpacht, etc. | verkoopprijs etc. | huurinkomsten, etc. | kortparkeren, abonnementen, etc. | betaling voor beheer, etc. | gebruik deelmobiliteit, etc. | |

- ***Stap 2 Kosten***

De tweede stap is het in beeld brengen van de kosten voor:
- Realisatie (grondeigenaar, ontwikkelaar);
- Eigendom (vastgoedeigenaar);
- Exploitatie (exploitant en beheer).

- ***Stap 3 Opbrengsten***

De derde stap betreft het berekenen van de opbrengsten van de gebruikers van de hub. Deze stappen worden verder toegelicht in dit hoofdstuk.

- ***Stap 4 Overkoepelende businesscase***

De laatste stap is om alle gegevens samen te brengen in een overkoepelende businesscase. Hierbij moet rekening worden gehouden met de fasering en indexering. Dit wordt in het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 4) besproken.

Ter illustratie hiervan wordt een versimpeld rekenvoorbeeld en Discounted Cashflow gepresenteerd. De Discounted Cashflow-methode bepaalt de waarde van de mobiliteitshub door alle toekomstige geldstromen te berekenen. Het gaat hierbij om de kosten voor realisatie en exploitatie, en de opbrengsten over de jaren heen. Deze verwachte geldstromen worden contant gemaakt, oftewel teruggebracht naar hun huidige waarde, zodat inzichtelijk wordt wat de hub vandaag de dag waard is. Op basis van deze uitkomst kan de gemeente besluiten wel of niet door te gaan met de ontwikkeling van de mobiliteitshub.

**Let op:** Voor het opstellen van een businesscase is het van belang om de haalbaarheid te onderzoeken.

De financiële haalbaarheid van een mobiliteitshub is locatieafhankelijk. Door vooraf de initiële haalbaarheid te onderzoeken, kan worden voorkomen dat er onnodig tijd wordt besteed aan een onhaalbaar project. Het is cruciaal dat de opsteller vanaf het begin kritisch kijkt naar de haalbaarheid van de mobiliteitshub. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan de volgende aspecten:

### Checklist

- ✓ ***Hoge dichtheid (gebruikers)***
  Wanneer er veel mensen in de nabijheid van de hub, werken of recreëren, is dit een goed teken voor de haalbaarheid van het project. De kans is groter dat er voldoende gebruikers zijn voor de mobiliteitshub.
- ✓ ***Ruimtelijke inpassing***
  De mobiliteitshub moet in de bestaande of nieuwe omgeving passen. Ook dient de omgeving geschikt te zijn voor mobiliteitsvormen op afstand van de woning. Er dienen genoeg voorzieningen op loop of fietsafstand te zijn, zodat de auto niet voor iedere vervoersbeweging nodig is.
- ✓ ***Parkeerdruk***
  Bij een hoge parkeerdruk zullen mensen eerder bereid zijn hun auto op afstand te parkeren of gebruik te maken van alternatieve vormen van mobiliteit. Bij een lage parkeerdruk bestaat het risico dat de hub leeg blijft staan.
- ✓ ***Dubbelgebruik***
  Dezelfde parkeerplekken kunnen door verschillende gebruikers op verschillende momenten worden benut, wat leidt tot efficiënter ruimtegebruik. Denk bijvoorbeeld aan een combinatie van werknemers (van 9 tot 5) en bewoners (van 5 tot 9).
- ✓ ***Aanwezigheid parkeerregime***
  De aanwezigheid van betaald parkeren, biedt een financieel instrument om mensen te stimuleren hun auto op afstand in een hub te parkeren. Dit helpt ook om parkeeroverlast in nabijgelegen wijken te voorkomen. Bovendien biedt het een mogelijkheid om (een deel van) de kosten te dekken.
- ✓ ***Mobiliteitsoplossing***
  Biedt de hub een alternatieve mobiliteitsoplossing? Bijvoorbeeld, kan een hub bij een OV-knooppunt de aanleg van een nieuwe toegangsweg vervangen? Door toename van het gebruik van openbaar vervoer kan de behoefte aan autogerichte infrastructuur afnemen, waardoor andere investeringen mogelijk overbodig worden.
- ✓ ***Aanbod deelmobiliteitsaanbieders***
  Vooral in landelijk gebied is het belangrijk om vooraf te checken of er deelmobiliteitsaanbieders aanwezig zijn of dat ze zich hier willen vestigen.
- ✓ ***Alternatieve dekkingsbronnen***
  Subsidies voor mobiliteitshubs kunnen financiële ondersteuning bieden voor een tekort op de ontwikkeling en exploitatie. Afhankelijk van de omvang, kunnen deze subsidies de businesscase aanzienlijk versterken.

## Stap 1. Beleidskaders

Nog voordat de grondeigenaar met zijn werk begint, is de gemeente al aan zet om de juiste beleidskaders in te voeren om de ontwikkeling van een mobiliteits-hub mogelijk te maken. Dit zijn de kaders waarbinnen de businesscase moet opereren.

De gemeente bepaalt via het parkeerbeleid welke parkeernormen worden gehanteerd. Hiermee heeft zij invloed op het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De tarieven voor straatparkeren worden vastgelegd in de parkeerbelastingverordening, wat vervolgens invloed heeft op de tarieven die voor parkeren in de hub wenselijk zijn. Ook bepaalt de gemeente of er gratis of betaald parkeren is. Alleen met gereguleerd parkeren, kan het gebruik van de hub effectief worden gestuurd. Betaald parkeren in de directe omgeving stimuleert het gebruik van de mobiliteitshub en voorkomt de parkeeroverlast in omliggende buurten.

De beleidsmaker beïnvloedt zowel de ontwikkelaar (bijvoorbeeld met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen) als de mogelijke opbrengsten van de exploitant.

## Stap 2. Kosten realisatie, eigendom en exploitatie

### *Stap 2A Realisatie grondeigenaar*

De grondeigenaar (dit kan gemeente zijn maar ook een private partij) bezit de grond waarop de mobiliteitshub wordt gerealiseerd. De kosten voor de grondeigenaar kunnen onder meer bestaan uit eventuele verwervingskosten of inbrengwaarde. Daarnaast moet de grond onder de mobiliteitshub vaak bouwrijp worden gemaakt, wat eveneens kosten met zich meebrengt. Deze kosten worden meestal door de grondeigenaar gedragen, maar er kunnen ook afspraken worden gemaakt waarbij de ontwikkelaar deze taak op zich neemt. In dat geval wordt hier vaak rekening mee gehouden bij de verkoopprijs van de grond, die dan lager kan uitvallen.

De grondeigenaar genereert vervolgens inkomsten uit de grondwaarde, erfpacht of huur. In sommige gevallen kan de grondwaarde ook nihil of negatief zijn aangezien de residuele waarde van de grond wordt berekend als saldo van kosten en opbrengsten van de hub.

### *Stap 2B Realisatie ontwikkelaar*

De ontwikkelaar van de hub (dit kan ook de gemeente zijn, zelfde geldt ook voor de andere rollen) is verantwoordelijk voor het realiseren van de hub, in een risicodragende rol. De stichtingskosten, oftewel de kosten voor de realisatie van een hub, hebben een grote invloed op de haalbaarheid van het project. De ontwikkelaar streeft naar een optimaal programma, maar moet daarbij rekening houden met alle gemeentelijke beleidsvelden om te voldoen aan de vereisten van de omgevingsvergunning. Dit omvat onder andere:

- *Parkeerbeleid*, de parkeernorm.
- *Mobiliteitsbeleid*, bijvoorbeeld het aantal fietsparkeerplaatsen, het actief stimuleren van deelmobiliteit, en de beschikbaarheid van openbaar vervoer.
- *Afspraken met bewoners*, zoals over de afname van abonnementen.

De stichtingskosten zijn echter niet alleen afhankelijk van het programma, het ambitieniveau speelt ook een grote rol. Wat zijn de uitgangspunten voor de bouwstijl? Verschillende factoren zijn van invloed:

- **Omvang van de hub**: Grotere hubs met meer parkeerplaatsen of een breder aanbod aan deelmobiliteitsopties hebben relatief lagere kosten per eenheid, dankzij de schaalvoordelen van gedeelde voorzieningen.

- **Kwaliteits- en afwerkingsniveau**: Dit kan variëren van een eenvoudige open gevel met spijlenhekwerk tot een gesloten gevel met metselwerk, bijvoorbeeld van een enkel steens muur.

- **Prefab- of traditionele bouw**: Prefab constructies leiden vaak tot lagere kosten, vooral door lagere arbeids- en bouwkosten.

- **(Half)verdiepte of bovengrondse bouw**: Een (half)verdiepte of volledig verdiepte mobiliteitshub brengt aanzienlijk hogere kosten met zich mee dan een bovengrondse variant.

- **Toevoegen van voorzieningen**: De toevoeging van voorzieningen in de plint, zoals horeca, winkels of een fietsenstalling, brengt aanzienlijke extra kosten met zich mee.

De tabel geeft een indicatie van de stichtingskosten voor een bovengrondse, modulaire, prefab parkeergarage. Deze variëren van ongeveer € 15.000 tot € 30.000 per parkeerplaats.

De meerkosten voor het integreren van voorzieningen in de plint omvatten:
- Aanpassing van de eerste verdiepingsvloer (toevoeging van een extra verdiepingsvloer en een toeslag voor de aangepaste hellingbaan).
- Bouwkosten, extra steigervoorzieningen en transportkosten.
- Toevoegen van extra trappen en hellingen en een extra.
- stopplaats van de lift.
- Extra brandwerende voorzieningen.

Bij gefaseerde bouw gaat het om de volgende aanvullende kosten:
- Meerkosten voor fundering.
- Verlengen van de bouwtijd en bijkomende bouwplaats kosten.
- Extra tijdelijk veiligheidsvoorzieningen, hekwerk en vluchttrap.
- Extra kosten als gevolg van aangepast ontwerp of gewijzigde indeling.

| (€) per parkeerplaats excl. btw | *Minimaal* | *Gemiddeld* | *Hoogwaardig* |
|---|---|---|---|
| **Stichtingskosten basis** | **€ 15.500** | **€ 18.000** | **€ 22.500** |
| Meerkosten fietsenstalling in de plint | € 1.200 | € 1.400 | € 1.800 |
| Meerkosten winkels/ horeca in de plint | € 2.500 | € 2.900 | € 3.650 |
| Meerkosten direct tegen appartementencomplex bouwen | € 600 | € 700 | € 900 |
| Meerkosten gefaseerd bouwen | € 650 | € 800 | € 950 |
| **Totaal** | **€ 20.450** | **€ 23.800** | **€ 29.800** |

** Op basis van ervaringsgetallen PAS bv.*

Bij het direct bouwen tegen een appartementencomplex ontstaan aanvullende kosten:
- Meerkosten voor fundering in verband met dilatatie.
- Extra kosten voor constructie.
- Extra kosten ontwerp van de buitengevel.
- Aanvullende brandwerende voorzieningen.

### *Stap 2C Eigendom eigenaar vastgoed*

De eigenaar van het vastgoed is de partij die verantwoordelijk is voor 'de stenen', oftewel het fysieke bezit van het gebouw. Dit houdt in dat de eigenaar de aankoopkosten van de hub betaalt aan de ontwikkelaar. De eigenaar betaalt ook het groot onderhoud. Deze investeringen vertalen zich in terugkerende kosten, rente en afschrijvingen. Verder zijn er aanvullende lasten waar de eigenaar rekening mee moet houden. Dit omvat bijvoorbeeld verzekeringen om schade aan het vastgoed te dekken en belastingen, zoals de onroerendezaakbelasting (ozb).

Aan de inkomstenkant ontvangt de eigenaar huur van de exploitant van de hub.

### *Stap 2D Exploitatie exploitant*

De exploitant huurt het vastgoed van de eigenaar. De exploitant draagt de kosten voor de exploitatie van de parkeergarage. Het beheer wordt uitbesteed aan een beheerder, die verantwoordelijk is voor het dagelijkse operationele beheer van het gebouw. De exploitatiekosten omvatten onder andere:

- **Kosten voor nutsvoorzieningen**: zoals elektriciteit, water en verwarming,
- **Onderhoud van apparatuur**: bijvoorbeeld onderhoud aan slagbomen en betaalautomaten.
- **Aanleg en vervanging van parkeergebonden apparatuur**: zoals betaalterminals of camerasystemen.
- **Geldverwerking**: zoals de kosten voor digitaal betalingsverkeer binnen de parkeergarage.
- **Beheerkosten**: schoonmaak, administratie, toezicht.

De inkomsten van de exploitant worden voornamelijk gegenereerd uit kortparkeren en abonnementen. Dit betekent dat de exploitant financieel risico loopt, omdat het aantal bezoekers en abonnementen kan fluctueren. De exploitant bepaalt zelfstandig de parkeertarieven, waardoor er enige controle is over de inkomstenstroom. Echter zal de vraag van de hub afnemen als de parkeertarieven niet aansluiten bij de tarieven in omringende buurten.

De exploitatielasten voor de hub variëren, doorgaans tussen de € 400 en € 800 excl. btw per parkeerplaats per jaar. Deze lasten zijn afhankelijk van factoren zoals de omvang, de intensiteit van het gebruik en de mate van geautomatiseerde processen.

**Exploitatie en Onderhoudskosten (excl. btw)**

| | *bandbreedte (min)* | *bandbreedte (max)* | |
|---|---|---|---|
| Onderhoud gebouw basis* | € 4,83 | € 5,47 | $m^2$ bvo per jaar |
| Onderhoud gebouw voorzieningen (toegangscontrole systeem & lift 4 verdiepingen)* | € 6.272 | € 6.535 | per stuk |
| Exploitatiekosten (nutsvoorzieningen, onderhoud van apparatuur, beheerkosten etc.) | € 400 | € 800 | per parkeerplaats per jaar |

** Op basis van Vastgoed Taxatiewijzer 2024, Koëter Vastgoed Adviseurs.*

### *Stap 2E Exploitatie beheerder*

De beheerder is verantwoordelijk voor het leveren van personeel dat het dagelijkse beheer van de hub verzorgt. In ruil voor deze diensten ontvangt de beheerder een vergoeding van de exploitant. De taken van de beheerder omvatten de schoonmaak, administratie, abonnementenbeheer, commercieel beheer en toezicht. Het personeel en toezicht kan een aanzienlijke kostenpost zijn.

Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de noodzaak van toezicht: kan toezicht op afstand plaatsvinden, of is vaste aanwezigheid vereist in de hub? Bij een relatief kleine omvang en vaste gebruikers wordt vaak uitgegaan van beheer op afstand en een beperkte personeelsbezetting in de parkeergarages.

### *Stap 2F Exploitatie deelmobiliteitsaanbieder*

Het aanbieden van deelmobiliteit wordt doorgaans niet door de exploitant van de hub zelf verzorgd. Daarom moeten aparte afspraken gemaakt worden met aanbieders van deelauto's, deelscooters, deelfietsen en aanvullende diensten, zoals een fietsenmaker en kluisjesaanbieder.

Voor deelmobiliteit is fysieke ruimte binnen de hub noodzakelijk. Dit vereist afstemming over het gebruik en de huur van deze ruimtes tussen de ontwikkelaar of eigenaar, de exploitant van de hub en de mobiliteitsdienstaanbieders.

Afhankelijk van de locatie en de aanwezige functies kunnen aanbieders van deelauto's, deelfietsen en deelscooters een financiële bijdrage vragen om de onrendabele top te compenseren. Voor het gebruik van parkeerplaatsen in de hub door deelauto's worden doorgaans weinig tot geen abonnementskosten in rekening gebracht bij de aanbieders van deelmobiliteit.

## Stap 3 Opbrengsten

Aan het einde van de keten bevindt zich de gebruiker. De gebruiker van de hub betaalt voor abonnementen (zoals bewoners- en bedrijfsabonnementen) en voor kortparkeren. Deze inkomsten vormen de basis van de businesscase van de exploitant, die deze opbrengsten via de huur betaalt aan de eigenaar.

### *Aanvangsleegstand*

Een mogelijke aanvangsleegstand kan ontstaan als de hub wordt gerealiseerd in combinatie met een gebiedsontwikkeling. De gefaseerde oplevering van woningen beïnvloedt de bezetting. Hierdoor is de bezettingsgraad in de beginfase niet volledig. In de businesscase moet rekening worden gehouden met een afnemende aanvangsleegstand, bijvoorbeeld: 50% in het eerste jaar, 25% in het tweede jaar en 5% in het derde jaar.

### *Dubbelgebruik/bezettingsgraad*

De bezettingsgraad kan worden verhoogd door dubbelgebruik te stimuleren, bijvoorbeeld door verschillende gebruikersgroepen op verschillende tijden van dezelfde parkeerplekken gebruik te laten maken. Denk bijvoorbeeld aan een combinatie van werknemers (van 9 tot 5) en bewoners (van 5 tot 9).

### *Sturingsmogelijkheden*

De gemeente kan specifiek gebruik willen stimuleren, bijvoorbeeld door korting te geven op deelmobiliteit om het gebruik daarvan te bevorderen. In dat geval kan de gemeente besluiten marktconforme tarieven niet volledig door te berekenen voor parkeerplaatsen die voor deelmobiliteit worden gebruikt. Bij P+R-voorzieningen kan er mogelijk ook voor lagere tarieven worden gekozen om verkeer aan de rand van de stad af te kunnen vangen. En bij bewoners-vergunningen in gemeentelijke (wijk)garages rekenen gemeenten vaak ook geen marktconform tarief maar minimaal een kostprijs dekkende huur.

Let op: de gemeente is hierbij verplicht een kostprijs dekkend tarief te hanteren, om te voorkomen dat de gemeente door het exploiteren van haar eigen hubs een oneerlijk concurrentievoordeel creëert ten opzichte van commerciële parkeer-aanbieders. Wil de gemeente het tarief toch lager dan kostprijs houden, dan dient er een besluit te worden genomen om deze activiteit als Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB) aan te merken.

# 4 Overkoepelende businesscase



# 4 Overkoepelende businesscase

**Dit hoofdstuk vat samen welke rollen er zijn. Per rol is daarbij ook aangeven welke kosten en opbrengsten er zijn. De complexiteit is dat de verschillende businesscases in elkaar verweven zijn en ook afhankelijk zijn van elkaar. Als voorbeeld: de opbrengsten in de ene businesscase zijn de investeringen in een andere businesscase. In dat kader is het van belang om te werken naar een 'overkoepelende businesscase' waarin alles samenkomt. Alleen op deze manier kan een integrale afweging worden gemaakt over de haalbaarheid van de hub.**

Om deze overall businesscase op te stellen wordt de zogenaamd Discounted Cashflow (DCF) methode toegepast. Het doel van de DCF-methode is om te bepalen wat de toekomstige kosten en opbrengsten die de mobiliteitshub genereert, vandaag waard zijn. Op basis van deze uitkomst kan de gemeente beslissen om wel of niet door te gaan met de ontwikkeling van de mobiliteitshub. Een versimpeld voorbeeld van deze rekentechniek is hieronder weergegeven.

## Berekening

Kosten bestaan zowel uit de kosten voor realisatie als de kosten voor exploitatie. De parkeerplaats heeft een levensduur van meerdere jaren. Gedurende deze periode (bijvoorbeeld 40 jaar) moeten de kosten en de opbrengsten cumulatief positief zijn en idealiter gelijk (of hoger) zijn aan de stichtingskosten.

## Kostencomponenten

Voor de realisatie van de hub zijn initiële investeringskosten nodig om de bouw en/of aankoop mogelijk te maken (zie H3 stap 1 t/m 2C). De investeringskosten worden jaarlijks afgeschreven, omdat vastgoed in waarde daalt door veroudering. Bijvoorbeeld: bij een lineaire afschrijving van één parkeerplaats met bouwkosten van €30.000 en een levensduur van 40 jaar is de afschrijving: €30.000 / 40 jaar = €750 per jaar.

Daarnaast is kapitaal nodig om de initiële investering te financieren. Over het uitstaande bedrag worden rentelasten betaald. De rente wordt bepaald op basis van de rentevoet en de omvang van de investering (bijvoorbeeld 4% rente over een investering van €30.000 leidt tot €1.200 rente in het eerste jaar). De rente neemt in de loop der tijd af, omdat de boekwaarde vermindert door de afschrijving.

Naast de kosten voor realisatie (afschrijving en rente) zijn er ook exploitatiekosten (zie hoofdstuk 3 stap 2D t/m 2F). Dit zijn kosten voor bijvoorbeeld onderhoud, personeel en toezicht, bijvoorbeeld € 600 per parkeerplaats per jaar. Over de looptijd zullen deze kosten (over het algemeen) stijgen door indexatie op basis van inflatie en andere economische factoren.

## Minimaal benodigde inkomsten

Om de bovengenoemde kosten te dekken, zijn er minimale opbrengsten (zie H3 stap 3) nodig. Om een rendabel project te realiseren, zal een bepaald parkeertarief moeten worden gehanteerd. Het is daarbij van belang om inzicht te hebben in de gemiddelde bezetting per parkeerplaats en rekening te houden met de btw die wordt geheven over de opbrengsten bij commercieel parkeren. Naar verwachting zullen de opbrengsten gedurende de looptijd van de hub toenemen. Daarnaast wordt rekening gehouden met een aanvangsleegstand in de eerste jaren.

**Opbrengsten**
- Parkeertarieven (uit abonnementen en kortparkeren)
- Overige inkomsten (deelmobiliteit, bijdrages etc.)

**= negatief**

**Kosten**
- Afschrijving
- Rente
- Exploitatiekosten
- Groot onderhoud

**= positief** en idealiter gelijk (of hoger) zijn aan de stichtingskosten

Een voorbeeld van de kosten, uitgezet over de tijd, is hieronder weergegeven in de DCF. De bijlage bij dit document licht toe hoe deze DCF is opgesteld voor een fictieve gemeente en casus.

**Opex Gemeente**

| *jaar* | *afschrijving* | *rente* | *exploitatie-kosten excl. btw* | *groot onderhoud* | *opbrengsten ex. btw* | *NCW cummu-latief* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2025 | | | € -399.978 | € -111.375 | -0 | € -501.326 |
| 2026 | € -425.000 | € -283.500 | € -407.978 | € -113.603 | € 302.546 | € -1.393.083 |
| 2027 | € -425.000 | € -274.995 | € -416.137 | € -115.875 | € 617.195 | € -1.972.670 |
| 2028 | € -425.000 | € -266.490 | € -424.360 | € -118.192 | € 839.385 | € -2.337.595 |
| 2029 | € -425.000 | € -257.985 | € -432.949 | € -120.556 | € 856.173 | € -2.682.287 |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| **2064** | € -494.133 | € -19.765 | € -865.850 | € -241.098 | € 1.712.250 | € -6.941.258 |

# 5 Governance, rolverdeling gemeente en derden



# 5 Governance, rolverdeling gemeente en derden

**Voor mobiliteitsoplossingen wordt in toenemende mate naar een collectieve oplossing gekeken in plaats van oplossingen op eigen terrein. Wanneer een ontwikkelaar uitsluitend voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte, lijkt het logisch dat de gemeente of provincie hier geen rol in speelt. Daarentegen brengt het collectieve karakter van de mobiliteitshub vraagstukken met zich mee over governance. Verschillende kwesties spelen hierbij een rol: het eigendom van grond en gebouwen (publiek of privaat), de rolverdeling tussen publieke en private exploitatie, en de rechten en plichten van alle belanghebbenden.**

De rolverdeling bepaalt welke sturingsmogelijkheden de gemeente of provincie heeft. Hoe meer sturing, hoe makkelijker zij haar beleidsdoelstellingen kan realiseren (tarieven en programma). Daarentegen betekent een grotere regierol een hoger financieel risico en vereist dit de benodigde kennis en capaciteit. Wanneer de markt een grotere rol heeft, kunnen zij expertise leveren en (een deel) van het financiële risico op zich nemen.

## Varianten rolverdeling

Bij de rolverdeling valt op hoofdlijnen te denken aan vijf verschillende varianten:

### *A. Gemeente is eigenaar en exploitant van de hub*

Alle sturingsinstrumenten zijn in handen van de gemeente, dit geeft de mogelijkheid om flexibel te sturen op mobiliteitsaanbod en tarieven. Daartegenover staat dat het risico volledig bij de gemeente ligt.

### *B. Gemeente is eigenaar, marktpartij is exploitant*

In de basis heeft de gemeente in deze variant sturingsinstrumenten als eigenaar van het vastgoed. Toch dient de gemeente per exploitatieperiode nieuwe afspraken te maken met de exploitant over zaken als huur, tarieven, en andere voorwaarden. De reden om voor deze variant te kiezen, is dat (kleine) gemeenten vaak zelf niet de expertise hebben om een parkeergarage te exploiteren.

### *C. Publiek-Private samenwerking*

In sommige gevallen kiezen gemeenten en ontwikkelaars ervoor om samen in een publiek-private samenwerking (PPS) een hub te realiseren. De reden hiervan is vaak dat er al sprake is van een gezamenlijke gebiedsontwikkeling in een PPS. Beide partijen dragen risico en hebben zeggenschap over de businesscase. Veelal wordt er in deze variant een mogelijkheid geboden om na 10 tot 15 jaar de hub of het aandeel in de hub te verkopen aangezien ontwikkelaars niet oneindig bij een gebiedsontwikkeling betrokken blijven. Dit is bijvoorbeeld het geval bij Merwe-Vierhavens in Rotterdam en Strijp S in Eindhoven.

### *D. Marktpartij is eigenaar, gemeente is (deels) exploitant*

Met een (langjarige) huurovereenkomst voor een deel of de gehele mobiliteitshub kan de gemeente sturen op het mobiliteitsaanbod en de tarieven. Een nadeel hiervan is dat vooraf goed moet worden ingeschat hoe de parkeerbehoefte zich zal ontwikkelen. De gemeente behoudt wel de mogelijkheid om tussentijds op tarieven te sturen. Het risico voor de gemeente is in dit model lager, maar in het geval van grote onzekerheden zal de marktpartij dit risico aan de voorkant in de prijs verwerken.

### *E. Marktpartij is eigenaar en exploitant*

De gemeente heeft slechts in beperkte mate invloed op het mobiliteits-aanbod en tarieven. Deze invloed kan worden uitgeoefend via het (wijzigen van) het omgevingsplan of een buitenplanse omgevingsplan wijziging. Bij een bestaande locatie kan de gemeente mogelijk enige sturing realiseren door middel van een vrijwillige overeenkomst.

Het kan ook gaan om eigendom en exploitatie door VvE's, in deze variant geeft de gemeente de regie bijna volledig uit handen en laat het risico over aan de marktpartijen. Dit zal zich echter vertalen in een lagere grondwaarde.

Het is goed om op te merken dat een externe belegger vaak geen interesse heeft in een VvE-constructie. Dit is een situatie waarin een deel van de parkeerplaatsen wordt verkocht aan private eigenaren. Een dergelijke constructie kan leiden tot complexe eigendomsstructuren en gedeelde verantwoordelijkheden, wat vaak niet aansluit bij de wensen van institutionele investeerders.

## Afwegingen bij het bepalen regierol

Om een keuze te maken over de regierol spelen afwegingen zoals de gewenste en noodzakelijke mate van regie, de financiële haalbaarheid en het risicoprofiel en de beschikbare kennis en capaciteit.

### *Mate van regie*

De gemeente kan ambitieuze beleidsdoelstellingen hebben op het gebied van bijvoorbeeld deelmobiliteit, de kwaliteit van gebouwde parkeervoorzieningen en tarieven. Om deze doelstellingen te bereiken, kan zij ervoor kiezen actief te sturen bij de ontwikkeling en exploitatie van de hub.

- Met een actieve regierol kan de gemeente invloed uitoefenen op de beschikbaarheid van deelmobiliteit en parkeertarieven. De gemeente is hierbij verplicht een kostprijs dekkend tarief te hanteren, om te voorkomen dat de gemeente door het exploiteren van haar eigen hubs een oneerlijk concurrentievoordeel creëert ten opzichte van commerciële parkeer-aanbieders.
- Bij privaat eigendom zou de gemeente ook parkeerruimte kunnen exploiteren, wat haar grip geeft op tarieven en het aandeel deelmobiliteit.
- Echter, bij volledig privaat eigendom en exploitatie heeft de gemeente beperkte mogelijkheden om te sturen, namelijk alleen op aantallen. Dit kan omdat zij het aantal parkeerplekken per type ontwikkeling heeft vastgelegd in het parkeerbeleid. De gemeente kan in de omgevingsvergunning expliciet vastleggen hoeveel parkeerplekken er moeten worden gerealiseerd en waar deze moeten komen (bijvoorbeeld op eigen terrein of in een parkeergarage).

### *Businesscase: financiële haalbaarheid en risicoprofiel*

Een belangrijke overweging bij mobiliteitshubs is de financiële impact. Om de financiële impact in kaart te brengen, is de totale businesscase voor mobiliteitshubs van belang. Het gaat om de realisatie, exploitatie, beheer en onderhoud.

De businesscase van een private partij verschilt op meerdere punten van die van een publieke partij:

| Privaat | Publiek |
|---|---|
| *Voordelen*<br>• Geen grote investeringen bij de gemeente<br>• Minder hoog risicoprofiel gemeente<br>• Beschikbare kennis en capaciteit markt | *Voordelen*<br>• Alle sturingsinstrumenten in één hand (regelgeving, handhaving, exploitatie)<br>• Mogelijkheid om tarieven laag te houden en mobiliteitsaanbod te sturen<br>• Aanpassen aan veranderende omstandigheden eenvoudig |
| *Nadelen*<br>• Weinig regie, afhankelijk van medewerking marktpartij<br>• Gevaar op monopoliepositie<br>• Hoge gebruikstarieven<br>• Bijsturen bij veranderende omstandigheden lastiger<br>• Marktpartij zal risico aanvangsleegstand incalculeren | *Nadelen*<br>• Hoog beslag op financiën en personeel gemeente<br>• Lage tarieven leiden mogelijk tot wachtlijsten<br>• Mogelijk ontbreken van kennis en kunde binnen de gemeente om hubs te realiseren en exploiteren |

- De financieringslast ligt lager bij publieke partijen door een lagere rente
- Lagere winst en risico bij publieke partijen
- Verschil in exploitatieperiode

Bovenstaande financiële verschillen kunnen een afweging zijn om als gemeente een actieve regierol op te pakken. De gemeente dient hierbij een afweging te maken op basis van haar risicobereidheid. De mate van risicobereidheid hangt af van het maatschappelijk belang van de ontwikkeling. Bij een groter maatschappelijk belang zal de gemeente meer risico willen nemen. Daarnaast is het, zonder overheidssteun, onwaarschijnlijk dat een marktpartij de organisatie en bekostiging op zich neemt indien een hub een onrendabele top heeft. Publieke partijen zijn dan aan zet om de ontwikkeling van de hub mogelijk te maken.

### *Kennis en capaciteit*

Een actieve rol van de gemeente vereist voldoende kennis en capaciteit. De benodigde verwerving en sturing vraagt meer van het gemeentelijk apparaat. De gemeente moet over voldoende expertise beschikken om een gemeentelijke ontwikkeling mogelijk te maken en deze actief aan te kunnen sturen.

## Publieke rolverdeling (provincie en gemeente)

Uit de afwegingen kan blijken dat een publieke rol de voorkeur heeft. Naast gemeenten kan ook de provincie een actieve rol spelen bij de publieke ontwikkeling van mobiliteitshubs, met name indien de hub een regionaal belang heeft. Deze rol kan grofweg in drie categorieën worden ingedeeld:

A. Stimulerende rol
B. Samenwerking
C. Initiërende rol

### *A. Stimulerende rol*

De provincie kan de realisatie van mobiliteitshubs stimuleren door middel van cofinanciering. Subsidies kunnen gemeenten en andere partijen aansporen om in hubs te investeren. Provincies zoals Overijssel[3] en Zeeland[4] hebben al succesvolle voorbeelden van cofinanciering toegepast.

Naast de cofinanciering van de realisatie, kan de provincie ook bijdragen aan de exploitatiekosten. Over het algemeen heeft de provincie echter niet de capaciteit om de exploitatie zelf uit te voeren. Dit wordt vaak overgelaten aan gemeenten, vervoerders of commerciële partijen, zoals parkeerexploitanten.

### *B. Samenwerking*

De provincie kan samen met gemeenten, de Rijksoverheid of andere partijen afspraken maken over de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Dit is met name relevant wanneer alle betrokken partijen baat hebben bij de realisatie ervan.

Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een streekhub, waarbij zowel omliggende landelijke gemeenten als de provincie profiteren van een verbeterd regionaal netwerk. Ditzelfde principe geldt voor stadsrandhubs, waar gemeenten en provincie gezamenlijk belang hebben bij de ontwikkeling.

In sommige gevallen neemt de provincie vanwege het regionale belang een coördinerende rol op zich. Zo vervult de provincie bij de ontwikkeling van de P+R-hub in Muiden de projectleidersrol, omdat deze hub bijdraagt aan de bereikbaarheid van zowel de regio als de gemeente Amsterdam.

3 https://regelen.overijssel.nl/Producten_en_diensten/Subsidies
4 https://www.zeeland.nl/subsidie-aanvragen/

### *C. Initiërende rol*

In sommige gevallen kan de provincie zelf het initiatief nemen om mobiliteitshubs te ontwikkelen, met name wanneer deze een bovenlokaal of regionaal belang hebben. Zo heeft de provincie Utrecht bij P+R Breukelen drie terreinen aangekocht om een parkeergarage en parkeren op maaiveld te realiseren.

## Verdeling van verantwoordelijkheden

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor lokale hubs, zoals wijkhubs en buurthubs. Bij hubs met een regionaal belang, zoals streekhubs, stadhubs en regiohubs, is het echter niet realistisch dat gemeenten deze volledig zelfstandig ontwikkelen en beheren, aangezien meerdere partijen hier belang bij hebben. Daarom is het wenselijk dat de provincie, in samenwerking met gemeenten, een stimulerende rol speelt.

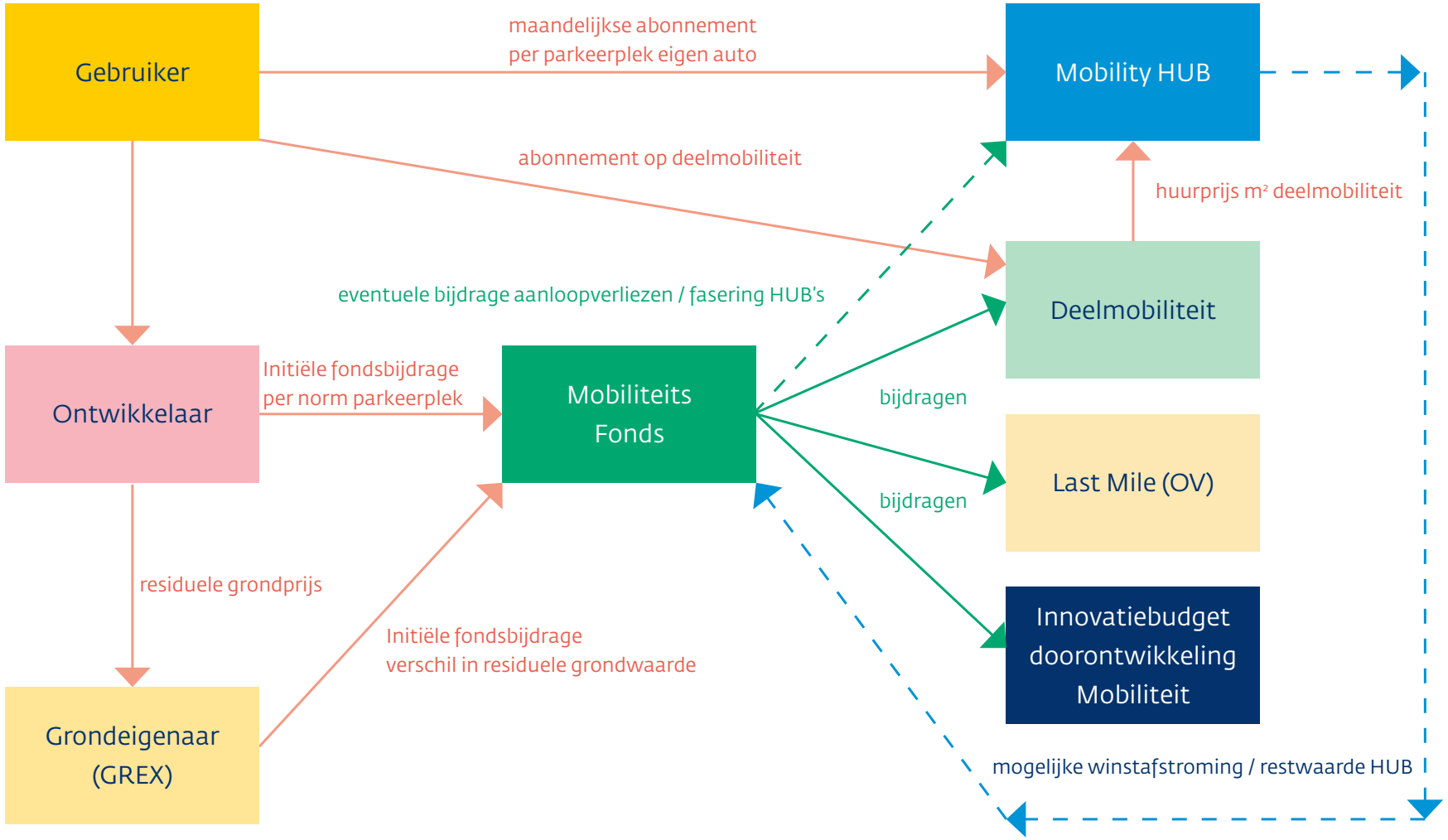
Naast gemeenten en provincies kan ook de Rijksoverheid een rol spelen in de ontwikkeling en het beheer van grotere hubs. Wanneer deze hubs zich bevinden langs hoofdspoorlijnen of snelwegen of woningbouwontwikkelingen versnellen, kunnen ze van nationaal belang zijn. In dergelijke gevallen kan de Rijksoverheid financieel bijdragen.

| Verzorgingsgebied | Type HUB | Mogelijke publieke rol |
|---|---|---|
| Lokaal | Buurthub | Gemeente |
| Lokaal | Wijkhub | Gemeente |
| Lokaal/Regionaal | Streekhub | Provincie en Gemeente |
| Lokaal/Regionaal | Stadshub | Provincie , Gemeente, Rijksoverheid |
| Regionaal | Stadrandhub | Provincie , Gemeente, Rijksoverheid |
| Regionaal | Corridorhub | Provincie , Gemeente, Rijksoverheid |

# 6 Verwerking businesscase en toerekenbaarheid



# 6 Verwerking businesscase en toerekenbaarheid



Een praktijkvoorbeeld hiervan is Merwe-Vierhavens in Rotterdam, hier is een bestemmingsreserve opgericht genaamd 'Mobiliteitsfonds M4H'.

- In plaats van dat elke ontwikkelaar zelf parkeervoorzieningen aanlegt, neemt het fonds de financiering van de centrale hubs op zich.
- De gemeente berekent hiervoor de benodigde bijdrage van de ontwikkelaar per parkeerplaats. De hoogte van deze fondsafdracht is afhankelijk van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- Volgens het geldende parkeerbeleid moet er per woning een bepaald aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bij een parkeernorm van bijvoorbeeld 0,8 moeten er voor 100 woningen 80 parkeerplaatsen komen.
- In plaats van dat elke ontwikkelaar zelf parkeervoorzieningen aanlegt, neemt het fonds de financiering van de hubs op zich.
- De gemeente berekent hiervoor de benodigde bijdrage per parkeerplaats. Dit gebeurt door de bouwkosten van de parkeerplaats die de ontwikkelaar eerst zelf (ondergronds) moest realiseren (bijvoorbeeld € 40.000 per plek) te vergelijken met de verwachte opbrengsten (bijvoorbeeld € 25.000 per plek). Het verschil – in dit geval € 10.000 – vormt de zogeheten onrendabele top. Deze wordt als fondsafdracht doorberekend aan de ontwikkelaar.
- De totale bijdrage per woning wordt vervolgens berekend door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de onrendabele top. In dit voorbeeld zou de bijdrage voor één woning bij een parkeernorm van 0,8 uitkomen op 0,8 × € 10.000 = € 8.000. Dit bedrag wordt afgedragen aan het fonds (bestemmingsreserve).
- Wanneer de hub in gebruik wordt genomen genereert deze inkomsten (abonnementen, kortparkeren etc.). Deze inkomsten landen vervolgens (naast de afdracht van de ontwikkelaren en grondexploitatie) ook in het mobiliteitsfonds.
- De opbrengsten uit het mobiliteitsfonds worden verdeeld over diverse onderdelen.
  - Deelmobiliteit en last-mile openbaar vervoer (OV) worden ondersteund met bijdragen uit het fonds.
  - Een deel van het fonds is gereserveerd voor een innovatiebudget, dat bedoeld is voor de doorontwikkeling van mobiliteit.
- Omdat in het begin niet direct alle opbrengsten binnen zijn, zal er vanuit de gemeente extra dekking (bijvoorbeeld een investeringskrediet) nodig zijn voor de realisatie van de mobiliteitshub, maar ook om de aanloopverliezen in de exploitatie van de mobiliteitshub af te dekken.

## Toerekenbaarheid

In het voorbeeld van het mobiliteitsfonds draagt slechts één grondexploitatie bij aan het fonds. In de praktijk kan dit anders zijn. Bewoners uit verschillende grondexploitatiegebieden kunnen bijvoorbeeld gebruikmaken van de hub, of deze kan zelfs regionaal worden gebruikt. In dat geval is de hub niet toe te rekenen aan één grondexploitatie, maar aan meerdere (exploitatie) gebieden.

Om te bepalen welk gebied zou moeten bijdragen, wordt aangesloten bij de PTP-criteria die gelden voor het kostenverhaal. Dit kan bijvoorbeeld door het verzorgingsgebied van de hub en de potentiële gebruikers te onderzoeken. Hier kan ook het 'bestaand gebied' onder vallen. Voor bestaande wijken financiert de gemeente de hub. Het uitgangspunt van de verdeelsleutel, op basis van de PTP-criteria, is dat de kosten evenredig worden verdeeld op basis van het verwachte gebruik (= profijt) van de voorziening.

De verdeelsleutel kan hier gebaseerd zijn op het aantal woningen binnen het verzorgingsgebied.

**Voorbeeld**
Een voorbeeld kan zijn bij de aanleg van een hub (parkeergarage).
Deze kost € 10.000.000 en wordt gebruikt door:

- Wijk A (nieuwe gebiedsontwikkeling): bezit 30% van de woningen in het verzorgingsgebied
- Wijk B (nieuwe gebiedsontwikkeling): bezit 50% van de woningen in het verzorgingsgebied
- Overige gebieden (bestaande wijken): bezitten 20% van de woningen in het verzorgingsgebied

De kostenverdeling is:
- Wijk A, ontwikkelaar X betaalt € 3.000.000.
- Wijk B, ontwikkelaar Y betaalt € 5.000.000.
- De overige gebieden (bestaande wijken), gemeente draagt € 2.000.000 bij.

Als de hub regionaal wordt gebruikt, kunnen gemeenten overwegen een samenwerkingsverband aan te gaan om gezamenlijk de kosten te dragen.

Daarnaast kunnen ook andere overheidslagen, zoals de provincie of zelfs het Rijk, een financiële bijdrage leveren. Bij een hub met regionaal of nationaal belang valt deze niet altijd onder het kostenverhaal en ligt de verrekening hiervan dus niet altijd vast binnen dat kader. De hub zal dan bekostigd moeten worden via gebruikersopbrengsten of door middel van formele afspraken tussen de betrokken stakeholders over de verdeling van kosten.

# Bijlage fictieve casus

## Fictieve casus gemeente Wandelland

Gemeente Wandelland is van plan een mobiliteitshub te realiseren binnen project Futura. De gebiedsontwikkeling richt zich op de transformatie van het gebied tot een stedelijk milieu met de toevoeging van circa 800 woningen.

Het parkeren voor zowel bewoners als bezoekers wordt opgelost door een centraal gelegen hub. De parkeerplaatsen voor bewoners worden niet exclusief aan hen toegekend, maar zij kunnen een gebruiksrecht kopen of huren. Hierdoor is dubbelgebruik mogelijk.

- Op basis van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren, zouden circa 800 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.
- Omdat dubbelgebruik mogelijk is, wordt de parkeerbehoefte berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met de hoogste bezettingsgraad.
- Door de reductie van het dubbelgebruik komt het aantal benodigde plaatsen uit op 700. Daarnaast biedt de mobiliteitshub vijf deelauto's aan. Volgens de parkeernormennota vervangt één deelauto vijf particuliere auto's, waardoor de parkeerbehoefte verder daalt naar 675 plaatsen.

Om de haalbaarheid van dit plan te onderzoeken, worden vijf punten onderzocht:

### *A. Stichtingskosten*

De investeringskosten blijken de grootste variabele factor te zijn bij het opstellen van de businesscase. De keuze tussen onder meer prefab- en traditionele constructiemethoden, bovengronds of ondergrondse bouw heeft grote invloed op de financiële haalbaarheid. Het bouwen van een prefab-mobiliteitshubs gebeurt op steeds meer locaties en is kostentechnisch aanzienlijk efficiënter dan traditionele bouw-methoden. De technische levensduur is daarnaast zo goed als gelijk.

- Gemeente Wandelland kiest daarom voor de realisatie van een bovengrondse prefab-parkeergarage, maar met een hoogwaardige afwerking om bij te dragen aan de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling.
- De kosten voor de gewenste afwerkingsniveau en verschijningsvorm liggen tussen de € 18.000 en € 23.000 per parkeerplaats, exclusief onder andere eventuele meerkosten voor voorzieningen in de plint.



*Figuur 1. Referentiebeelden mobiliteitshub.*

### *B. Opbrengsten*

De tarieven voor de berekening van de opbrengsten zijn gebaseerd op de momenteel geldende parkeertarieven voor parkeergarages in gemeente Wandelland en tarieven van vergelijkbare gebieden.

- Voor een bewonersabonnement wordt daarom uitgegaan van €100 per maand.

- Het parkeertarief in de omliggende wijken bedraagt €3,00 per uur. Daarom wordt voor het kortparkeertarief eveneens €3,00 per uur gerekend.

| **tarieven (€) per 1-1-2025** | | |
|---|---|---|
| *Tarieven* | | |
| tarief kortparkeren | € 3,00 | per uur |
| *Abonnementen* | | |
| abonnement woningen | € 1.200 | per jaar |
| abonnement voorzieningen | € 750 | per jaar |
| abonnement deelautoplekken | € 375 | per jaar |

- Voor deze woningen is een parkeernorm van 1 aangehouden. Om het aantal abonnementen voor de woningen te bepalen, is het bezoekersdeel van 0,2 hiervan afgetrokken. Hierdoor komt het aantal bewonersabonnementen op 640.
- Bezoekers van de woningen parkeren tegen een vast uurtarief. Er is rekening gehouden met gemiddeld 1,5 uur bezoekersparkeren per woning per week. Dit komt neer op circa 62.400 bezoekersuren per jaar.

## C. *Exploitatiemodellen - publiek versus privaat*

De gemeente kan eigenaar zijn van een mobiliteitshub, zowel binnen de gemeentelijke organisatie als via een aparte entiteit (bijvoorbeeld een parkeerbedrijf) die volledig in eigendom is van de gemeente, maar een eigen organisatiestructuur en financiële structuur heeft. Daarnaast kan de gemeente de realisatie en exploitatie ook overlaten aan private partijen.

De parkeerexploitatie van een private en publieke partij kennen verschillende uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

| **Uitgangspunten exploitatie** | **gemeente** | **privaat** |
|---|---|---|
| *Afschrijving* | | |
| Gebouw | 40 jaar | 60 jaar |
| Installaties | 20 jaar | 30 jaar |
| *Indices* | | |
| Rente | 2,0% | 4,0% |
| Disconteringsvoet | 2,0% | 4,0% |
| Winst en risico | 0,0% | 5,0% |

- De gemeente Wandelland onderzoekt of zij de mobiliteitshub zelf wil realiseren en exploiteren of dit zal overlaten aan private partijen. Vervolgens wordt de gewenste verschijningsvorm, inclusief de bijbehorende bouwkosten, doorgerekend voor zowel het publieke als het private scenario.
- In de onderstaande tabel is het resultaat weergegeven op basis van de Netto Contante Waarde (NCW).

| **NCW (€) per 1-1-2025** | | |
|---|---|---|
| *netto contante waarde* | *totaal* | *per plek* |
| publiek | (€ 6.940.000) | (€ 10.283) |
| privaat | (€ 8.200.000) | (€ 12.144) |

| Uitgangspunten | | |
|---|---|---|
| *Kosten* | | |
| bouwkosten | € 21.000 | per parkeerplaats |
| beheerkosten | € 565 | per parkeerplaats per jaar |
| dotatie groot onderhoud | € 165 | per parkeerplaats per jaar |
| *Index* | | |
| kostenstijging | 2% | |
| opbrengstenstijging | 2% | |

## D. Resultaat

Zowel de publieke als de private variant kent een onrendabele top in de parkeerexploitatie. Dit betekent dat de stichtingskosten en beheerlasten hoger zijn dan de geprognotiseerde opbrengsten uit abonnementen en kortparkeren. De publieke variant heeft een minder negatief resultaat door lagere financieringslasten en een lager winst- en risicopercentage.

- Een mogelijkheid om het resultaat te verbeteren is door te kiezen voor een minder hoogwaardige afwerking van de mobiliteitshub.
  Daarnaast is het uitgangspunt nu dat de hub uitsluitend wordt gebruikt door bezoekers van woningen. Wanneer de hub ook wordt ingezet voor parkeren voor bijvoorbeeld bedrijven, commerciële of maatschappelijke voorzieningen, zullen de opbrengsten uit het kortparkeren toenemen.
- Het tekort op de mobiliteitshub zou ook (deels) kunnen worden doorberekend aan de ontwikkelaar(s) in het gebied. De ontwikkelaar levert dan een initiële bijdrage aan een door de gemeente opgezet mobiliteitsfonds (zie hoofdstuk 6). Dit bedrag per woning wordt berekend als volgt: de onrendabele top per parkeerplaats vermenigvuldigd met het aantal te realiseren parkeerplaatsen, gebaseerd op de parkeernorm. De onrendabele top is gebaseerd op de kosten die ontwikkelaars zouden maken als zij zelf (ondergrondse) parkeerplaatsen zouden moeten realiseren.
- Bovendien kan de grondexploitatie in het gebied bijdragen aan het tekort. Door de realisatie van de mobiliteitshub kunnen namelijk hogere dichtheden worden gerealiseerd, wat resulteert in een hogere residuele grondwaarde in de grondexploitatie.

## E. Voorbeeldberekening: Discounted Cashflow

Hieronder is een voorbeeldberekening van de gemeentelijke exploitatie weergegeven.

- In de eerste jaren is rekening gehouden met een aanvangsleegstand voor de opbrengsten. Dit is in het eerste jaar 100% (vanwege de bouwperiode), in het tweede jaar 63% en in het derde jaar 25%.

| Opex Gemeente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *jaar* | *afschrijving* | *rente* | *exploitatiekosten excl. btw* | *groot onderhoud* | *opbrengsten ex. btw* | *NCW cummulatief* |
| | | | | | | |
| 2025 | | | € 399.978 | € 111.375 | 0 | **€ 501.326** |
| 2026 | € 425.000 | € 283.500 | € 407.978 | € 113.603 | € 302.546 | **€ 1.393.083** |
| 2027 | € 425.000 | € 274.995 | € 416.137 | € 115.875 | € 617.195 | **€ 1.972.670** |
| 2028 | € 425.000 | € 266.490 | € 424.360 | € 118.192 | € 839.385 | **€ 2.337.595** |
| 2029 | € 425.000 | € 257.985 | € 432.949 | € 120.556 | € 856.173 | **€ 2.682.287** |
| ... | .. | ..... | ..... | ..... | ..... | **...** |
| 2064 | € 494.133 | € 19.765 | € 865.850 | € 241.098 | € 1.712.250 | **€ 6.941.258** |

# Colofon

De provincie staat voor grote maatschappelijke opgave aan de lat zoals de woningbouw, klimaatdoelstellingen en bereikbaarheid. Daarom investeert Noord-Holland de komende jaren in innovaties, datatoepassingen en duurzame vervoersoplossingen, zoals deelmobiliteit en (goederen)vervoer over water. Deze handreiking komt voort uit het programma Focus Smart Mobility 2022-2025 (noord-holland.nl /smartmobility) om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken, voor nu en de toekomst. In deze handreiking is de studie 'Smarthub-integratieladder' uitgewerkt en toegepast op mobiliteitshubs in Noord-Holland.

Begeleiding van provincie Noord-Holland Paul Chorus - beleidsadviseur mobiliteit en gebiedsontwikkeling.

**Onderzoek en rapport**
Het onderzoek is uitgevoerd en het rapport is opgesteld door Pas BV in opdracht van de provincie Noord-Holland en is onderdeel van het programma Focus Smart Mobility 2022-2025.

- Martijn Kooiman (PAS bv)
- Isa Teule (PAS bv) en
- Marc Moonen (Kwirkey)

Contact: Paul Chorus – chorusp@noord-holland.nl
Grafische verzorging: The Creative Hub – Canon

Haarlem, augustus 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**

V. Evers

BU/BSP/STUD

Telefoonnummer 06-10924889

eversv@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

27 NOV. 2025

**Kenmerk**

2457604/2460239

**Uw kenmerk**

**Betreft: Aanpak variantenstudie N203 Krommenie**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Aanpak variantenstudie N203 Krommenie

**Inleiding**

Op 27 mei 2025 hebben wij u per brief geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 (kenmerk 2405273/2406785). Uit de resultaten bleek dat er geen robuuste oplossing is. We hebben aangegeven te stoppen met de verdere uitwerking van het Landschapsplan en alternatief 7. Dit is vastgelegd in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), vastgesteld door uw Staten op 3 november 2025. Wel gaan we samen met de regio het gesprek aan met het Rijk over de doorstroming op het wegennet in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en het bereikbaar houden van de regio.

Daarnaast is in het iMPI opgenomen dat wij een variantenstudie gaan starten naar de N203 Krommenie met als doel het beperken van de overlast van het verkeer door een andere inrichting van de N203. Onderdeel van de variantenstudie is alternatief 2 uit het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9. Met deze brief willen wij u informeren over de aanpak en doorlooptijd van de variantenstudie. Het Plan van Aanpak en Participatieplan hebben we als bijlage toegevoegd bij deze brief.

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

Doel van de variantenstudie

De variantenstudie richt zich op de N203 tussen de aansluiting met de N246 en Busch en Dam. De beide kruispunten zijn onderdeel van de studie. Het doel van de studie is het **beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een**

**andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Daarbij worden de effecten op de doorstroming van het verkeer in beeld gebracht.

Te onderzoeken varianten

Tijdens het onderzoek naar een Robuuste Oplossing Verbinding A8-A9 is een aantal varianten geopperd. Deze varianten krijgen een plek binnen de variantenstudie. De onderstaande denkrichtingen worden onderzocht:

- Variant '50-km inrichting 2x2': het inrichten van de bestaande weg conform de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
- Variant '50-km inrichting 2x1': het inrichten van de bestaande weg conform de richtlijnen van een 50 km/u inrichting waarbij het profiel versmald wordt naar 2x1 rijstroken;
- Variant 'Naast het spoor 2x2': 2x2 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Naast het spoor 2x1': 2x1 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Verdiepte ligging': het bestaande Alternatief 2 uit het project Verbinding A8-A9 met een verdiepte ligging (schetsontwerp aangepast naar aanleiding van notitie tunnelveiligheid uit onderzoek Robuuste oplossing).

Naast bovenstaande varianten wordt onderzocht wat verkeers-management kan betekenen. Met verkeersmanagement wordt het doorgaande verkeer zoveel mogelijk verleid en gestuurd via andere routes dan de N203. Bijvoorbeeld via de A9 en de N246/N244.

Aanpak en participatie

Vanaf januari start een advies- en ingenieursbureau met het ontwerpen van de varianten. Daarnaast voeren zij een aantal bepalende onderzoeken uit zoals kabels en leidingen, verkeer, lucht, geluid, ruimtegebruik en stikstofdepositie.

De resultaten worden besproken met de omgeving. Daarvoor wordt een klankbordgroep opgericht met vertegenwoordigers uit Krommenie en Assendelft. Maar ook belangenverenigingen als ANWB en Fietsersbond worden uitgenodigd deel te nemen aan de klankbordgroep.

De klankbordgroep komt een aantal keer bij elkaar om de ontwerpen te bespreken en te beoordelen. Op die manier ontstaat inzicht in de mate van draagvlak voor de verschillende varianten en kunnen inzichten van de direct belanghebbenden worden meegenomen.

Het advies- en ingenieursbureau vult een beoordelingskader in, waar de mate van draagvlak onderdeel van is. Dit leidt tot een advies voor een

Voorkeursvariant. Na het zomerreces van 2026 vindt de besluitvorming plaats over de Voorkeursvariant.

Samenwerking

Gedurende het traject werken we nauw samen met de gemeente Zaanstad. Zij willen graag betrokken worden tijdens de variantenstudie, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau. De projectorganisatie is daarop ingericht.

Programmatische aanpak N203

Rond de N203 werken we op dit moment aan een aantal projecten. Om de voortgang te bewaken en om te voorkomen dat de projecten elkaar in de weg zitten, wordt een programmatische aanpak ingericht. Hierdoor ontstaat wisselwerking tussen de verschillende projecten en kunnen ze elkaar versterken. Het gaat in ieder geval om de volgende projecten:

- Variantenstudie N203 Krommenie;
- Bruggen Krommenie;
- Leefbaarheidsmaatregelen N203 Krommenie/Assendelft.

Ook de gemeente Zaanstad werkt aan projecten en maatregelen rond de N203. Samen met de gemeente geven we invulling aan het programma. De komende tijd wordt de programmatische aanpak verder uitgewerkt en zichtbaar.

**Tot slot**

In de Statenvergadering van 3 november 2025 heeft een aantal partijen aangegeven dat deze variantenstudie hoge prioriteit heeft. Wij herkennen de urgentie en gaan u op regelmatige basis informeren over de voortgang van deze studie. Bijvoorbeeld wanneer de schetsontwerpen van de varianten klaar zijn en wanneer we de mening van de inwoners hebben gepeild. Ongeveer ieder kwartaal komen wij met een voortgangsbericht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris M.J.H. van Kuijk

voorzitter A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Plan van Aanpak Variantenstudie N203 Krommenie
2. Participatieplan Variantenstudie N203 Krommenie

Provincie Noord-Holland

# N203-19 Herinrichting N203 Krommenie

## Plan van Aanpak Variantenstudie

| Colofon | |
|---|---|
| Versie | 4 |
| Status | Definitief |
| Datum | 13 november 2025 |
| Documentkenmerk | N203-19_1400_D200 |
| Auteur(s) | S. Bosua, V. Evers |
| Collegiale toets | J. Roest |
| | |
| Opdrachtgever | M. Buis |
| Projectmanager | V. Evers |
| Projectsecretaris | C. Timmer |
| Ketenadviseur BEL/MOB | L. Kleiterp |
| Ketenadviseur BU/INFRA | T. v/d Giesen |
| Ketenadviseur BU/BHR | C. van Zwol |

| Parafenroute | Datum | Paraaf |
|---|---|---|
| **Projectmanager**<br>V. Evers | 13-nov-25 | VE |
| **Gebiedsmanager**<br>M. Buis | 13-nov-25 | MB |
| **Unitmanager**<br>B. Hol | 14-nov-25 | BH |

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 2
Leeswijzer ..... 3
2. Scope ..... 4
2.1 Aanleiding ..... 4
2.2 Doel ..... 4
2.3 Beoogde resultaat ..... 5
2.4 Opdracht ..... 5
3. Projectcontext ..... 6
3.1 Uitgangspunten ..... 6
3.2 Raakvlakken ..... 7
3.3 Kaders ..... 8
4. Aanpak en werkwijze ..... 10
4.1 Stap 1: Participatieplan ..... 10
4.2 Stap 2: Voorbereiden Variantenstudie ..... 10
4.3 Uitvoeren Variantenstudie ..... 11
4.4 Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant ..... 12
4.5 Stap 5: Statusrapport ..... 12
5. Projectorganisatie ..... 13
5.1 Projectgroep (PG) ..... 13
5.2 Opdrachtgever (OG) en ketenadviseurs ..... 13
5.3 Adviesgroep (AG) ..... 14
5.4 Partners ..... 14
5.5 Overlegstructuur en escalatieniveaus ..... 15
5.6 Bestuurlijke structuur ..... 15
6. Projectbeheersing ..... 16
6.1 Geld ..... 16
6.2 Risico ..... 16
6.3 Tijd ..... 16
6.4 Informatie ..... 17
6.5 Kwaliteit ..... 17
7. Bijlagen ..... 18

# 1. Inleiding

De N203 Krommenie is een drukke verkeersader met ongeveer 43.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze drukte zorgt voor overlast in de directe omgeving. In de iNHi[1] staat de N203 in de top 10 van knelpunten voor een gezonde leefomgeving. Daarnaast staat de N203 op plek 10 in de knelpunten voor doorstroming wegverkeer. De omgeving kijkt al lange tijd uit naar een passende oplossing en een verbetering van de lokale verkeerssituatie. Lange tijd werd de oplossing voor deze problematiek gezocht in een verbinding tussen de A8 en de A9. De afgelopen jaren is er onderzoek gedaan naar een mogelijk robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8 en de A9. Dit onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is in mei 2025 afgerond. De eindconclusie van dat onderzoek is dat, op basis van de onderzoeksresultaten, de provincie niet verder gaat met plannen voor een alternatieve verbinding tussen de A8 en de A9. De onderzochte verbindingen inclusief het Golfbaanalternatief met het landschapsplan, waar eerder de voorkeur naar uitging, verbeteren de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal niet of nauwelijks. Daarnaast zijn de stikstofeffecten van de verbindingen zo groot, dat ze niet haalbaar en uitvoerbaar zijn binnen de huidige wet- en regelgeving. Het onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is gezamenlijk uitgevoerd met diverse projectpartners (diverse gemeenten, de VRA en RWS).




*Afbeelding 1: overzicht onderzochte alternatieven in onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9. De rode stippellijn is het Golfbaanalternatief, de groene stippellijn is alternatief 7 en de blauwe stippellijn alternatief 2.*

[1] iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur.

In het onderzoek naar de robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8-A9 is ook gekeken naar een alternatief met een verdiepte ligging langs de bestaande route van de N203 door Krommenie (alternatief 2). Dat alternatief heeft nauwelijks effect op de regionale bereikbaarheid en kent een uitdaging met betrekking tot de stikstof- en milieueffecten. Uit de onderzoeksresultaten naar alternatief 2 kwamen wel een aantal mogelijk positieve effecten op de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid naar voren. Deze aanknopingspunten vormen de aanleiding om een variantenstudie voor de N203 Krommenie te starten.

## Leeswijzer

Dit Plan van Aanpak richt zich op de Variantenstudie uit de studiefase van projecten. Het project Verbinding A8-A9 kan als Alternatievenstudie gezien worden waaruit een variant via het bestaande tracé de voorkeur geniet. Daarnaast kijkt dit plan van aanpak verder richting uitwerking van de voorkeursvariant en overdracht richting realisatie (uitvoering).

In hoofdstuk 2 wordt de scope van de Variantenstudie beschreven. In hoofdstuk 3 volgt de projectcontext met uitgangspunten en raakvlakken. In het vierde hoofdstuk komt de aanpak aan bod. In het vijfde hoofdstuk de projectorganisatie, waaronder de samenwerking met projectpartners. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de projectbeheersing beschreven.

# 2. Scope

## 2.1 Aanleiding

Voor het project Verbinding A8-A9 is een onderzoek uitgevoerd naar een robuuste oplossing. De effecten van drie alternatieven zijn onderzocht:

- Alternatief 2 (een verdiepte ligging voor doorgaand verkeer van de N203 in Krommenie);
- Alternatief 3 (Golfbaanalternatief met Landschapsplan);
- Alternatief 7 (route langs Kreekrijk).

Uit het onderzoek is gebleken dat er geen robuuste oplossing is voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio en de leefbaarheid langs de N203 in Krommenie. Wel biedt alternatief 2 (via de N203 in Krommenie) aanknopingspunten om de situatie in Krommenie en Assendelft te verbeteren:

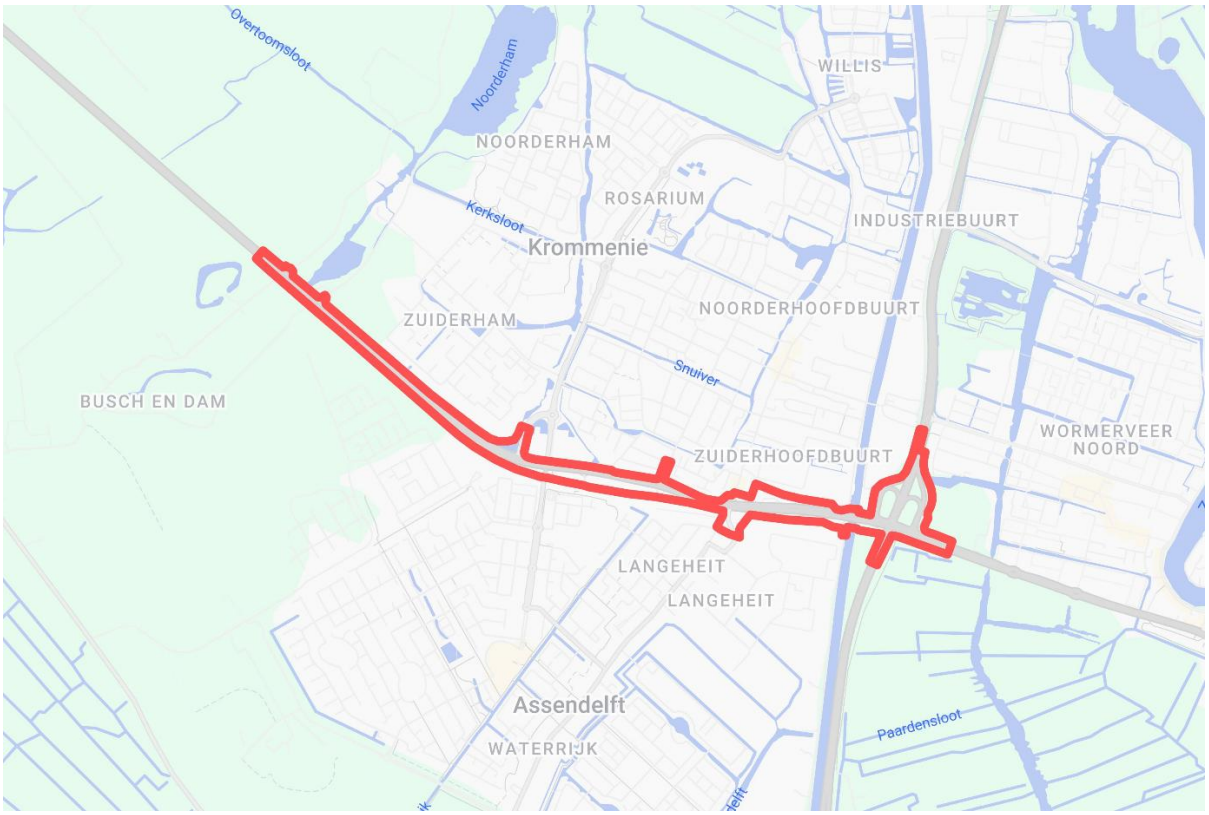
- Door een verdiepte ligging neemt de geluidsbelasting af;
- Door een lagere snelheid op het gedeelte tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan neemt de luchtkwaliteit op die locatie toe;
- Door ontvlechting van doorgaand verkeer en lokaalverkeer neemt de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid toe.

Het project Verbinding A8-A9 is onderdeel van het coalitieakkoord ‘Verbinding vooruit!’. In het akkoord is opgenomen dat voor het einde van de coalitieperiode (voorjaar 2027) duidelijkheid wordt geboden. Om die duidelijkheid te krijgen is een variantenstudie nodig om de aanknopingspunten van alternatief 2 verder te onderzoeken.

## 2.2 Doel

Het doel van het project is het **beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Met overlast wordt bedoeld: geluidsbelasting, luchtkwaliteit, verkeersdruk en verkeersveiligheid. Met lokale bereikbaarheid wordt bedoeld een goede afwikkeling van het verkeer binnen Krommenie en Assendelft-Noord.

Het projectgebied voor de variantenstudie N203 Krommenie loopt van de kruising van Busch en Dam tot en met de kruising met de N246, inclusief beide kruispunten (van hectometer 49,7 tot en met hectometer 52,7). Binnen het projectgebied worden alle aansluitingen op de N203 meegenomen, inclusief de aantakkende wegen en het stationsgebied in Krommenie. In de onderstaande afbeelding is het projectgebied weergegeven. De grens is niet hard daar waar het gaat om de aantakkende wegen. Op internet is een gedetailleerde kaart te raadplegen: Online kaart scope.




*Afbeelding 2: Overzichtstekening projectgebied*

## 2.3 Beoogde resultaat

Het beoogde resultaat van de variantenstudie is een **Voorkeursvariant voor het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie** (oplevering vierde kwartaal 2026). Het eindresultaat van deze opdracht is een Statusrapport met uitgewerkte voorkeursvariant tot het niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO) en bijbehorende SSK-raming (oplevering vierde kwartaal 2027).

## 2.4 Opdracht

De uitkomsten van alternatief 2 uit het onderzoek naar een robuuste oplossing vormen input voor de variantenstudie. Dat betekent dat één van de varianten het schetsontwerp van alternatief 2 is met een verdiepte ligging voor het doorgaande verkeer.

De opdracht is het **uitvoeren van de Variantenstudie N203 Krommenie**. De variantenstudie moet in de tweede helft van 2026 worden afgerond zodat in het vierde kwartaal van 2026 besluitvorming kan plaatsvinden over de voorkeursvariant. Daarna zal deze nog worden uitgewerkt tot een maakbaar ontwerp en landen in een statusrapport. Vervolgens kan het project promoveren naar de planfase (uitvoeringsfase). Besluit hiertoe wordt in november 2027 aan PS voorgelegd in de voordracht van het iMPI 2028-2035.

# 3. Projectcontext

## 3.1 Uitgangspunten

*Varianten*
Tijdens het onderzoek naar een Robuuste Oplossing Verbinding A8-A9 is een aantal varianten geopperd. Deze varianten krijgen een plek binnen de variantenstudie. De onderstaande denkrichtingen voor de varianten worden onderzocht:

- Variant '50-km inrichting 2x2': het inrichten van de bestaande weg volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
- Variant '50-km inrichting 2x1': het inrichten van de bestaande weg volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting waarbij het profiel versmald wordt naar 2x1 rijstroken;
- Variant 'Naast het spoor 2x2': 2x2 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Naast het spoor 2x1': 2x1 rijstroken, zoveel mogelijk langs het spoor om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten;
- Variant 'Verdiepte ligging': het bestaande Alternatief 2 uit project Verbinding A8-A9 met een verdiepte ligging (schetsontwerp aangepast naar aanleiding van notitie tunnelveiligheid uit onderzoek Robuuste oplossing);

Naast bovenstaande varianten wordt onderzocht wat verkeers-management kan betekenen. Met verkeersmanagement wordt het doorgaande verkeer zoveel mogelijk verleid en gestuurd via andere routes dan de N203. Bijvoorbeeld via de A9 en de N246/N244.

De aanpak moet aandacht besteden aan het inventariseren van andere varianten, met daarbij aandacht voor de gevraagde snelle doorlooptijd van de studie (maximaal 1 jaar).

De voorkeursvariant kan bestaan uit zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen, zoals verkeersmanagement. Daar waar het kan worden onderdelen eerder uitgevoerd.

*Aandachtspunten verdiepte ligging*
In het ontwerp (zie bijlage 1 voor Schetsontwerp Alternatief 2) wordt het lokaalverkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. Het doorgaande verkeer maakt gebruik van een weg met een deels verdiepte ligging langs het spoor, zonder aansluitingen op het lokale verkeer. Dit om een optimale doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Het lokaalverkeer blijft gebruik maken van de bestaande weg, die wordt versmald tot 2x1 rijstrook.

Bij de verdiepte ligging is een aantal aandachtspunten van belang:

- Inpassing ter hoogte van Vlietsend / spoorwegovergang;
    - Uitvoering tunnelbak
    - Kabels en leidingen
    - Nabijheid spoor
- Over of onder bestaande Jan Brassertunnel;
- Uitvoerbaarheid ter hoogte van Vlietsend / spoorwegovergang (verkeersmaatregelen).

*Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie*
Een aantal maatregelen uit project N203-16 Leefbaarheidsmaatregelen krijgen een plek in de variantenstudie, waaronder:

- Herinrichting stationsgebied Krommenie-Assendelft;
- Fietsoversteek t.h.v. Vlietsend (mogelijkheden voor een fietstunnel).

Dit wordt gezien als een raakvlakproject en er vindt nauwe afstemming plaats.

*Richtlijnen*
Het project wordt binnen de ontwerprichtlijnen van de provincie en de projectpartners ontworpen. Een ontwerpeis is dat het ontwerp voldoet aan de ERBI-richtlijnen van de provincie Noord-Holland, voor zover het gaat om de wegdelen buiten de bebouwde kom. De wegdelen binnen de bebouwde kom moeten voldoen aan de CROW-richtlijnen. Ook dient te worden voldaan aan de uitgangspunten van de MRA Metropolitane fietsroutes.

*Overige uitgangspunten*

- De effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) en doorstroming worden geactualiseerd voor de Variantenstudie N203 Krommenie;
- De effecten van de varianten worden vergeleken met de referentiesituatie 2040 waarbij geen maatregel(en) wordt getroffen;
- Voor het thema veiligheid worden de effecten op verkeersveiligheid in beeld gebracht;
- Voor het thema leefbaarheid worden de effecten op gezondheid (luchtkwaliteit en geluidsbelasting) en barrièrewerking in beeld gebracht;
- Voor het onderdeel luchtkwaliteit wordt gekeken naar de waarden $PM_{2,5}$, $PM_{10}$ en $NO_2$;
- Voor het onderdeel luchtkwaliteit worden de resultaten van de huidige luchtkwaliteitsmeting ($PM_{2,5}$, $PM_{10}$ en $NO_2$) op de N203 meegenomen (oplevering eindresultaten ca. april 2026);
- Voor het thema doorstroming worden de effecten op verkeersintensiteiten (waaronder sluipverkeer), kruispuntafwikkeling (cyclustijden en wachtrijen) en reistijd in beeld gebracht op zowel de N203 als op de aantakkende wegen;
- Voor het verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van het Zaans verkeersmodel;
- De effecten op landschappelijke en stedelijke inpassingen worden in beeld gebracht met oog voor barrièrewerking;
- De fietsroute langs de N203 is een doorfietsroute. In de ontwerpen wordt daar rekening mee gehouden.

## 3.2 Raakvlakken

*Verbinding A8-A9 (voorloper van deze opdracht)*
In het verleden zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar de verbinding A8-A9. Een aantal van deze onderzoeken heeft betrekking op de N203. Deze onderzoeken zijn recent (vanaf 2022) en kunnen worden gebruikt als data in de Variantenstudie N203 Krommenie.

*Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie-Assendelft*
Er zijn diverse leefbaarheidsmaatregelen gepland in en langs de N203 in Krommenie. Deze vinden separaat plaats van de Variantenstudie. De leefbaarheidsmaatregelen betreffen o.a. het vervangen van de verkeerslichten door slimmere verkeerslichten en het plaatsen van geluidwerende vangrails. Er wordt ook een aantal leefbaarheidsmaatregelen Krommenie-Assendelft integraal opgenomen in de Variantenstudie N203 Krommenie (zie hoofdstuk 3.1 uitgangspunten).

*Luchtkwaliteitsmeting langs de N203 in Krommenie 2025 door TNO*
In de periode november 2024 tot eind januari 2026 laat de Provincie Noord-Holland een Luchtkwaliteitsmeting uitvoeren door TNO langs de N203. De uitkomsten van die luchtkwaliteitsmeting worden meegenomen in de Variantenstudie.

*Vervangen bruggen Krommenie*
De bruggen in de N203 over de Nauernasche Vaart worden vervangen. De nieuwe bruggen zijn uitgangspunt voor de Variantenstudie N203. Daarnaast is tijdens de vervanging van de bruggen (2027-2030) sprake van minder wegcapaciteit op de N203. De effecten daarvan worden gemonitord en kunnen goede input zijn voor de verdere uitwerking van de voorkeursvariant.

*Maatregelen Zaans Mobiliteitsplan Noord*
De gemeente Zaanstad heeft een mobiliteitsplan voor Zaanstad Noord vastgesteld. Onderdeel van het plan zijn maatregelen in Krommenie voor het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Een beperkt aantal maatregelen heeft mogelijk een raakvlak met de N203 en daarmee met de Variantenstudie.

*Integraal Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Zaanstad Noord*
Voor Assendelft is een mobiliteitsplan opgesteld als uitwerking van het Zaans Mobiliteitsplan. De maatregelen uit het mobiliteitsplan zijn onderdeel van het integraal uitvoeringsprogramma mobiliteit Zaanstad Noord. Er is een raakvlak met het verkeerscirculatieplan Krommenie door het verbeteren van de doorstroming op de Rosariumlaan.

*Overdracht van wegen tussen PNH en Zaanstad*
De provincie en gemeente Zaanstad zijn met elkaar in gesprek over de overdracht van wegen. Het gaat bijvoorbeeld over de overdracht van (delen van) de N515 en N514 naar de gemeente Zaanstad. En de overdracht van de S150 naar de provincie. Bij de verdiepte ligging 2 als voorkeursvariant kan sprake zijn van overdracht van wegen aan Zaanstad voor lokaalverkeer.

## 3.3 Kaders

*Strategisch Plan Verkeersveiligheid*
Vanwege de toename van verkeerslachtoffers in Noord-Holland geeft de provincie in samenwerking met partners een impuls aan de verkeersveiligheid. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Hierin is de ambitie opgenomen van 0

verkeersslachtoffers in 2050. Met het resultaat uit deze Variantenstudie streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken.

*Afweging ruimtelijk instrument*

De provincie heeft de mogelijkheid om verschillende ruimtelijke instrumenten in te zetten. Op hoofdlijnen zijn dat het (integraal) Projectbesluit, Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) of wijziging van het Omgevingsplan door gemeente. Om een keuze te maken is een afwegingsdocument beschikbaar. Bij de keuze voor een Projectbesluit spelen een aantal overwegingen een rol. Bij de Variantenstudie N203 Krommenie gaat het om de volgende overwegingen:

- Project past mogelijk niet binnen het Omgevingsplan;
- Het project vindt waarschijnlijk plaats op grondgebied van 1 gemeente;
- Het gaat mogelijk om een complex project in de fysieke leefomgeving met een groot publiek belang;
- Wens om regie in eigen hand te houden ook in verband met eventuele onteigening.

Gelet op bovenstaande overwegingen gaat de voorkeur uit naar een buitenplanse omgevingsplanactiviteit of wijziging van het Omgevingsplan door de gemeente Zaanstad.

# 4. Aanpak en werkwijze

## 4.1 Stap 1: Participatieplan

De eerste stap is het opstellen van een Participatieplan. In het Participatieplan is omschreven wie wanneer op welke manier betrokken wordt bij het project. De volgende activiteiten leiden tot het Participatieplan.

1.1 Opstellen stakeholderanalyse

Aan de hand van een stakeholderanalyse wordt inzichtelijk met welke partijen het project te maken heeft. Onderscheid wordt gemaakt in interne stakeholders (binnen de provincie) en externe stakeholders. Bij externe stakeholders worden doelgroepen onderscheiden. Op deze manier wordt het groot aantal stakeholders overzichtelijk gegroepeerd. Voor de N203 Krommenie is een overzicht van stakeholders beschikbaar gemaakt met als basis de stakeholderslijst vanuit het project Verbinding A8-A9.

1.2 Opstellen Participatieplan

Op basis van de stakeholderanalyse wordt het Participatieplan opgesteld. Per stap en per doelgroep wordt aangegeven hoe men deze betrokken wordt en welke invloed die doelgroep heeft.

1.3 Vaststellen en publiceren Participatieplan

Het Participatieplan wordt vastgesteld door de opdrachtgever en vervolgens ter kennisname aangeboden aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Daarnaast wordt het plan gepubliceerd op de projectpagina op www.noord-holland.nl.

## 4.2 Stap 2: Voorbereiden Variantenstudie

De tweede stap is het opstellen van schetsontwerpen en die bespreken met de stakeholders en de adviesgroep. De adviesgroep bestaat uit interne en externe adviseurs. Uiteindelijk leidt dit tot een schetsontwerp van een voorkeursvariant. Het volgende proces wordt doorlopen:

2.1 Opstellen offerteaanvraag adviesbureau

Veel van de onderzoeken en het uitwerken van de ontwerpen wordt uitbesteedt aan een adviesbureau. Daarvoor wordt een offerteaanvraag opgesteld. De opdracht bestaat uit twee delen:

- Het opstellen van schetsontwerpen tot en met de voorkeursvariant;
- Het uitwerken van de voorkeursvariant tot een VO (stap 3).

2.2 Versturen offerteaanvraag

De offerteaanvraag wordt gestuurd naar de bureaus die onderdeel zijn van de raamovereenkomst advies- en ingenieursdiensten, perceel 2.

2.3 Opstellen en versturen Nota van Inlichtingen

Na het ontvangen van de offerteaanvraag kunnen de bureaus vragen stellen over de opdracht. Deze worden verzameld en beantwoord in een Nota van Inlichtingen.

2.4 Beoordelen offertes en opdrachtverlening
De ingediende offertes worden beoordeeld door een beoordelingsteam, bestaande uit de projectmanager, omgevingsmanager en een vertegenwoordiger van de gemeente Zaanstad. Tijdens een consensusoverleg worden de gezamenlijke beoordelingen besproken. De beste inschrijver krijgt de opdracht gegund.

2.5 Projectstartbijeenkomst en Beoordelingskader
Voordat het adviesbureau aan de slag gaat, wordt een projectstartbijeenkomst georganiseerd. Bij de bijeenkomst worden de interne adviseurs van zowel de provincie als de gemeente Zaanstad uitgenodigd om kennis te maken met het team van het adviesbureau en kennis te nemen van de aanpak van het adviesbureau. Daarnaast wordt tijdens de bijeenkomst het beoordelingskader, waarmee de varianten met elkaar worden vergeleken, besproken. Het beoordelingskader wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Stuurgroep.

## 4.3 Uitvoeren Variantenstudie

3.1 Uitvoeren variantenstudie door adviesbureau
Het adviesbureau gaat aan de slag met de variantenstudie. Daar waar nodig worden conditionerende of effectonderzoeken uitgevoerd, zoals:

- Kabels- en leidingen met een raakvlakkenanalyse.
- Verkeer (intensiteiten, reistijden, kruispuntberekeningen, verkeersveiligheid)
- Geluid (inclusief mogelijke maatregelen)
- Luchtkwaliteit
- Ruimtegebruik / ruimtebeslag
- Natuur / ecologie / biodiversiteit / stikstofdepositie

Op basis van de onderzoeksgegevens en randvoorwaarden vanuit nutsbedrijven, kan het bureau met haalbare schetsontwerpen komen van de verschillende varianten. Voor de verschillende varianten worden kostenramingen opgesteld. Zie ook het vorige hoofdstuk met de uitgangspunten voor de variantenstudie.

3.2 Bespreking schetsontwerpen varianten met omgeving
De schetsontwerpen worden met de diverse stakeholders besproken. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een Klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangen(organisaties). Ook worden 1-op-1 gesprekken gevoerd met organisaties zoals nutsbedrijven, ProRail, NS en Hoogheemraadschap. Dit wordt verder uitgewerkt in het Participatieplan.

3.3 Beoordeling varianten en keuze voorkeursvariant
De varianten worden beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader (geen afwegingskader). De beoordeling vindt kwalitatief plaats zodat een goede inhoudelijke onderbouwing ontstaat voor een voorkeursvariant.

3.4 Opstellen en vaststellen Notitie Voorkeursvariant

De resultaten van het ontwerpproces worden samengevat in een Notitie Voorkeursvariant. Daarin wordt de keuze voor de voorkeursvariant onderbouwd. Vanwege de politiek-bestuurlijke aandacht voor het project, wordt de Notitie Voorkeursvariant vastgesteld door Gedeputeerde Staten na bespreking in de Stuurgroep.

De besluitvorming vindt plaats in het vierde kwartaal van 2026, op zijn laatst in het eerste kwartaal van 2027. Gelet op de politiek-bestuurlijke gevoeligheid wordt de notitie meningsvormend voorgelegd aan de Commissie Ruimte van Provinciale Staten.

## 4.4 Stap 4: Uitwerking Voorkeursvariant

De derde stap is de verdere uitwerking van de Voorkeursvariant van Schetsontwerp naar Voorlopig Ontwerp. Daarnaast wordt de SSK-raming verder geactualiseerd. Dit leidt tot een vastgesteld VO.

## 4.5 Stap 5: Statusrapport

De laatste stap van de studiefase is het overdragen van het project naar de planfase. Daarvoor wordt een Statusrapport opgesteld. Het Statusrapport wordt afgestemd met het beoogde IPM-team van de sector INFRA. In een GOGO-sessie wordt het Statusrapport besproken. De opmerkingen uit de sessie worden verwerkt en vervolgens wordt het Statusrapport aangeboden aan het Opdrachtenloket.

# 5. Projectorganisatie

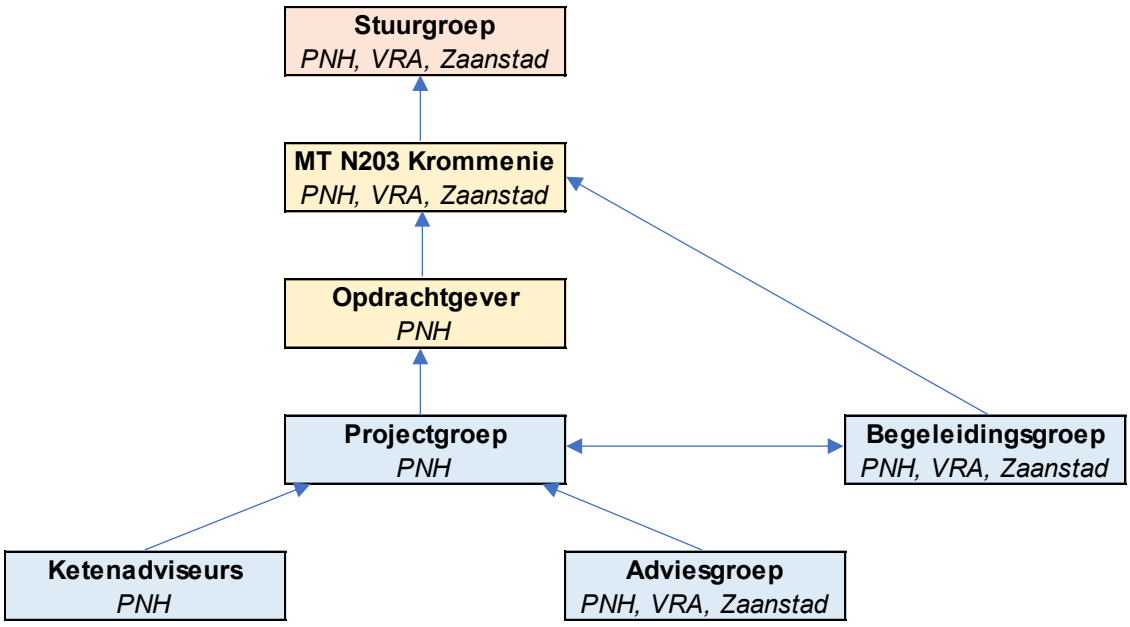
De projectorganisatie vanuit het project Verbinding A8-A9 wordt doorgezet. Zo is de interne Projectgroep grotendeels gelijk. Daarnaast wordt de samenwerking met de gemeente Zaanstad gecontinueerd. De samenwerking met de VRA wordt voortgezet. De mini-Stuurgroep uit het project A8-A9 wordt de formele Stuurgroep voor de Variantenstudie. In onderstaande paragrafen wordt de projectorganisatie verder uitgelicht.

## 5.1 Projectgroep (PG)

De Projectgroep heeft als taak om het project tot uitvoer te brengen. De Projectgroep komt wekelijks bij elkaar om de voortgang te bespreken. Het team bestaat uit de volgende rollen:

- Projectmanager
- Projectsecretaris
- Omgevingsmanager
- Communicatieadviseur

De Projectgroep is het centrale punt van het project. Het verzamelt alle informatie om vervolgens ter besluitvorming voor te kunnen leggen. In onderstaand organogram is dat weergegeven.




*Afbeelding 3: Organigram project N203 Krommenie*

## 5.2 Opdrachtgever (OG) en ketenadviseurs

Naast de Projectgroep is een team van Ketenadviseurs actief. Zij bewaken de inhoud en voortgang van het project op gezette momenten (mijlpalen). Denk aan bijv. afwegingen en besluitvorming. Het team bestaat uit:

- Opdrachtgever
- Projectmanager

- Projectsecretaris
- Ketenadviseur Mobiliteit
- Ketenadviseur Infra
- Ketenadviseur Beheer

## 5.3 Adviesgroep (AG)

De Projectgroep verzamelt inbreng vanuit verschillende disciplines. Het gaat zowel om eisen en wensen waar het project aan moet voldoen, als om inbreng over de besluitvorming. De volgende disciplines worden aangehaakt:

- Mobiliteit
- Verkeersveiligheid
- Actieve mobiliteit
- Netwerkmanagement
- Grondzaken
- Ingenieursdiensten
- Luchtkwaliteit
- Geluid
- OV Knooppunten
- Gemeente Zaanstad
- Vervoerregio Amsterdam

De adviseurs worden betrokken in de Adviesgroep (AG). Zij brengen in de groep hun eisen, wensen en adviezen uit. Door dit in een integrale groep te doen, kan eenieder kennisnemen van de diverse inbreng. De Adviesgroep komt maandelijks bij elkaar om de voortang te bespreken. In deze Adviesgroep is ook de gemeente Zaanstad vertegenwoordigd. Vanuit de gemeente kunnen meerdere disciplines aansluiten in de Adviesgroep. Zij hoeven dan niet in een apart gremium bijgepraat te worden. Daarnaast zorgt dit voor een integrale benadering vanuit zowel de provincie als vanuit de gemeente. Tenslotte is de Vervoerregio Amsterdam betrokken bij de studie.

## 5.4 Partners

Formeel zijn geen projectpartners aangesloten bij het project door middel van een samenwerkingsovereenkomst. Wel wordt intensief samengewerkt met de gemeente Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam. Gedeeltelijk via de Adviesgroep. De Stuurgroep (SG, zie paragraaf 5.6) wordt in een kleiner comité voorbereid via een Begeleidingsgroep (BG) en een MT. De Begeleidingsgroep en het MT bestaan uit:

| Begeleidingsgroep N203 Krommenie | |
|---|---|
| **Provincie Noord-Holland** | Projectmanager |
| **Provincie Noord-Holland** | Projectsecretaris |
| **Gemeente Zaanstad** | Vertegenwoordiger |
| **Gemeente Zaanstad** | Vertegenwoordiger |
| **Vervoerregio Amsterdam (agendalid)** | Vertegenwoordiger |

| MT N203 Krommenie | |
|---|---|
| **Provincie Noord-Holland** | Opdrachtgever |
| **Gemeente Zaanstad** | Vertegenwoordiger |
| **Vervoerregio Amsterdam (agendalid)** | Vertegenwoordiger |

Het MT wordt ondersteund door de projectmanager en projectsecretaris (verslaglegging).

## 5.5 Overlegstructuur en escalatieniveaus

De overlegstructuur bestaat uit Projectgroep, Adviesgroep, Begeleidingsgroep, MT en Stuurgroep. Via die lijn kan escalatie plaatsvinden. Binnen de organisatie van de provincie vindt escalatie plaats via de Opdrachtgever en betreffende Sectormanager.

## 5.6 Bestuurlijke structuur

Dit project valt onder de portefeuille Mobiliteit en daarmee onder gedeputeerde Jeroen Olthof. Het bevoegd gezag voor dit project is Gedeputeerde Staten (GS). Zij besluiten over de voortgang van het project en bereiden zo nodig besluitvorming in Provinciale Staten (PS) voor.

Op bestuurlijk niveau is daarnaast de portefeuillehouder van de gemeente Zaanstad en het aangesloten lid van het dagelijks bestuur van de VRA betrokken. Eventuele bestuurlijke afstemming vindt plaats tussen de portefeuillehouders van de provincie, de VRA en de gemeente.

De Stuurgroep bestaat uit:

- Gedeputeerde provincie NH
- Wethouder Zaanstad
- Lid DB Vervoerregio Amsterdam (agendalid)

In maart 2026 vinden gemeenteraadsverkiezingen plaats. Na het vormen van nieuwe colleges kan de samenstelling van de Stuurgroep wijzigen.

Aangezien het project politiek-bestuurlijk gevoelig ligt, wordt de Stuurgroep regelmatig bijgepraat. Minimaal bij de volgende mijlpalen komt de Stuurgroep bij elkaar:

- Definitief Plan van Aanpak met Participatieplan (vierde kwartaal 2025)
- Schetsontwerpen van de varianten (tweede kwartaal 2026)
- Voorstel Voorkeursvariant (vierde kwartaal 2026)

De Stuurgroep wordt ondersteund door de leden van het MT, de projectmanager en projectsecretaris (verslaglegging).

# 6. Projectbeheersing

## 6.1 Geld

*Kosten studiefase*
Voor de bekostiging van de studiefase zal budget worden aangevraagd uit het provinciale Studiebudget infrastructurele projecten (iMPI). De verwachting is dat kosten gemaakt gaan worden voor interne capaciteit en het inhuren van een ingenieursbureau. Deze proceskosten voor de inhuur worden gedekt vanuit het Studiebudget iMPI.

*Kosten realisatie*
Krediet moet in de planfase worden aangevraagd. De investeringskosten voor de variant verdiepte ligging is eerder in het onderzoek A8-A9 (genoemd Alternatief 2) geraamd op € 205 miljoen. Op het moment van schrijven kan voor de andere varianten nog geen kostenindicatie worden afgegeven. Na het vaststellen van de daadwerkelijke maatregelen, scope en fasering en kostenraming wordt het geprogrammeerde bedrag in het iMPI daarop aangepast.

## 6.2 Risico

Tijdens het Startoverleg wordt een eerste inventarisatie van de risico's uitgevoerd. Bij het Startoverleg zijn de gemeente Zaanstad en Vervoerregio aangehaakt waardoor ook zij risico's en beheersmaatregelen kunnen aandragen.

Gedurende stap 2 wordt een risicosessie georganiseerd om de risico's verder uit te werken en waar nodig uit te breiden. Dit in aanloop richting besluitvorming over de Voorkeursvariant.

## 6.3 Tijd

In onderstaande tabel is een planning op hoofdlijnen weergegeven.

| Stap/fase | Resultaat | Planning |
|---|---|---|
| 0. Plan van Aanpak | Plan van Aanpak | 4e kwartaal 2025 |
| 1. Participatieplan | Participatieplan | 4e kwartaal 2025 |
| 2. Uitvoeren Variantenstudie | - Adviesbureau aangehaakt<br>- Schetsontwerpen varianten<br>- Bespreking schetsontwerpen met omgeving<br>- Advies Voorkeursvariant<br>- Notitie Voorkeursvariant (GS besluit) | 1e kwartaal 2026<br>1e kwartaal 2026<br>2e kwartaal 2026<br>3e kwartaal 2026<br>4e kwartaal 2026 |
| 3. Uitwerking voorkeursvariant | Voorlopig Ontwerp | 2e kwartaal 2027 |
| 4. Statusrapport | Statusrapport | 4e kwartaal 2027 |
| Planfase | Aanbesteding realisatie | 2029 |
| Realisatie | Herinrichting N203 | Vanaf 2031* |

* De datum van realisatie hangt af van de complexiteit van de gekozen voorkeursvariant.

Naast bovenstaande planning wordt een gedetailleerde planning bijgehouden. Deze planning wordt iedere maand geactualiseerd.

## 6.4 Informatie

Alle documenten worden opgeslagen in SharePoint. Het project heeft een eigen SharePoint site waar de documenten in documentensets worden geplaatst. Er wordt een documentenset aangemaakt waarin ook externen zoals de gemeente Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam en het adviesbureau documenten kunnen plaatsen.

Naast SharePoint wordt gebruik gemaakt van Relatics. De klanteisen, systeemeisen, risico's en besluiten worden daarin ondergebracht.

## 6.5 Kwaliteit

In principe hanteert dit project zoveel mogelijk de huidige eisen die binnen PNH gelden en het werkproces studiefase wordt gehanteerd.  Als wordt afgeweken wordt dit onderbouwd. Dit gebeurt wanneer eisen niet inpasbaar zijn of wanneer eisen vanuit verschillende opgaven niet overeenkomen.

Na elke projectfase vindt een evaluatie plaats van deze afgeronde projectfase in apart ingeplande sessie met het projectteam en opdrachtgever. Zodoende kunnen de leerpunten en aanpassingen met gevolgen voor het vervolg van de studiefase meegenomen worden. Aan het einde van het project vindt met alle betrokkenen een project evaluatie plaats. Deze wordt in rapport met aanbevelingen aan de opdrachtgever en sectormanager aangeboden. Ook wordt deze aanbevelingen opgenomen in de volgende studiefase projecten waardoor de Plan-Do-Check-Act (PDCA) is geborgd.

# 7. Bijlagen

Bijlage 1: N203-19_1400_D201_Schetsontwerp Alternatief 2 (uit onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9)

# N203-19 Variantenstudie N203 Krommenie

## Participatieplan

| Colofon | |
|---|---|
| Versie | 4 |
| Status | Definitief |
| Datum | 13 november 2025 |
| Documentkenmerk | N203-19_1400_D300 |
| Auteur(s) | V. Evers |
| Collegiale toets | J. Roest |
| | |
| Opdrachtgever | M. Buis |
| Projectmanager | V. Evers |
| Projectsecretaris | C. Timmer |
| Omgevingsmanager | A. Haatrecht |
| Communicatieadviseur | H. Sulmann |
| Ketenadviseur BEL/MOB | L. Kleiterp |
| Ketenadviseur BU/INFRA | T. v/d Giesen |
| Ketenadviseur BU/BHR | C. van Zwol |

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 2
2. Doel participatieproces ..... 5
3. Kaders en randvoorwaarden ..... 6
3.1 Participatieonderwerpen ..... 6
3.2 Kaders voor participatie vanuit provincie ..... 6
4. Doelgroepen / stakeholders ..... 7
5. Participatievormen ..... 8
6. Werkvormen ..... 9
6.1 Stap 1: Varianten presenteren ..... 9
6.2 Stap 2: Toetsing varianten ..... 10
6.3 Stap 3: Presentatie en toelichting voorkeursvariant ..... 10
7. Resultaten en verankering ..... 11
8. Communicatie ..... 11
9. Organisatie ..... 12
10. Vervolg ..... 12
11. Evaluatie ..... 13

# 1. Inleiding

De N203 Krommenie is een drukke verkeersader met ongeveer 43.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze drukte zorgt voor overlast in de directe omgeving. In de iNHi[1] staat de N203 in de top 10 van knelpunten voor een gezonde leefomgeving. Daarnaast staat de N203 op plek 10 in de knelpunten voor doorstroming wegverkeer. De omgeving kijkt al lange tijd uit naar een passende oplossing en een verbetering van de lokale verkeerssituatie. Lange tijd werd de oplossing voor deze problematiek gezocht in een andere verbinding tussen de A8 en de A9. De afgelopen jaren is er onderzoek gedaan naar een mogelijk robuuste oplossing voor zo'n verbinding. Dit onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is in mei 2025 afgerond. De eindconclusie van het onderzoek is dat, op basis van de onderzoeksresultaten, de provincie niet verder gaat met plannen voor een alternatieve verbinding tussen de A8 en de A9. De onderzochte verbindingen, inclusief het eerder gekozen Golfbaanalternatief met het landschapsplan verbeteren de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal niet of nauwelijks. Daarnaast zijn de stikstofeffecten van de verbindingen zo groot, dat ze niet haalbaar en uitvoerbaar zijn binnen de huidige wet- en regelgeving. Het onderzoek naar de Verbinding A8-A9 is gezamenlijk uitgevoerd met diverse projectpartners (zoals diverse gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en Rijkswaterstaat).




*Afbeelding 1: overzicht onderzochte alternatieven in onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9.*

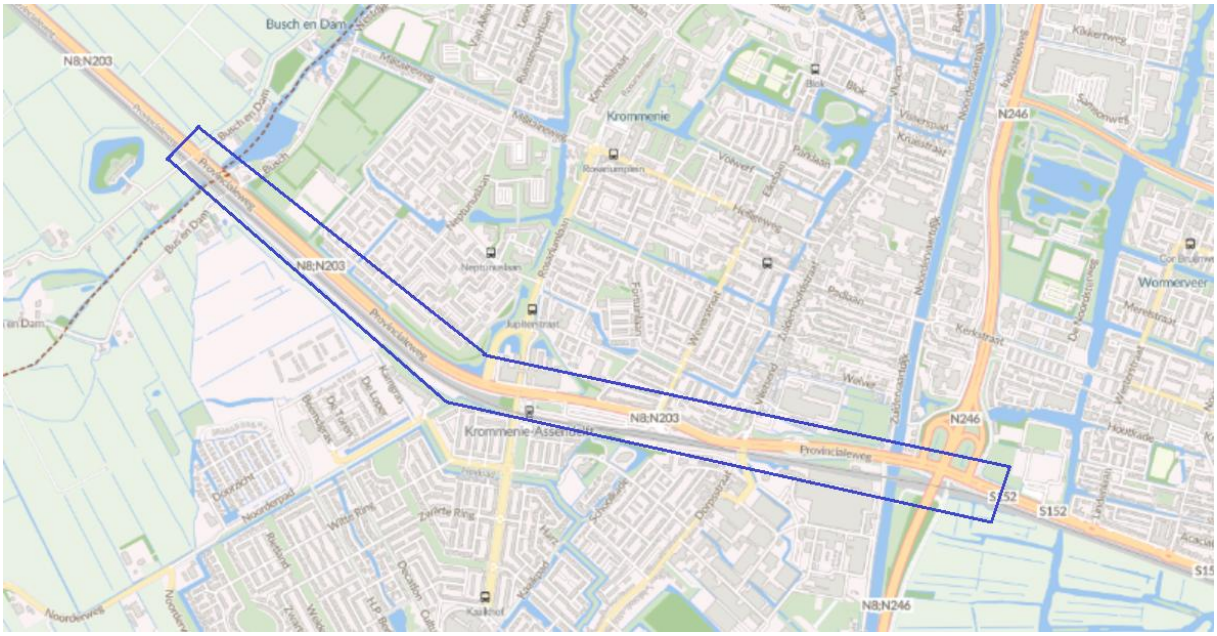
In het onderzoek naar de robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8-A9 is ook gekeken naar een alternatief langs de bestaande route van de N203 door Krommenie (zie alternatief 2). Het

[1] iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur.

bestaande alternatief van de N203 door Krommenie heeft nauwelijks effect op de regionale bereikbaarheid en kent een uitdaging met betrekking tot de stikstof- en milieueffecten. Mogelijk heeft een herinrichting van de N203 wel enig positief effect op de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze aanknopingspunten vormen de aanleiding om een variantenstudie voor de N203 Krommenie te starten.

Het doel van de variantenstudie is het **beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Met overlast wordt bedoeld: geluidsbelasting, luchtkwaliteit, verkeersdruk en verkeersveiligheid. Met lokale bereikbaarheid wordt bedoeld een goede afwikkeling van het verkeer binnen Krommenie en Assendelft-Noord.

Het projectgebied voor de variantenstudie N203 Krommenie loopt van de kruising van Busch en Dam tot de kruising met de N246, inclusief beide kruispunten (van hectometer 49,7 tot en met hectometer 52,7). Binnen het projectgebied worden alle aansluitingen op de N203 meegenomen, inclusief de aantakkende wegen en het stationsgebied in Krommenie. In de onderstaande afbeelding is het projectgebied weergegeven. De grens is niet hard daar waar het gaat om de aantakkende wegen.




*Afbeelding 2: Overzichtstekening projectgebied*

<u>*Eerdere participatie*</u>

*Verbinding A8-A9*

Bij het project Verbinding A8-A9 is veel participatie toegepast. De projectpartners Vervoerregio Amsterdam (VRA) en gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen zijn intensief betrokken geweest. Daarnaast hebben Rijkswaterstaat (RWS), Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) een adviserende rol gehad.

In aanloop naar een keuze voor een voorkeursalternatief is gewerkt met een Klankbordgroep. In deze groep zaten vertegenwoordigers van (bewoners)organisaties. Zij hebben meegedacht over de resultaten van de onderzoeken en de keuze voor een voorkeursalternatief.

Na de keuze voor een voorkeursalternatief (Golfbaanalternatief) is (behalve de projectpartners, RWS, HHNK en RCE) de omgeving alleen geïnformeerd over de stand van zaken. Dan gaat het bijvoorbeeld over het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 en het onderzoek naar een Robuuste oplossing.

*Kortetermijnmaatregelen Krommenie*
Na de keuze voor een Voorkeursalternatief is een apart traject opgestart voor kortetermijnmaatregelen langs de N203 in Krommenie (N203-16). Bij het opstellen van dat programma is gebruik gemaakt van een online tool waar eenieder kon aangeven welke knelpunten werden ervaren en welke oplossingen men voor ogen zag. Daarnaast zijn de ontwerpen van het stationsgebied Krommenie-Assendelft voorgelegd aan de omgeving via een online platform. Daaruit is uiteindelijk een keuze gemaakt voor een voorkeursontwerp van het stationsgebied.

*Belangen*
Uit de eerdere participatie is naar voren gekomen dat de inwoners rond de N203 in Krommenie voorstander zijn van een Verbinding A8-A9 om zo de overlast van het verkeer in Krommenie op te lossen. Daar staat tegenover dat inwoners van de wijk Broekpolder in Beverwijk / Heemskerk tegen een Verbinding A8-A9 zijn. Zij vrezen voor meer geluidsoverlast door de aansluiting van de A8-A9 op de A9 naast hun wijk. Tijdens een werkbezoek tijdens het onderzoek naar een robuuste oplossing schaarden inwoners van de nieuwe wijk Kreekrijk zich achter dit standpunt.

Een aantal organisaties die opkomen voor natuur en landschap, waaronder Landschap Noord-Holland, Stichting OerIJ, buurtcomité Busch en Dam en de Heemskerkse golfclub hebben zich tegen de komst van de A8-A9 verenigd. Zij zijn tijdens het opstellen van het Landschapsplan met een alternatief plan gekomen zonder een verbindingsweg tussen de A8 en A9.

Alle inbreng uit eerdere participatie is gewogen en waar het kon een plek gekregen in de alternatieven en varianten zoals die tot nu toe zijn uitgewerkt en onderzocht. In de variantenstudie N203 Krommenie wordt een variant opgenomen die tijdens een informatiebijeenkomst over de resultaten Verbinding A8-A9 en in gesprekken met andere stakeholders naar voren is gekomen: de 2x1 rijstrook.

## 2. Doel participatieproces

De provincie Noord-Holland betrekt inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden (belanghebbenden) bij het maken en uitvoeren van beleid en andere besluitvorming omdat kennis en ervaring van hun leefomgeving zorgen voor betere resultaten.

Het doel van het participatieproces tijdens de variantenstudie is de omgeving informeren en begrip creëren bij de omgeving voor de keuzes die gemaakt worden tijdens deze studie. Er wordt getoetst in hoeverre de varianten op draagvlak en begrip vanuit de omgeving kunnen rekenen. Uiteindelijk moet dat leiden tot een gedragen voorkeursvariant om de overlast van het verkeer op de N203 in Krommenie te beperken.

# 3. Kaders en randvoorwaarden

## 3.1 Participatieonderwerpen

De resultaten uit het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 vormen de basis van de variantenstudie. Het gaat om alternatief 2: een verdiepte ligging van het doorgaande verkeer. Daarnaast worden andere, minder ingrijpende, varianten onderzocht.

De volgende onderwerpen worden op onderstaande wijze besproken met de belanghebbenden:

- Schetsontwerpen
    - Door een advies- en ingenieursbureau worden schetsontwerpen gemaakt van een aantal varianten. De gemeente Zaanstad wordt nauw betrokken bij het opstellen van de schetsontwerpen omdat het areaal van gemeente Zaanstad wordt geraakt. Daarnaast biedt het de mogelijkheid voor de gemeente om eigen wensen en ideeën mee te geven.
- Draagvlak schetsontwerpen
    - De uitgewerkte schetsontwerpen en het afwegingskader worden besproken in de Klankbordgroep. De omgeving wordt door middel van een meningpeiling gevraagd wat hun mening is, bijvoorbeeld door plussen en minnen aan de varianten toe te kennen. Op die manier ontstaat een beeld van de mate van draagvlak voor bepaalde varianten. Tijdens een brede bijeenkomst zullen alle belanghebbenden de gelegenheid krijgen kennis te nemen van het totale proces en de afwegingen.

## 3.2 Kaders voor participatie vanuit provincie

De provincie zorgt ervoor dat zij voldoet aan de uitgangspunten voor participatie bij alle participatie die Noord-Holland mogelijk maakt. Daarbij is het belangrijk om te melden dat inbreng niet altijd overgenomen wordt.

De varianten worden getoetst aan een beoordelingskader. In dat beoordelingskader is de relevante wet- en regelgeving opgenomen, waaronder die uit de Omgevingsverordening. De varianten worden beoordeeld in hoeverre zij effect hebben op de verschillende thema’s uit de wet- en regelgeving en in hoeverre de varianten een bijdrage leveren aan het doel van het poject.

Er is geen budget vastgesteld waarbinnen de uiteindelijke oplossing gerealiseerd wordt. Van alternatief 2 uit het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 is een raming beschikbaar. Deze raming komt uit op circa € 205 miljoen investeringskosten (peildatum oktober 2024). Er zijn geen harde financiële kaders waaraan de varianten worden getoetst. Wel moet de oplossing een bijdrage leveren aan de opgave om de overlast te beperken. Op basis van expertise wordt getoetst of de investering het waard is of niet. Uiteindelijk nemen GS een besluit over de verdere uitwerking van de voorkeursvariant.

# 4. Doelgroepen / stakeholders

Voor het Participatieplan is een stakeholderanalyse gemaakt. De stakeholders zijn grofweg onder te verdelen in drie groepen:

1. (oud-)Projectpartners en (semi)overheden;
2. Brede omgeving: inwoners Krommenie en Assendelft;
3. Vertegenwoordigers van belangen(groepen).

*Adviesgroep*

Vanuit de provincie en de gemeente Zaanstad worden experts ingezet om de verschillende varianten te beoordelen en te toetsen aan de beleidskaders. Dit doen zij samen met het adviesbureau, die de inhoud en het proces begeleid. De experts hebben zitting in een Adviesgroep. Naast de experts van de provincie en gemeenten worden ook experts van bijvoorbeeld het Hoogheemraadschap en NS/ProRail geconsulteerd. Dit gebeurt aan de hand van 1-op-1 gesprekken.

*Brede omgeving*

Een grote groep belanghebbenden zijn de inwoners van Krommenie en Assendelft langs de N203. Het is niet wenselijk om deze groep individueel te benaderen. Daarom wordt de brede omgeving op de hoogte gehouden van het proces en de tussentijdse resultaten van de variantenstudie via de projectpagina van de Provincie Noord-Holland, nieuwsbrieven en social media. Daarnaast is het mogelijk meningen te peilen over de ontwerpen van de varianten aan de hand van een enquête / peiling.

*Klankbordgroep met vertegenwoordigers belangen(groepen)*

In de omgeving van de N203 in Krommenie is een aantal belangengroepen actief. Zo hebben buurtcomité Busch en Dam en de ANWB zich al gemeld om mee te denken in de variantenstudie. Daarnaast is een bewonersgroep in Krommenie actief. Een afvaardiging van deze en andere belangengroepen worden tweemaal rechtstreeks betrokken (klankbordgroep). Tijdens de eerste sessie worden de ontwerpen van de varianten toegelicht en besproken. Men kan dan een eerste oordeel geven. In een tweede sessie wordt de beoordeling van de varianten en het advies van het bureau besproken. Hierdoor worden de belangengroepen goed meegenomen in het proces en worden ze uitgenodigd om mee te denken.

## 5. Participatievormen

In onderstaande tabel is het participatieniveau per doelgroep weergegeven.

| Doelgroep | Participatieniveau |
|---|---|
| 1. Gemeente Zaanstad | Meebeslissen |
| 2. Adviesgroep (m.u.v. gem. Zaanstad) | Meedenken |
| 3. Belangen(groepen) | Meedenken |
| 4. Brede omgeving | Meedenken |

In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op de participatie per stap in het proces.

# 6. Werkvormen

*Projectpagina*
Op de projectpagina van Provincie Noord-Holland wordt de brede omgeving geïnformeerd over het verloop van de variantenstudie. De te onderzoeken varianten worden gedeeld, evenals de resultaten van de beoordeling en uiteindelijk de gekozen voorkeursvariant. We kiezen daarbij voor zo veel mogelijk transparantie. Ondersteunend aan de projectpagina wordt gebruik gemaakt van de overige communicatiekanalen van de provincie, gemeentelijke communicatiekanalen en lokale kranten.

*Adviesgroep*
De Adviesgroep buigt zich over de verschillende varianten. Zij vullen die waar nodig aan en beoordelen samen met het adviesbureau welke variant uiteindelijk de voorkeur heeft. Zijn de varianten haalbaar en realistisch? Ligt er een goede afweging? Het adviesbureau verwerkt de inbreng van de Adviesgroep in een rapportage.

*Klankbordgroepsessies*
Er worden twee sessies georganiseerd met de vertegenwoordigers van belangen(groepen) uit de klankbordgroep. In de eerste sessie worden de varianten en de ontwerpen besproken. In de tweede sessie wordt de beoordeling van de varianten besproken.

*Informatieavond*
Tijdens een informatieavond wordt de voorkeursvariant gepresenteerd aan de brede omgeving en kan men vragen stellen en een mening geven. Op die manier wordt duidelijk of er sprake is van draagvlak voor de voorkeursvariant. De informatieavond vindt plaats voordat de Voorkeursvariant ter besluitvorming wordt voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. Zo wordt geborgd dat de uitkomsten van participatie worden meegewogen in de besluitvorming.

## 6.1 Stap 1: Varianten presenteren

Participatievorm: meedenken (Adviesgroep en Klankbordgroep) en meeweten (brede omgeving)
Werkvorm:

- Fysieke bijeenkomst Adviesgroep (eerste kwartaal 2026);
- Fysieke bijeenkomst Klankbordgroep (eerste kwartaal 2026);
- De brede omgeving wordt via o.a. de projectpagina van Provincie Noord-Holland op de hoogte gesteld van de varianten die onderzocht worden.

Resultaat:
Kennis van de varianten die onderzocht worden bij Adviesgroep, Klankbordgroep en brede omgeving en eerste idee over draagvlak voor de varianten.

## 6.2 Stap 2: Toetsing varianten

Participatievorm: meedenken
Werkvorm:

- Fysieke bijeenkomst Adviesgroep (tweede kwartaal 2026);
- Fysieke bijeenkomst Klankbordgroep (tweede kwartaal 2026);

De brede omgeving wordt o.a. via de projectpagina van Provincie Noord-Holland op de hoogte gesteld van de beoordeling van de varianten. Daarnaast wordt de mening gepeild.
Resultaat:
Inzicht in het draagvlak voor de varianten.

## 6.3 Stap 3: Presentatie en toelichting voorkeursvariant

Participatievorm: meeweten
Werkvorm:

- Fysieke bijeenkomst Adviesgroep (derde kwartaal 2026);
- Informatieavond voor de brede omgeving en klankbordgroep (derde kwartaal 2026).

Resultaat:

- Inzicht voor de brede omgeving in het totale proces van het komen tot de voorkeursvariant en het vervolgproces na de variantenstudie.
- Inzicht in draagvlak voor de gekozen voorkeursvariant.

## 7. Resultaten en verankering

De op voorhand gepresenteerde varianten worden in samenspraak geoptimaliseerd. Deze Varianten worden beoordeeld aan de hand van een Beoordelingskader. Door deze beoordelingsmethodiek wordt herleidbaar waarom een variant afvalt of wordt uitgewerkt. Daarmee wordt het advies over de Voorkeursvariant opgesteld. De inbreng resulteert uiteindelijk in een Voorkeursvariant om de overlast van het verkeer te beperken en een betere lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie. In een Notitie Voorkeursvariant wordt beschreven hoe dit tot stand is gekomen.

De documenten worden gedeeld via de projectpagina op de website www.noord-holland.nl.

Voor de besluitvorming worden de resultaten samengevat in een Notitie Voorkeursvariant met een samenvatting van de participatie (wat er op welk moment is ingezet, wat het heeft opgeleverd en de KES inclusief honorering). Deze notitie bevat alle afwegingen om een besluit te kunnen nemen over de voorkeursvariant met maatregelen om de overlast van het verkeer op de N203 in Krommenie te beperken. Uiteindelijk nemen Gedeputeerde Staten een besluit over het vervolg na de variantenstudie na consultatie van de Stuurgroep.

## 8. Communicatie

Communicatie tijdens de variantenstudie, niet alleen tijdens de participatie, is van groot belang. Een belangrijk uitgangspunt dat in hoofdstuk 4 en hoofdstuk 6 is beschreven, is dat belanghebbenden tijdens elke stap van het proces op de hoogte worden gehouden. De projectpagina en nieuwsberichten bieden mogelijkheden om tussentijdse resultaten te laten zien. Dat geldt ook voor de digitale nieuwsbrief waarop belangstellenden zich kunnen abonneren. Door in de communicatie transparant te zijn over het proces en de uitkomsten daarvan wordt inzichtelijk gemaakt waarom bepaalde ontwerpkeuzes zijn gemaakt en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Daarnaast is het projectteam te bereiken via een centraal mailadres N203-Krommenie@noord-holland.nl.

## 9. Organisatie

Het project wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland. De projectgroep bestaat uit de projectmanager, projectsecretaris, omgevingsmanager en communicatieadviseur. Daarnaast is er een schil aan adviseurs beschikbaar om het project te ondersteunen en voorzien van adviezen.

Voor elke rol geldt dat zij een betrokkenheid hebben bij de uitvoering van het Participatieplan. Het eerste aanspreekpunt is de Omgevingsmanager. In onderstaande tabel zijn de verantwoordelijkheden per rol weergegeven.

| Rol | Verantwoordelijkheid | Taken |
|---|---|---|
| Projectmanager | Eindverantwoordelijk | Zorgen dat iedereen zijn of haar rol goed kan uitoefenen. |
| Projectsecretaris | Inhoudelijk verantwoordelijk | Zorgen voor de voorbereidingen van informatieavonden en keukentafelgesprekken. Zorgen dat de vragen beantwoord worden en de opmerkingen geborgd zijn. |
| Omgevingsmanager | Eerste aanspreekpunt | Aansturing van het complete participatieproces. Eerste aanspreekpunt voor de stakeholders. Borgen van de inbreng van de stakeholders. |
| Communicatieadviseur | Communicatief verantwoordelijk | Het borgen van heldere en duidelijke communicatie intern en naar buiten met in het communicatieplan benoemde middelen. |

## 10. Vervolg

Het resultaat van de variantenstudie is een Voorkeursvariant op schetsniveau. Gedeputeerde Staten besluiten of de Voorkeursvariant verder wordt uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp (VO). De uitwerking tot VO duurt naar verwachting een half jaar. Tijdens de variantenstudie kunnen maatregelen naar voren komen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

Afhankelijk van de impact van de voorkeursvariant wordt bepaald wat de doorlooptijd is tot en met realisatie. Op zijn vroegst wordt de realisatie gestart na het afronden van de werkzaamheden aan de Bruggen Krommenie (verwachting medio 2030).

## 11.Evaluatie

Na afloop van het onderzoek vindt evaluatie plaats, ook van het participatieproces. De evaluatie wordt zowel intern als extern met de gemeente gedaan. De verdere invulling van de evaluatie is nader te bepalen.

Betreft: Aanhoudende mobiliteit en leefbaarheidsproblemen Zaanstad-Noord.

Zaanstad, 7 januari 2026.

---

Deze brief wordt U aangeboden namens de politieke fractie van Lokaal Zaans, Gemeente Zaanstad.

Aan:

Tweede Kamer der Staten Generaal

Prinses Irenepad 1

2595 BH Den Haag

T.a.v: Mevrouw Yesilgöz en de heren Jetten en Bontebal

Geachte formateurs,

Ongetwijfeld is het bij u bekend dat er in 1956 van de vorige eeuw een Rijkswegenplan tot stand is gekomen.

Voor onze omgeving, de regio tussen Alkmaar en Amsterdam was er een Oost-West verbinding gepland tussen de autosnelwegen A8 en de A9.

Helaas, en ook dat zal u bekend zijn, is de door ons zo gewenste verbinding in 1973 vanwege een grote en ook toen noodzakelijke bezuinigingsoperatie om de Rijksbegroting sluitend te kunnen maken uit de plannen geschrapt.

Inmiddels zijn we vele jaren verder waar er tientallen miljarden in het Rijkswegennet zijn geïnvesteerd

In de door ons voornoemde regio zijn de laatste drie decennia vele duizenden huizen gebouwd en zullen er de komende jaren nog grote aantallen gebouwd moeten worden om aan de woningnood een halt toe te roepen.

Bij al dat bouwen hoort natuurlijk ook het vraagstuk hoe het dagelijkse vervoer gestroomlijnd zou moeten worden.

De huidige situatie:

Vanwege het tot op de dag van vandaag ontbreken van de Oost-West verbinding A8-A9 persen vele duizenden motorvoertuigen vaak op vier wielen zich dagelijks dwars door de dorpen Krommenie en Assendelft (Zaanstad-Noord) heen. De leefbaarheid in de kwetsbare dorpskernen, waar onder andere verschillende scholen staan met gezamenlijk meer dan drieduizend schoolkinderen, wordt daar ernstig

door bedreigd. En vanwege nog uit te voeren bouwplannen (de bouw van 40.000 nieuwe woningen ten westen en noorden van Zaanstad staan reeds gepland) wordt deze situatie alleen maar met de dag erger. Momenteel rijden dagelijks ongeveer 42.000 autovoertuigen over de N203/N8 door Krommenie. Een aantal wat volgens een verkeersonderzoek van Goudappel de komende 10 jaar nog gaat toenemen tot ongeveer 50.000 dagelijks. Ongeveer 1 kilometer zuidelijk van deze route ligt de Communicatieweg die Westzaan en Assendelft met Heemskerk verbindt. Bij Westzaan ligt een oprit naar de A8 en bij Heemskerk eentje naar de A9. Deze veredelde dorpsweg wordt inmiddels al jaren gebruikt als sluiproute en belast dagelijks de dorpskern van Assendelft met ongeveer 12.000 autovoertuigen. Tijdens de spits is het momenteel nauwelijks mogelijk het dorp te bereiken. Uit onderzoek van, wederom Goudappel, blijkt dat ongeveer 80% van alle autovoertuigen die door Krommenie en Assendelft rijden toebehoren aan bestuurders die geen bestemming in Zaanstad hebben.

Over voornoemd probleem hebben de verschillende aanliggende gemeenten Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk, Velsen, Zaanstad, de Provincie Noord-Holland en uiteraard de dienst Rijkswaterstaat zich gebogen. Vele plannen zijn al jaren in studie, niet alleen over de wegenstructuur, maar ook om het OV te intensiveren en fietsverbindingen te verbeteren. Tot een oplossing heeft dat nog steeds niet geleid. Wij concluderen dat er eigenlijk al die jaren veel gepraat en onderzocht is, zonder enige concrete actie om het probleem aan te pakken, waarbij helaas miljoenen aan overheidsgeld verkwist is.

Momenteel heeft de provincie het zoveelste plan in studie, waarvan de uitkomsten eind van 2026 gepresenteerd moeten worden. Het betreft echter een variantenstudie op basis van de huidige situatie die volgens ons en de betrokken inwoners van Zaanstad-Noord geen enkel soelaas gaat bieden. Sterker gesteld: wij zien dit als een zoethoudertje!

Uit rapportages die in ons bezit zijn en door externe partijen zijn gemaakt blijkt dat het aantal gezonde levensjaren door het ontbreken van deze in onze ogen noodzakelijke verbinding sterk afneemt in Zaanstad-Noord. Tevens worden geluiden uit het bedrijfsleven, van onder andere Friso de Zeeuw, voorzitter van het Economisch Forum Holland boven Amsterdam en ondersteunt door de Ondernemers Vereniging Zaanstad-Zuid en Businesspark-Wormerveer, steeds sterker dat een robuuste oost-west verbinding in het wegennet boven het Noordzeekanaal noodzakelijk is omdat de economische motor van de hele provincie Noord-Holland vast dreigt te lopen.

Wij roepen u beleefd doch zeer dringend op om in de begroting middelen vrij te maken om de al tientallen jaren gewenste oost-west verbinding in het wegennet boven het Noordzeekanaal eindelijk te realiseren.

Uiteraard zijn wij bereid om naar Den Haag af te reizen om met u van gedachten te wisselen en/of deze brief die u als laatste ultieme NOODKREET mag beschouwen toe te lichten.

Met Lokaal Zaanse beleefde groet,

Marianne Doeves-de Boer, Partijleider&Lijsttrekker Lokaal Zaans.

Rob Karst, Duoraadslid Lokaal Zaans.

[redacted] bezorgde bewoner Krommenie.

CC: Provincie Noord-Holland, Gemeente Zaanstad, Noordhollands Dagblad, NH-Nieuws, De Orkaan, Rodi-Media, Zaanstad-Nieuws.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

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**
27 NOV. 2025
**Kenmerk**

**Uw kenmerk**
2459211/2459237

**Betreft: Vaststellen Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststellen bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (NHN).

Het Platform Mobiliteit NHN heeft ons haar definitieve Bereikbaarheidsvisie aangeboden met de vraag dit vast te stellen. Dit na consultatieronde van de gemeenteraden van Noord-Holland Noord in juli en uw Commissie Ruimte op 8 september.

De bereikbaarheidsvisie schetst de opgaven en de ontwikkelrichtingen voor de Bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. De bereikbaarheidsvisie sluit aan bij onze beleidsstukken het Perspectief Mobiliteit, de Visie Publieke Mobiliteit en actuele onderwerpen zoals weerbaarheid en veerkracht van de netwerken en mobiliteitsrechtvaardigheid. Daarnaast beschrijft dit stuk ook de verbinding & samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam (MRA), aangezien beide gebieden met elkaar verbonden zijn en van invloed op elkaar zijn.

**Bereikbaarheidsvisie NHN en agenda dienen als basis voor goede regionale bereikbaarheid**

Het document is een overzicht van de gebiedsoverstijgende opgaven voor mobiliteit waar de regio Noord-Holland Noord voor staat. De visie dient als leidraad voor gesprekken die regio Noord-Holland Noord samen met de provincie voert met het Rijk. Het doel van die gesprekken is te komen tot een mobiliteitssysteem voor alle vervoersvormen en dat klaar is voor de toekomst. Van woningbouw, economische

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

ontwikkelingen tot de actuele ontwikkelingen van defensie. Want gezamenlijk investeren in een goede regionale bereikbaarheid, zowel over de weg, maar ook over spoor en met een goede OV- en fietsontsluiting, zijn randvoorwaardelijk. De toegevoegde Bereikbaarheidsagenda dient als basis voor het maken van bestuurlijke keuzes in deze vele opgaven en dient als leidraad in gesprekken met het rijk, partners en het bedrijfsleven verenigd in het Economisch Forum.

**Visie en agenda door krachtige samenwerking**

De visie is tot stand gekomen door samenwerking met de drie deelregio's Kop van Noord-Holland, Westfriesland en Regio Alkmaar met de provincie Noord-Holland en in overleg met Rijks- en andere partners. De visie is opgebouwd vanuit de regionale (investerings)agenda's van de drie deelregio's, provinciaal beleid en landelijk beleid.

De conceptversie van de bereikbaarheidsvisie is eerder breed besproken, waaronder in de Commissie Ruimte van 8 september. In die consultatieronde zijn het belang van openbaar vervoer, bereikbaarheid van bedrijventerreinen, sociale veiligheid, militaire mobiliteit, toerisme en recreatie benadrukt als belangrijke punten voor de visie. Deze zijn waar mogelijk ook verwerkt in de vastgestelde visie.

**Het platform mobiliteit blijft zo werken aan een krachtig Noord-Holland Noord**

Deze visie en agenda bieden handvatten om met elkaar te bepalen welke onderwerpen in gesprekken met het Rijk worden geagendeerd. De bereikbaarheidsagenda NHN is een levend document dat gebruikt wordt om als Platform in gesprek te blijven met het Rijk en Rijkspartners om te werken aan een goede bereikbaarheid en kansrijke projecten naar het Bestuurlijk Overleg MIRT te brengen (het jaarlijkse overleg met de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat).

In de Tweede kamerbrief Woningbouw en Mobiliteit van 10 november 2025 (Tweede Kamer 32847-1389) zijn meest recente resultaten te zien hiervan in lijn met de bereikbaarheidsvisie, 8 projecten in de regio Noord-Holland Noord ruim 100 miljoen van het Rijk toegewezen. De projecten maken de bouw van bijna 13.500 nieuwe woningen mogelijk omdat ze ervoor zorgen dat de nieuwe woonwijken goed bereikbaar zijn

met auto, fiets en openbaar vervoer. Uw Staten worden hier nader over geïnformeerd na afloop van het Bestuurlijk Overleg MIRT.

**Tot slot**

Naast de vaststelling van de visie door Gedeputeerde Staten, is het stuk gelijktijdig in de 17 colleges van de gemeenteraden uit Noord-Holland Noord vastgesteld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

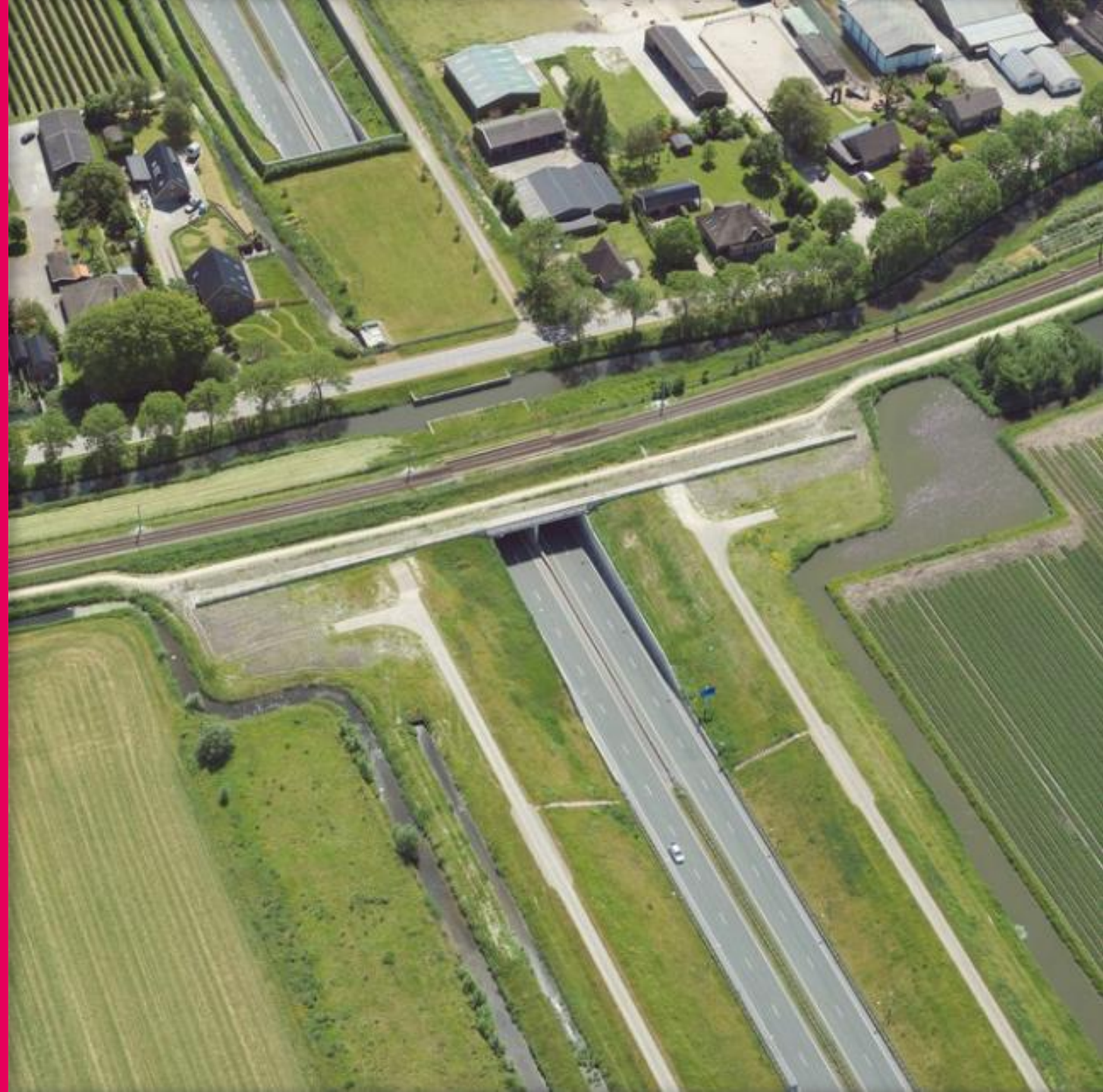
1 bijlage(n)

1. Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord inclusief bereikbaarheidsagenda

# Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Definitief

November 2025



# Inhoud

## Colofon

Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Kenmerk: 018351.20250904.R5.01
Status: Definitief
Datum: 11 november 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

Bijlage

# Hoofdstukken-menu

## Inhoud

**Colofon**

Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord

Kenmerk: 018351.20250904.R5.01
Status: Definitief
Datum: 11 november 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

Bijlage

## Samenvatting

**Een bloeiende regio**
*De regio Noord-Holland Noord (NHN), met nu ruim 680.000 inwoners, groeit hard met de stevige basis uit de Woondeal 2.0 voor de bouw van minimaal 68.000 woningen tot 2040. De regio heeft een bloeiende en groeiende economie met innovatieve bedrijven, sterke agrarische sector (o.a. Greenport Noord-Holland Noord, Agriport A7 en de zaadverredeling in Seed Valley), is een topspeler in de recreatieve sector en de thuishaven voor onze Koninklijke Marine.*

*Daarbij heeft Noord-Holland Noord een uniek en gemengd karakter: aan drie kanten omringd door water, met wereiderfgoed en een Waddenneiland. Als gezamenlijke overheden in NHN staan wij voor het kunnen leven in brede welvaart van onze inwoners, zowel in de stad als op het platteland. Er zijn grote ambities in onder andere woningbouw en werkgelegenheid, waardoor de brede welvaart in het geding komt; dit vraagt veel van het huidige mobiliteitssysteem in NHN. De voorziene groei van het aantal vervoersbewegingen en reizigers vraagt dat we nu reageren om problemen later te voorkomen.*

**Regionale visie op mobiliteit**
Een sterk Noord-Holland Noord levert een stevige bijdrage aan het oplossen van de grote maatschappelijke opgaven in Nederland. Gezamenlijk investeren in een goede regionale bereikbaarheid, zowel over de weg, maar ook over spoor en met een goede OV- en fietsontsluiting zijn daarbij randvoorwaardelijk. De veranderende geopolitieke situatie en de groei van de Koninklijke Marine in Den Helder onderstrepen het belang van een robuust mobiliteitssysteem.

**Brede Welvaart**
Door vanuit Brede Welvaart naar de bereikbaarheidsopgaven te kijken ontstaat een beeld dat verder reikt dan enkel economische belangen. Ook welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit staan centraal.

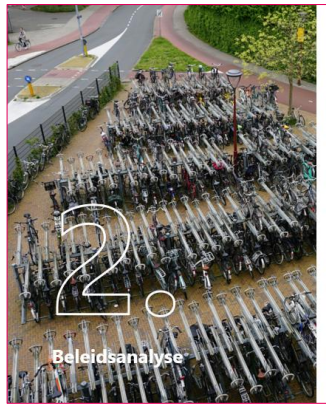
**Doel van de visie**
Deze Bereikbaarheidsvisie is een gezamenlijk verhaal van de regio over de bereikbaarheid en mobiliteitsopgaven. Één verhaal dat laat zien waar we als regio op in willen zetten om samen met het Rijk en haar partners te realiseren.

**De opgaven die spelen in Noord-Holland Noord**
Noord-Holland Noord staat voor een forse groei qua woningen en inwoners. De locatiekeuze van woningbouw beïnvloedt mobiliteitsgedrag, voorzieningen, leefbaarheid en economische vitaliteit. Tegelijkertijd is er een onevenwichtige woon-werkbalans, met veel verkeer richting de MRA. Het creëren van meer werkgelegenheid in de regio is onderdeel om dat evenwicht te herstellen. Niet alleen personenvervoer is van belang, maar ook goederenvervoer speelt in de regio. Met name via de weg, alsook via het water bij onder andere bedrijventerreinen in Alkmaar en Den Helder.

In landelijke gebieden is vervoerarmoede een groeiend probleem, door afnemend ov-aanbod en hogere autoafhankelijkheid, wat leidt tot verminderde bereikbaarheid van voorzieningen voor kwetsbare groepen.

Een onderzoek om de veerkracht van het netwerk (civiel en militair gebruik van de bestaande infrastructuur/dual-use) goed in kaart te brengen en waar nodig te versterken is door Rijk en regio gezamenlijk opgepakt. Als mogelijke knelpunten worden gezien een enkelspoor of een enkelbaans N-weg tot aan Den Helder.

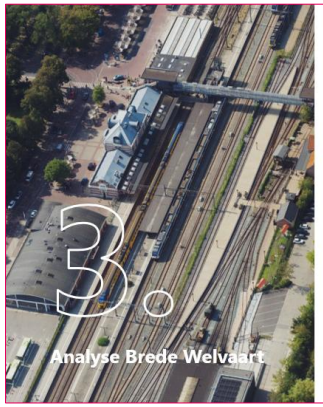





## Beleid onder de loep

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

**Een bloeiende regio**
*De regio Noord-Holland Noord (NHN), met nu ruim 680.000 inwoners, groeit hard met de stevige belofte uit de Woondeal 2.0 voor de bouw van minimaal 68.000 woningen tot 2040. De regio heeft een bloeiende en groeiende economie met innovatieve bedrijven, 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.*

*Daarbij heeft Noord-Holland Noord een uniek en gemengd karakter: aan drie kanten omringd door water, met werelderfgoed en een Waddeneiland. Als gezamenlijke overheden in NHN staan wij voor het kunnen leven in brede welvaart van onze inwoners, zowel in de stad als op het platteland. Er zijn grote ambities in onder andere woningbouw en werkgelegenheid, waardoor de brede welvaart in het geding komt; dit vraagt veel van het huidige mobiliteitssysteem in NHN. De voorziene groei van het aantal vervoersbewegingen en reizigers vraagt dat we nu reageren om problemen later te voorkomen.*

**Regionale visie op mobiliteit**
Een sterk Noord-Holland Noord levert een stevige bijdrage aan het oplossen van de grote maatschappelijke opgaven in Nederland. Gezamenlijk investeren in een goede regionale bereikbaarheid, zowel over de weg, maar ook over spoor en met een goede OV- en fietsontsluiting zijn daarbij randvoorwaardelijk. De veranderende geopolitieke situatie en de groei van de Koninklijke Marine in Den Helder onderstrepen het belang van een robuust mobiliteitssysteem.

**Brede Welvaart**
Door vanuit Brede Welvaart naar de bereikbaarheidsopgaven te kijken ontstaat een beeld dat verder reikt dan enkel economische belangen. Ook welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit staan centraal.

**Doel van de visie**
Deze Bereikbaarheidsvisie is een gezamenlijk verhaal van de regio over de bereikbaarheid en mobiliteitsopgaven. Eén verhaal dat laat zien waar we als regio op in willen zetten om samen met het Rijk en haar partners te realiseren.

**De opgaven die spelen in Noord-Holland Noord**
Noord-Holland Noord staat voor een forse groei qua woningen en inwoners. De locatiekeuze van woningbouw beïnvloedt mobiliteitsgedrag, voorzieningen, leefbaarheid en economische vitaliteit. Tegelijkertijd is er een onevenwichtige woon-werkbalans, met veel verkeer richting de MRA. Het creëren van meer werkgelegenheid in de regio is onderdeel om dat evenwicht te herstellen. Niet alleen personenvervoer is van belang, maar ook goederenvervoer speelt in de regio. Met name via de weg, alsook via het water bij onder andere bedrijventerreinen in Alkmaar en Den Helder.

In landelijke gebieden is vervoerarmoede een groeiend probleem, door afnemend ov-aanbod en hogere autoafhankelijkheid, wat leidt tot verminderde bereikbaarheid van voorzieningen voor kwetsbare groepen.

Een onderzoek om de veerkracht van het netwerk (civiel en militair gebruik van de bestaande infrastructuur/dual-use) goed in kaart te brengen en waar nodig te versterken is door Rijk en regio gezamenlijk opgepakt. Als mogelijke knelpunten worden gezien een enkelspoor of een enkelbaans N-weg tot aan Den Helder.

In Noord-Holland Noord zijn er knelpunten in verkeersveiligheid, zoals op de N9, N99, N242 en N203*, en in de doorstroming, met name op de A7 en rond Alkmaar. Oost-westverbindingen in de regio zijn zwak, ondanks intensieve relaties tussen kernen. De stationswaardering blijft op meerdere plekken achter, wat vraagt om aantrekkelijke, toekomstbestendige knooppunten. De groei van het aantal toeristen heeft impact op de bereikbaarheid van recreatie- en kustgebieden. Deze staan onder druk.

De verbindingen vanuit Noord-Holland Noord richting Amsterdam zijn van blijvend belang. Een robuust multimodaal mobiliteitssysteem in deze regio alleen is niet voldoende, een robuuste verbinding met de Metropoolregio Amsterdam blijft essentieel. Voor het oostelijke deel van Noord-Holland Noord betreft dit voor de weggebruiker vooral de A7, voor het westelijk deel van NHN de Ring Alkmaar richting de MRA en in algemene zin is het belang van het OV essentieel.

Tot slot is de spoorcapaciteit van en naar de MRA ontoereikend en is de robuustheid van de Helderse en Hoornse Lijn een aandachtspunt. Zonder oplossingen voor spoor-wegkruisingen kan de PHS-dienstregeling niet wordengerealiseerd en komt duurzame bereikbaarheid van de regio onder druk te staan.

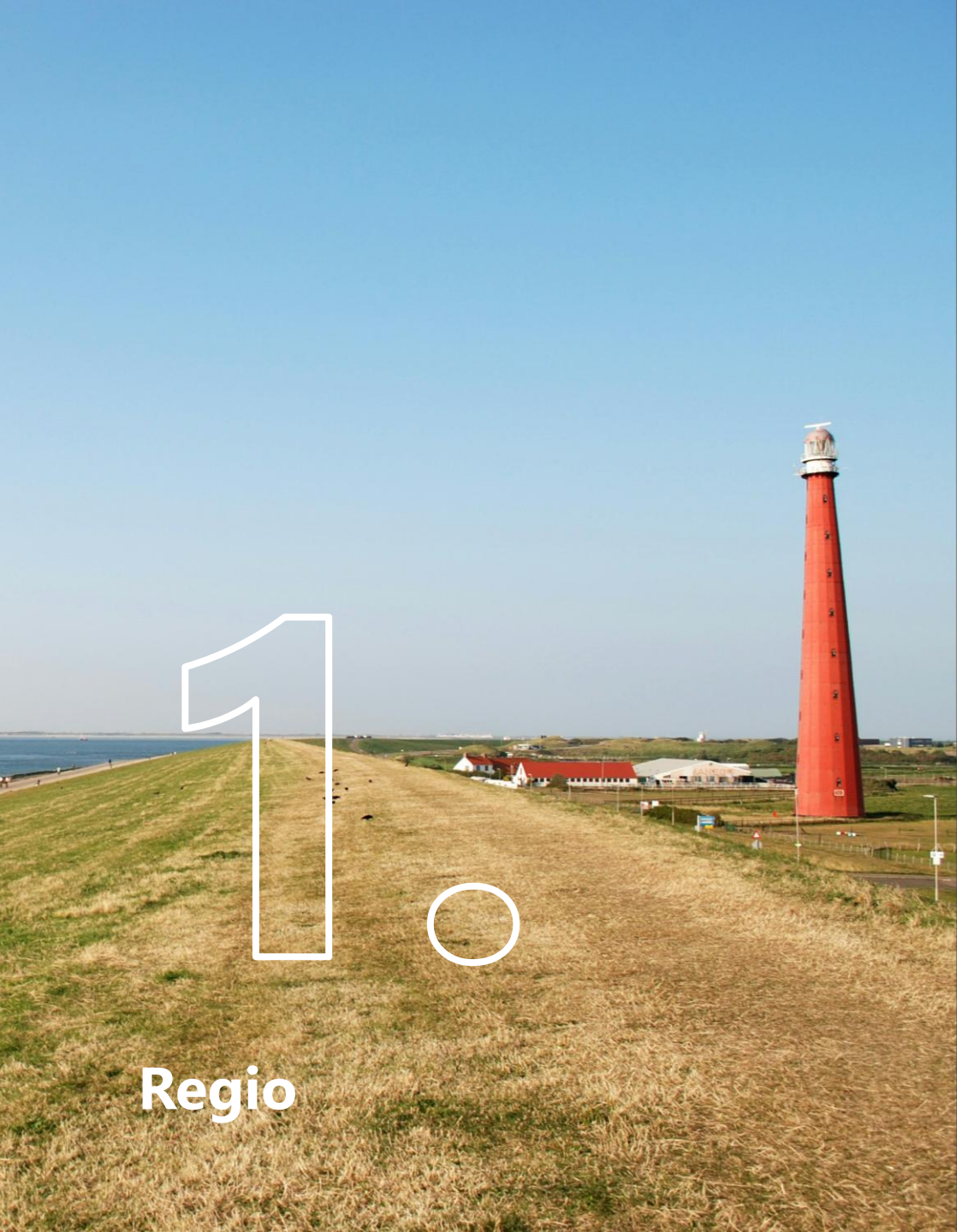
**Voor deze opgaven zijn maatregelen geformuleerd:**

- Gemengde wijken rond OV-knooppunten: wonen, werken en voorzieningen dichtbij
- Levendige stationsomgevingen: betere sociale veiligheid en bereikbaarheid
- Publiek vervoer in landelijk gebied: samenwerking met werkgevers en gemeenschappen
- Arbeidsplaatsen bij OV-knooppunten: versterken kenniseconomie en bestaande clusters
- Herkenbare oost-west (fiets)routes: stimuleren modal shift
- Gedragsmaatregelen en infrastructuurverbetering: o.a. fietstunnels, parkeernormen, mobiliteitshubs, verbeteren kruispunten, aanpassen van N9 en N99, aansluiting A9 bij Heiloo, ontsluiting recreatiegebieden en uitvoering maatregelpakket binnen het Maritiem Cluster
- Oplossen spoor-wegconflicten: investeren in capaciteit spoor in Noord-Holland Noord

Investeren in deze opgaven is nodig en urgent. Bovendien lonen de investeringen op een groter schaalniveau dan enkel dat van de regio zelf. Door te sturen op ruimtelijke ontwikkeling, multimodaliteit en sociale rechtvaardigheid, kan de regio de groei opvangen en tegelijkertijd de brede welvaart versterken. Investeren in deze opgaven betekent bijdragen aan een weerbaar en veerkrachtig Nederland en Noord-Holland Noord.

Deze bereikbaarheidsvisie voor NHN samen met de bereikbaarheidsagenda NHN, bieden een leidraad om keuzes te maken ten behoeve van overleggen tussen Rijk en Regio voor de samenwerking op het investeren in een toekomstbestendig, robuust, duurzaam en inclusief mobiliteitssysteem voor Nederland.

** De problematiek op de N203 is bekend en bevindt zich al in de uitvoeringsfase. Daarom is dit vraagstuk niet als opgave opgenomen binnen dit document.*



# 1.0 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 mobiliteitssystemen, zoals weg en spoor, al tegen de grens van hun capaciteit aan. 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.** Woningen bouwen we bij voorkeur bij de OV-knooppunten. Dit zorgt voor korte verplaatsingen die idealiter met de fiets of lopend kunnen worden uitgevoerd. Hiermee beperken we de extra druk op de huidige mobiliteitssystemen. 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 mobiliteitssysteem in NHN op peil te houden.** Iedere inwoner moet in staat zijn zich te verplaatsen naar elke bestemming. We zien dat voorzieningen verdwijnen 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 reikt dan enkel economische belangen.** Ook welzijn, duurzaamheid en inclusiviteit staan centraal. Hierdoor is het analysewerk en de uiteindelijke besluitvorming vollediger 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 tot nul in 2050. 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, stikstofruimte en uitvoeringscapaciteit. Effectief omgaan met deze schaarste en prioriteren is dan ook cruciaal en toont ook het realisme van de regio.

# Weerbaarheid en veerkracht in Noord-Holland-Noord en Nederland

Voor zowel de militaire als civiele activiteiten van nationaal en regionaal belang is een goede bereikbaarheid onder alle omstandigheden essentieel. In onrustige tijden is een snelle multimodale ontsluiting noodzakelijk. Echter, de veranderde veiligheidssituatie in de wereld maakt duidelijk dat de regio ook kwetsbaar is voor mogelijke voorvallen en bedreigingen. De groei van de Koninklijke Marine in Den Helder, de nationale en regionale economische activiteiten en bereikbaarheid in de Kop van Noord-Holland zijn belangrijk voor de regionale ontwikkeling en leefbaarheid, maar ook voor heel de regio Noord-Holland Noord en Nederland als geheel. Het strategische belang van Noord-Holland Noord, en met name de Kop van Noord-Holland, voor de Europese veiligheid en nationale energiezekerheid neemt toe. Dit vereist een robuust mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord en de wegen en de spoorcorridors ernaartoe, voor een weerbare regio.

Om deze uitdagingen aan te gaan is het essentieel dat weerbaarheid en veerkracht expliciete aandachtspunten zijn in het ruimtelijk-, economisch- en mobiliteitsbeleid van de regio. Weerbaarheid en veerkracht houdt in dat de samenleving, het economisch systeem en de infrastructuur zo worden ingericht en beheerd, dat ze bestand zijn tegen verstoringen, cyberaanvallen en andere bedreigingen.



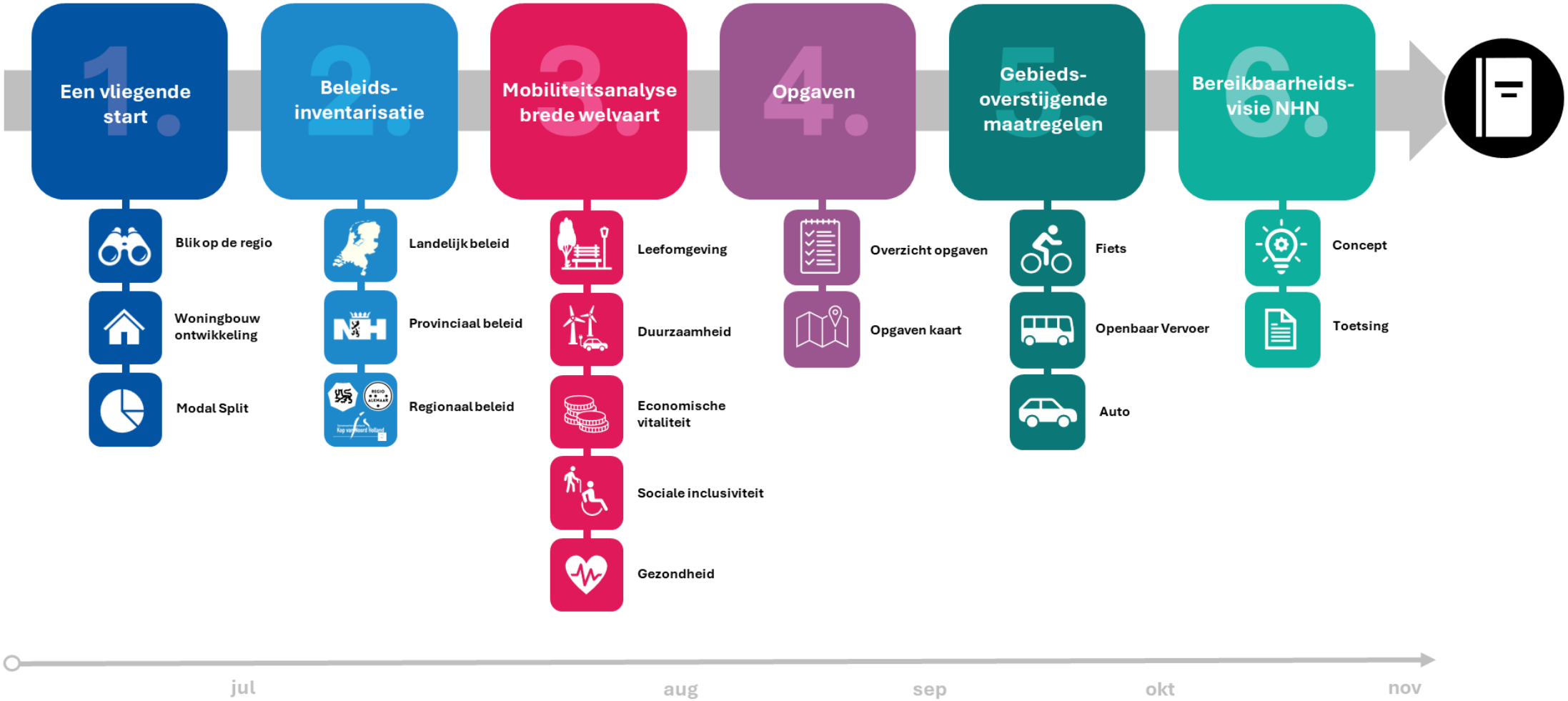
Vertaald naar het niveau van de ruimtelijke ontwikkeling voor Noord-Holland Noord, gaat het om werken aan meer structuurversterking en een infrastructuurnetwerk dat onder veel verschillende omstandigheden goed blijft werken. Het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder levert hier een bijdrage aan.

De huidige hoofdstructuur is over het algemeen ontoereikend en op sommige plekken kwetsbaar. Startend, in het zuiden van de regio Noord-Holland Noord, bij de ring van Alkmaar waar de A9 overgaat in de N9, wat een knelpunt is in de doorstroming. Daar gaat de hoofdstructuur over in enkelstrooks N-wegen en voor het OV een spoorlijn met enkelspoor vanaf Schagen richting Den Helder. Aan de andere kant van Noord-Holland Noord ligt de snelweg de A7. De MIRT A7/A8 corridor is stilgelegd en onderlinge verbindingen tussen de A7 en N9 ontbreken. Dit maakt de afwikkeling van verkeer op een robuuste manier onmogelijk.
Het is een kwetsbaar netwerk voor congestie en voor uitval bij ongelukken, vertragingen op het spoor en met grote verkeersstromen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en Regio om het geheel van het mobiliteitsnetwerk draaiende te houden.

Om de kwetsbaarheid van het huidige infrastructuurnetwerk in NHN te verminderen, is het wenselijk om ook plannen te overwegen die de weerbaarheid/veerkracht van de regio vergroten. Dit vergt op korte termijn een analyse. Deze analyse die door Rijk en Regio samen wordt opgepakt, wordt als project geagendeerd in de Bereikbaarheidsagenda NHN. Dit biedt een stevig fundament voor de benodigde afstemming met het Rijk, en creëert handelingsperspectief om als regio samenhangend en toekomstbestendig te investeren in een weerbare en veerkrachtige noordelijke kustregio.



# 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.

Met een eerste concept bij de hand is feedback opgehaald bij onder andere **het economisch forum** en **ondernemersverenigingen**. Raadsleden en statenleden zijn in een regionale raadsavond in de regio's Westfriesland, Kop van Noord-Holland en Alkmaar geïnformeerd over het proces.

Begin september is de conceptvisie behandeld in de **commissie Ruimte van de Provinciale Staten**. Er was tijdens de bijeenkomsten de gelegenheid om aandachtspunten mee te geven of achteraf per mail de aandachtspunten mee te geven. Deze zijn, waar mogelijk, verwerkt in de definitieve versie.



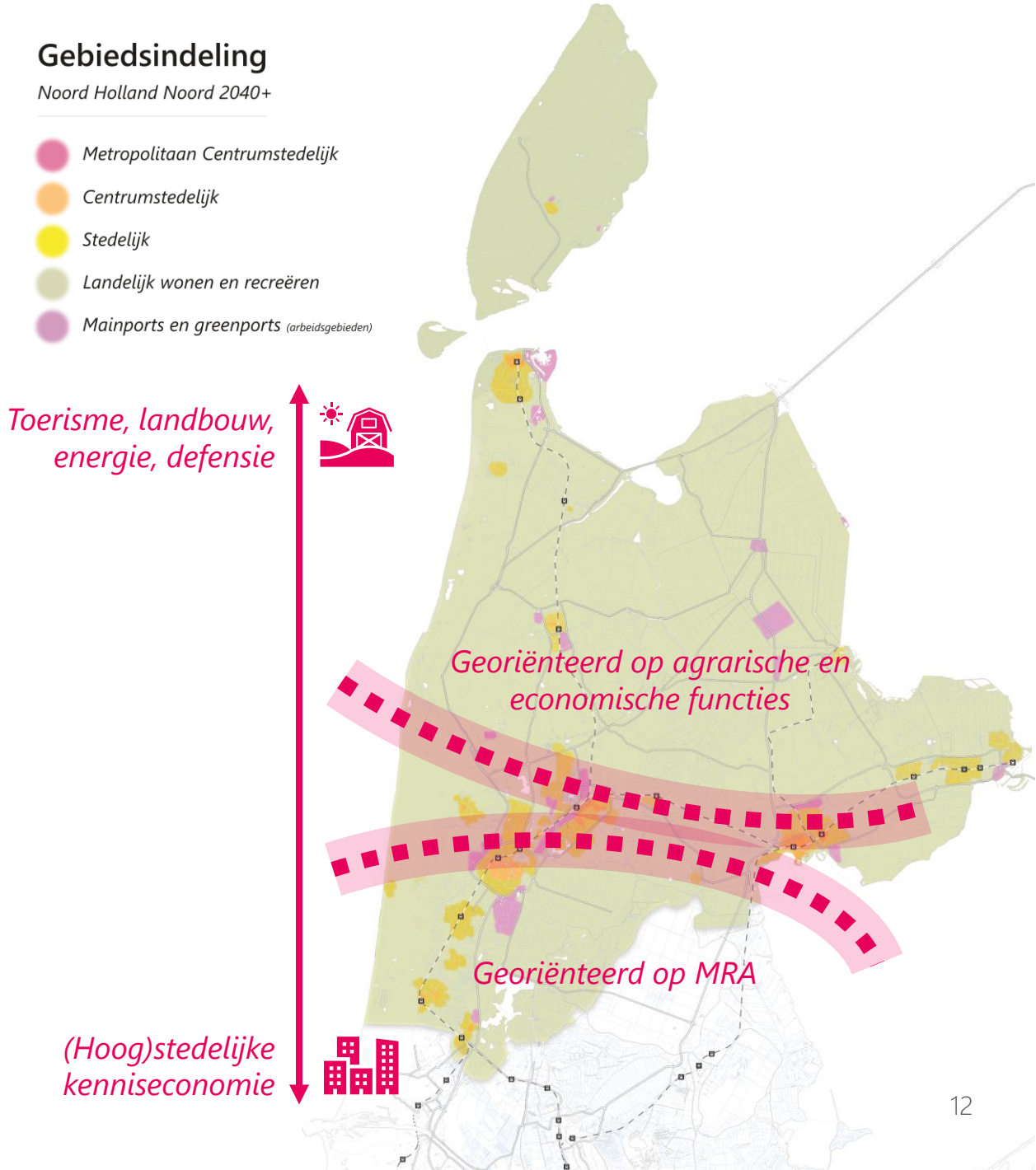
# Overgang van stedelijke dynamiek naar landelijk gebied

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

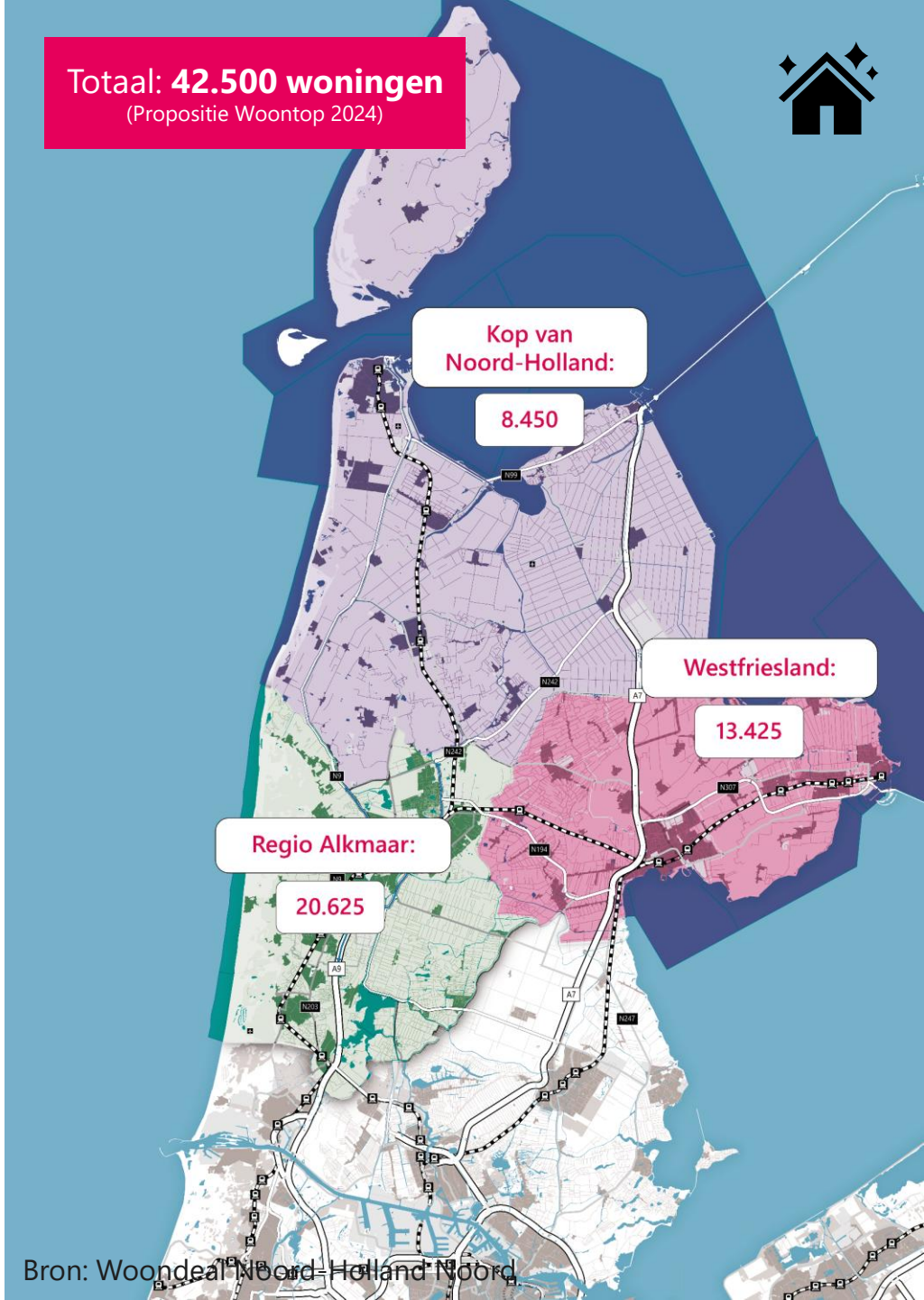
De regio kent de komende decennia een sterke groei, met in totaal de ambitie om in totaal 68.000 woningen toe te voegen. Het grootste deel van deze woningen worden tot 2030 gebouwd: namelijk 42.500 woningen. De afgelopen drie jaar (2022 – 2024) zijn van deze 42.500 al ruim 10.000 woningen gerealiseerd. Focus is 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 een scheve woon-werk pendel van/naar de MRA.

Het zwaartepunt van de groei in het aantal woningen zit in de regio Alkmaar (20.625), gevolgd door Westfriesland (13.425) en de Kop van Noord-Holland (8.450)*. 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*

*** De bevolkingsprognose gaat uit van minder nieuwbouwwoningen.*



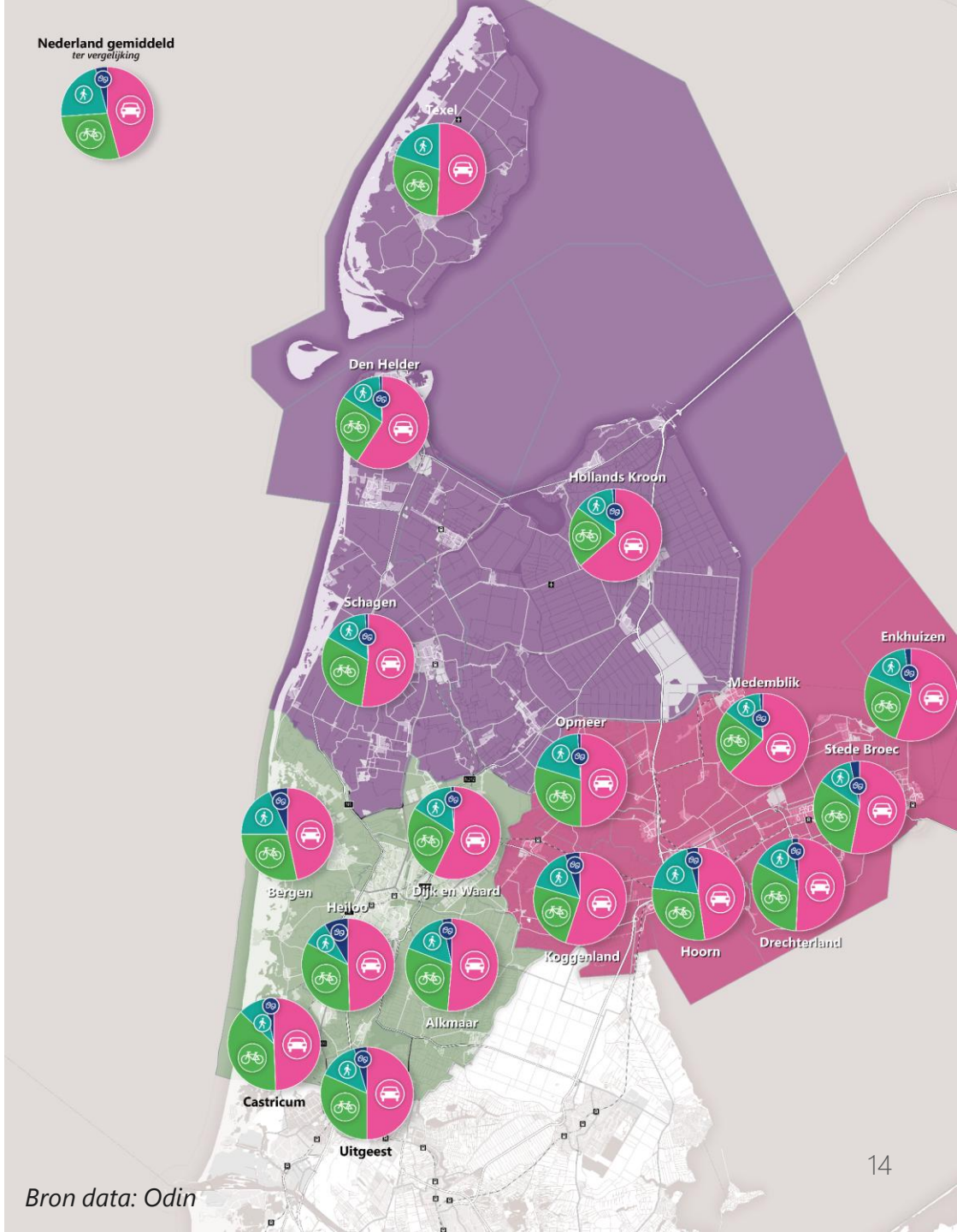

Bron: Woondeal Noord-Holland Noord

# 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 gemeenten 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*

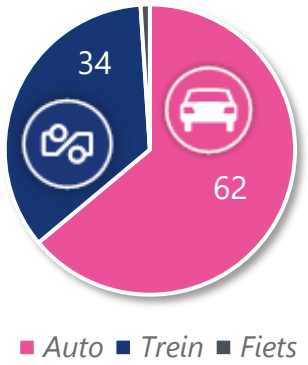
# OV blinkt uit op de langere afstanden tussen stedelijke gebieden

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.

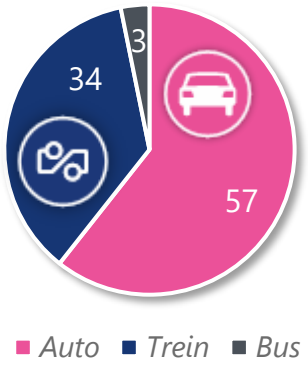
Wanneer naar de onderlinge relatie tussen gemeenten wordt gekeken ontstaat een duidelijker beeld: tussen Alkmaar en Amsterdam heeft de trein een aandeel van 34%. Tussen Den Helder en Amsterdam is dit zelfs 40% (echter gaat het hier wel om minder reizigers in absolute zin). Voor het samenstellen van de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

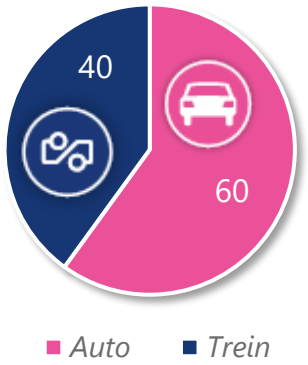
***Alkmaar - Amsterdam***




***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.















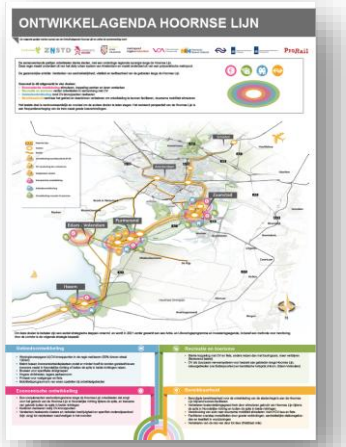


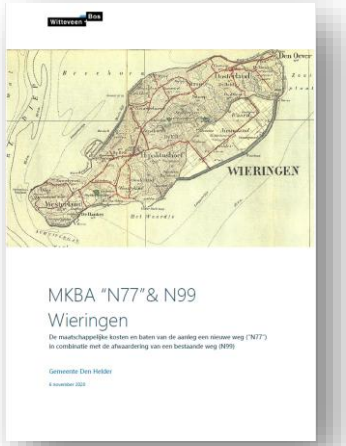
















# Analyse van beleidsstukken

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 |

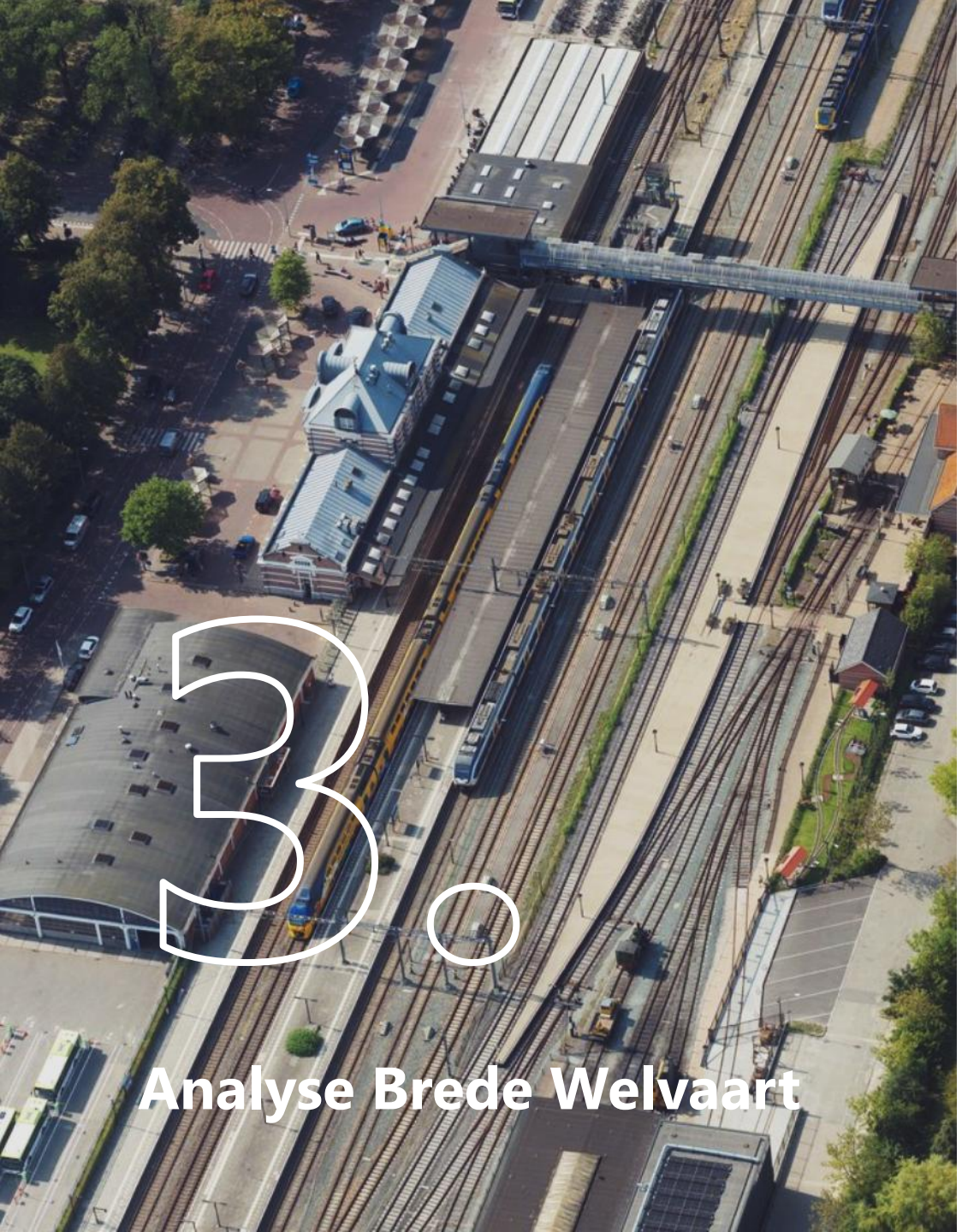
| Opgave | Kwaliteit leefomgeving | Duurzaamheid | Economische vitaliteit | Sociale inclusiviteit | Gezondheid |
|---|---|---|---|---|---|
| **Duurzame mobiliteitstransitie** | | Meer gebruik van fiets/openbaar vervoer, neutraal | Verbetering doorstroming wegennetwerk | | Minder uitstoot |
| **Ruimtegebrek 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 | Verbetering weginfrastructuur heeft stimulerend effect op het autogebruik | Betere doorstroming en bereikbaarheid omgeving | | |
| **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 | | | |
| **Aansluiting A9 Heiloo** | Verkeersafname op het onderliggende wegennet | Stimulerend effect op het autogebruik. Echter wel betere doorstroming en verschuiving verwacht van N-wegen en onderliggend wegennet naar A9. | Betere bereikbaarheid Heiloo, Castricum en omgeving, faciliteren woningbouw, economisch functioneren van bedrijventerrein Boekelermeer | | Geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit nabij aansluiting en aanvoerwegen. Minder verkeersdruk op gemeentelijk netwerk zorgt voor minder ongevallen. |
| **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 grotere 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)**<br><br>**(o.a. Obdam, Hoogkarspel Zuid, Bovenkarspel en 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

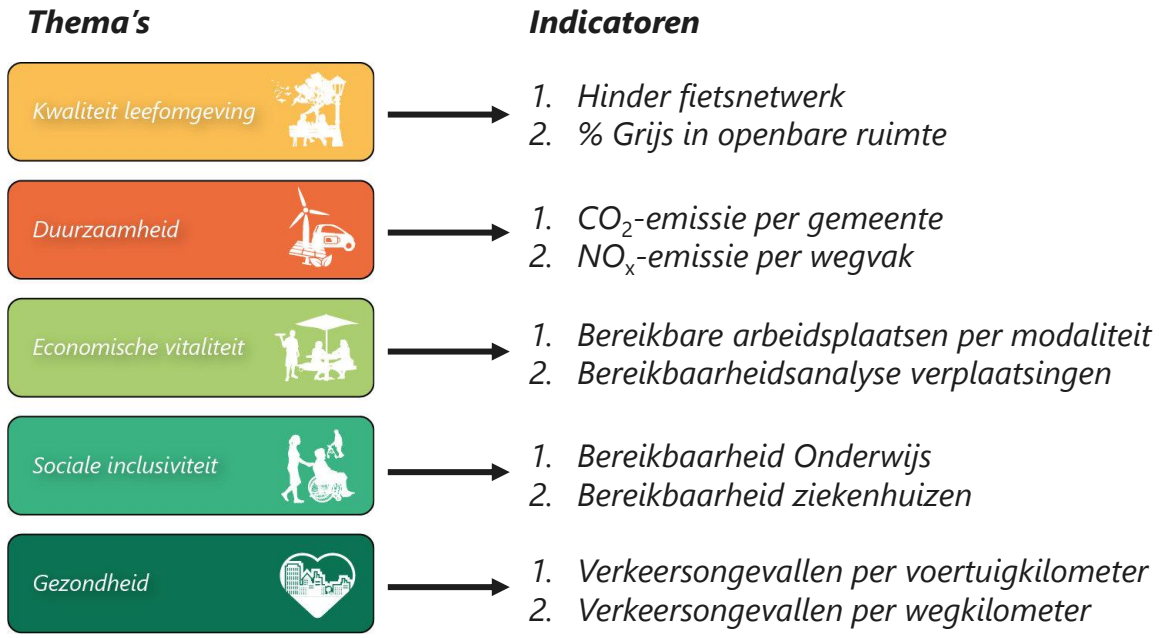
## Brede Welvaart als leidraad

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

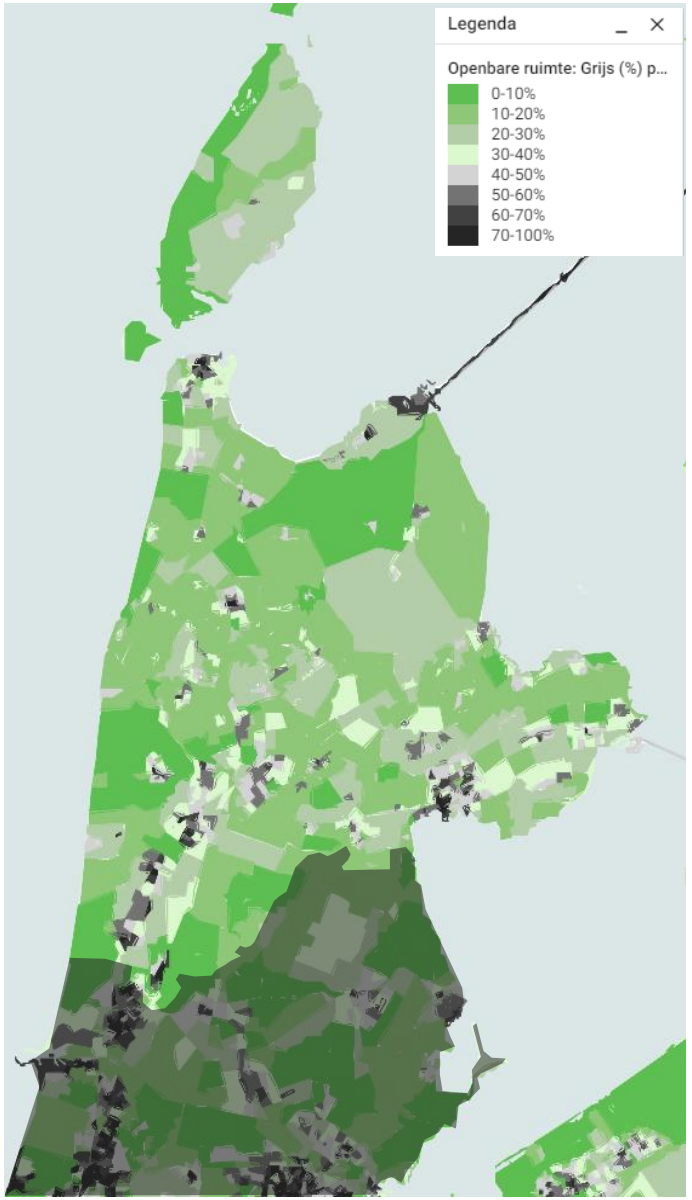
# Oost/west fietsrelatie ondermaats en grijze verstedelijkte strook

Een kwalitatieve leefomgeving kent een goede balans tussen het groen en grijs (verhard oppervlak) 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.

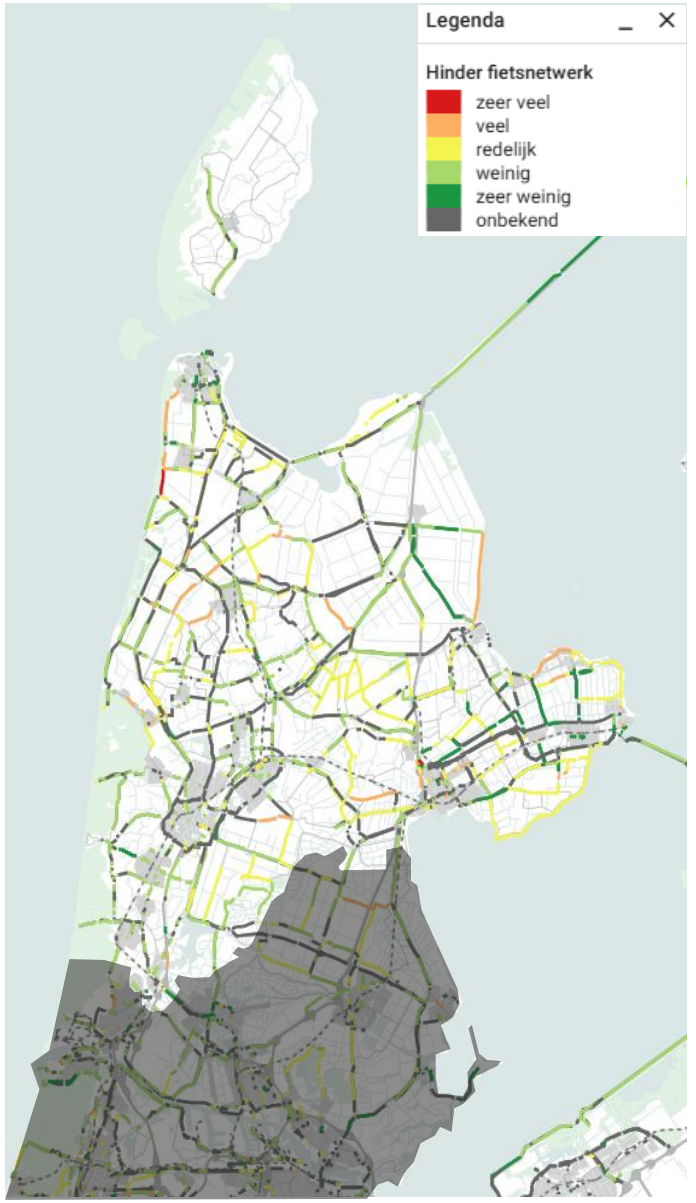
Op kaart 2 is te zien dat het fietsnetwerk binnen de NHN-regio redelijke hinder kent op basis van de data van het Fietsersbondnetwerk. Onder hinder vallen obstakels, drukte en andere onderdelen die de doorfietskwaliteit negatief beïnvloeden. Wat opvalt is dat de regio Alkmaar en Westfriesland tot aan 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

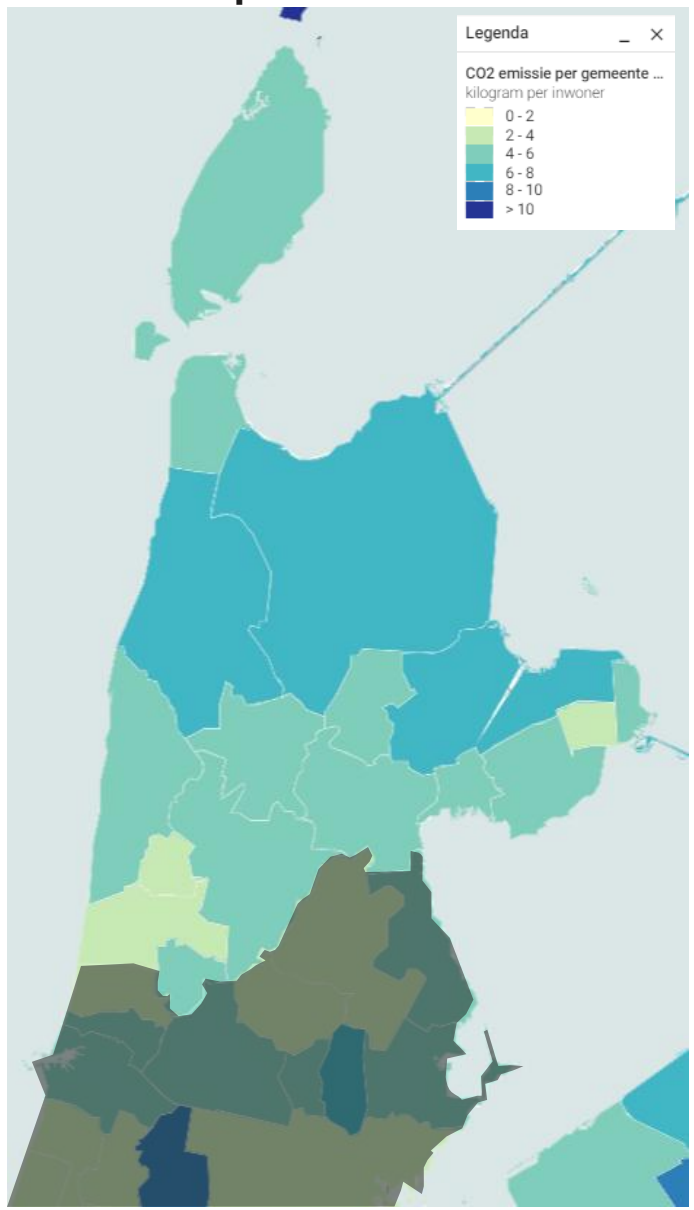
# $CO_2$ per inwoner hoger in de Kop, $NO_x$ per wegvak juist hoger richting MRA

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.

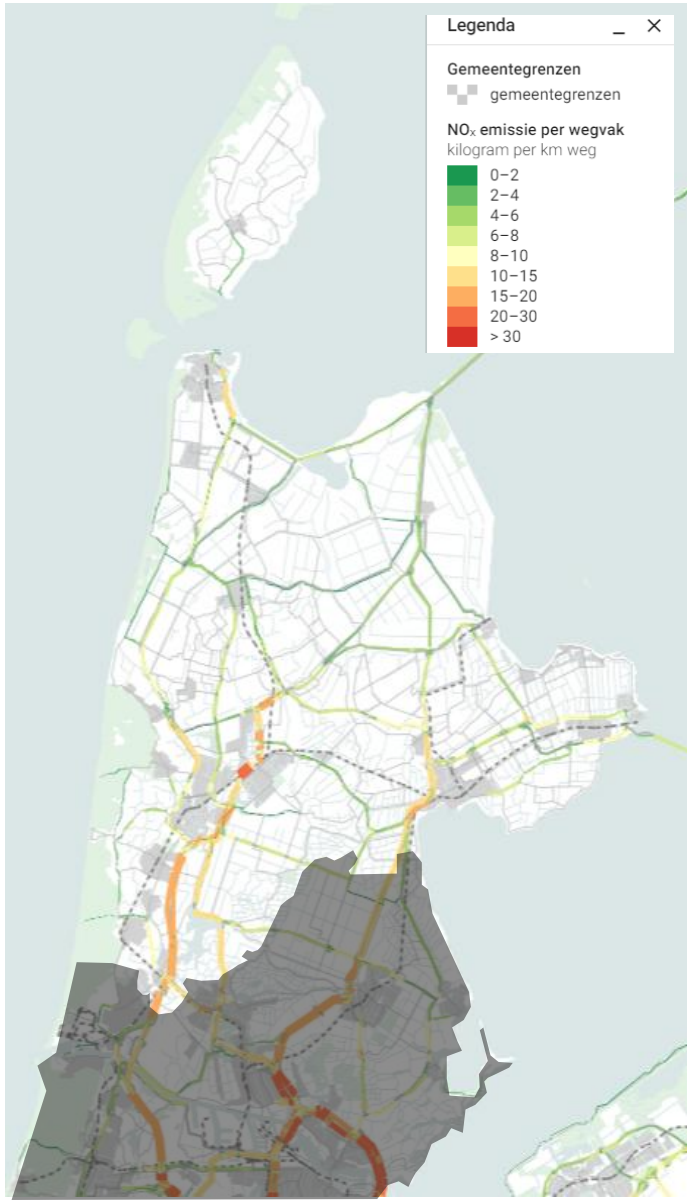
Kaart 2 laat de $NO_x$-emissie per wegvak zien. Hierbij valt op dat de meeste emissie in de regio NHN zichtbaar is op de wegvakken vanuit de MRA tot aan Alkmaar en Hoorn. Dit is te verklaren door de hoge intensiteiten en minder soepele doorstroming. De Kop van Noord-Holland en het grootste deel van West-Friesland 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*

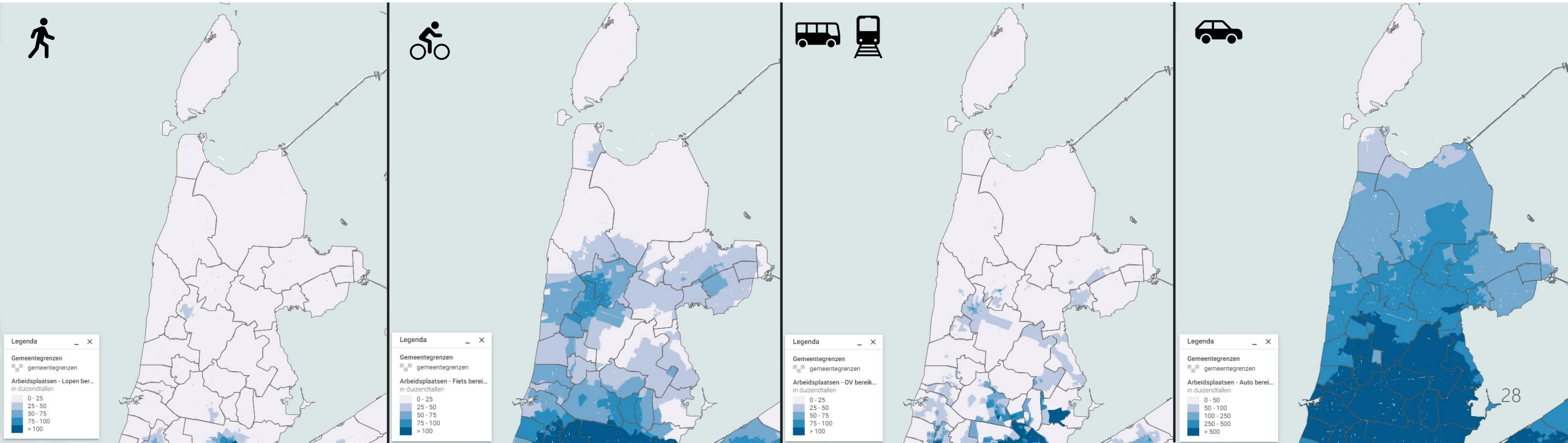
# Meeste banen te bereiken in regio Alkmaar, autoafhankelijkheid in de Kop

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 voren als belangrijke arbeidslocaties in de regio. Duidelijk is dat per auto veruit het grootste aantal arbeidsplaatsen bereikt kan 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

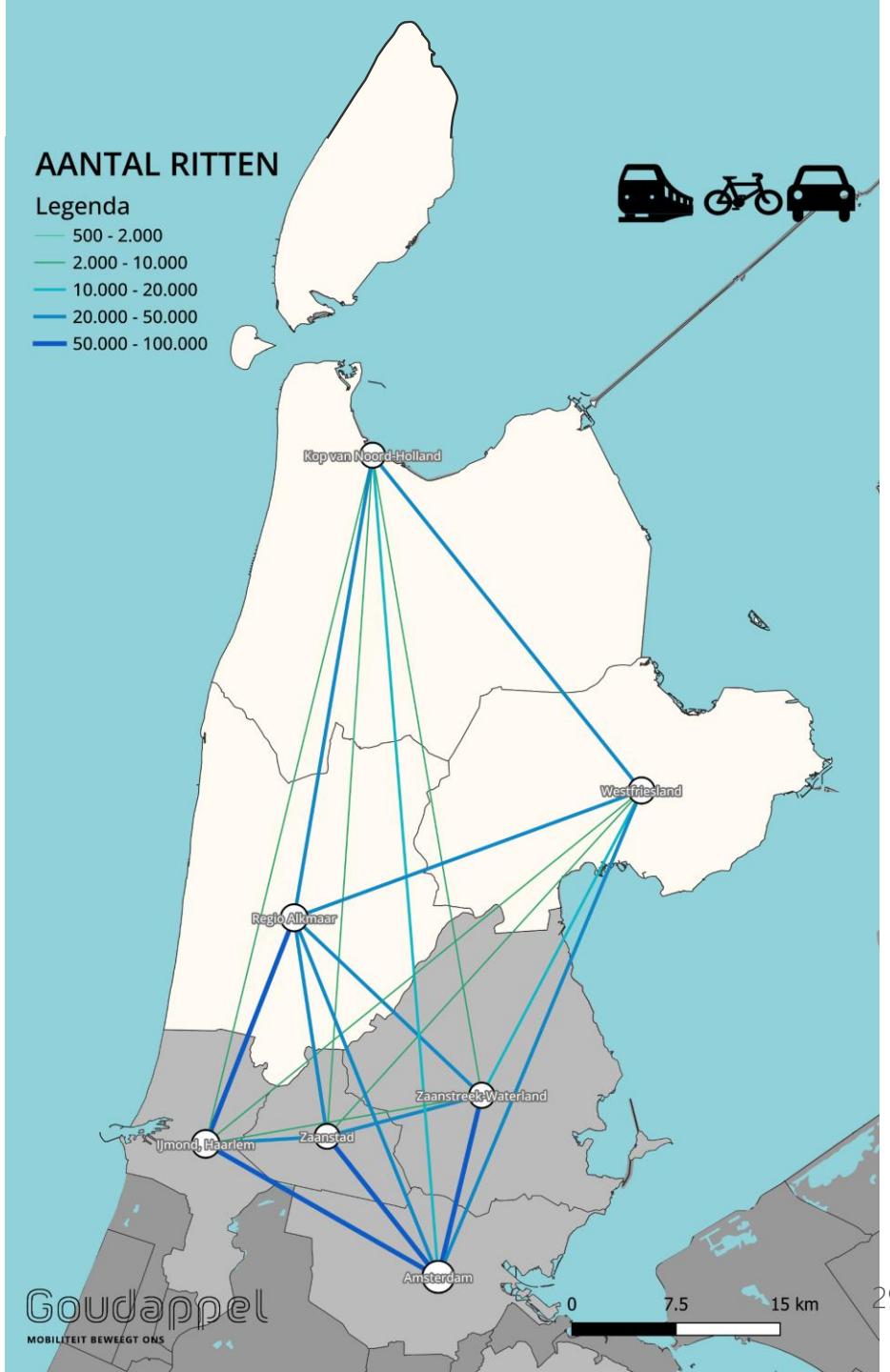
# Stedelijke regio's hebben sterke relatie met MRA, onderling sterke oost-westrelatie

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

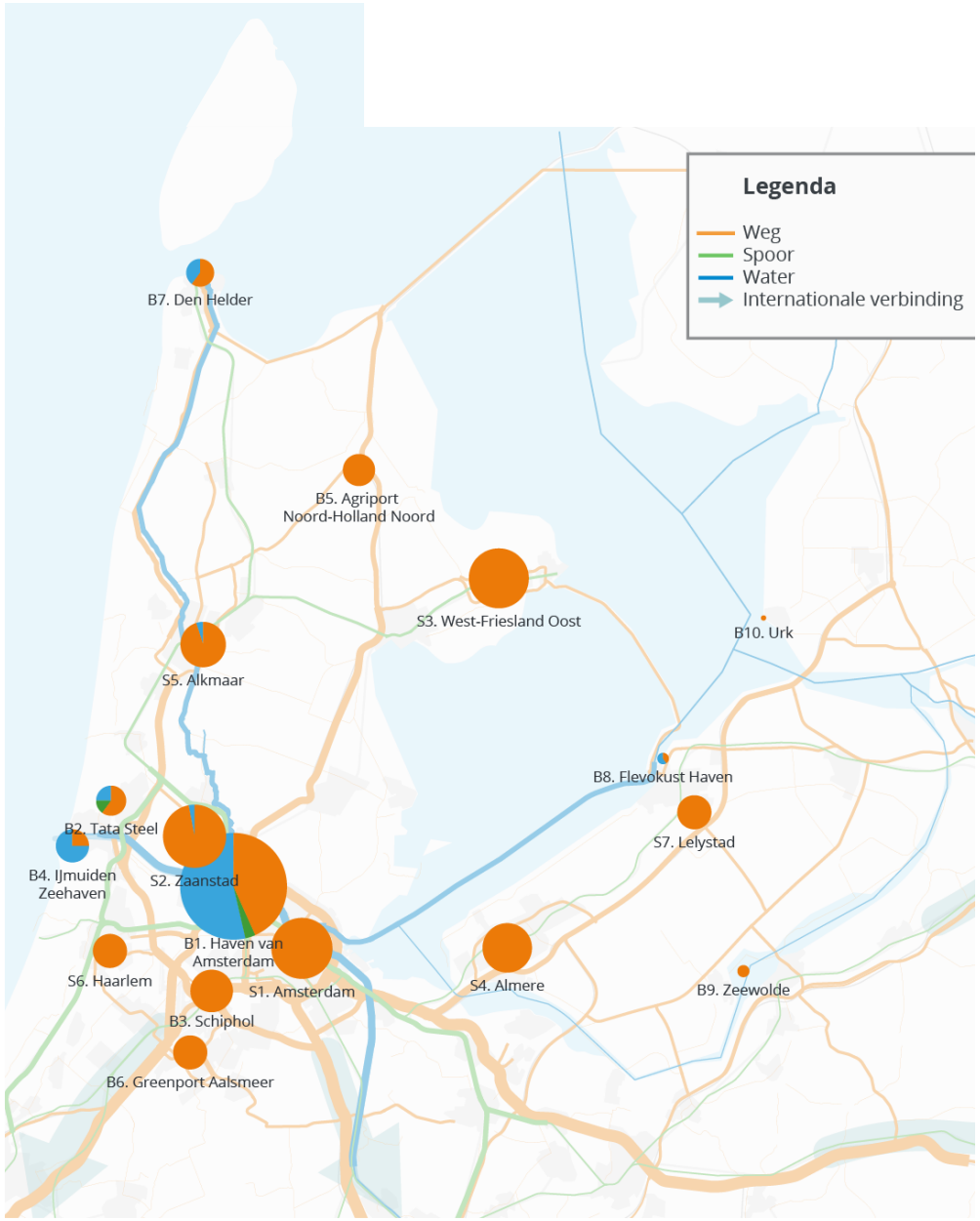
Voor een economisch vitale regio is niet alleen een vlot verloop van het personenvervoer van belang, maar ook van het goederenvervoer. In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer (MNG) zijn hiervoor opgaven en maatregelen geformuleerd voor de provincies Noord-Holland en Flevoland.

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 de Oude Zeug in Hollands Kroon). 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 (zie ook *Weerbaarheid en veerkracht* in hoofdstuk 1).



# Knelpunten in doorstroming kunnen weerslag hebben op economische vitaliteit

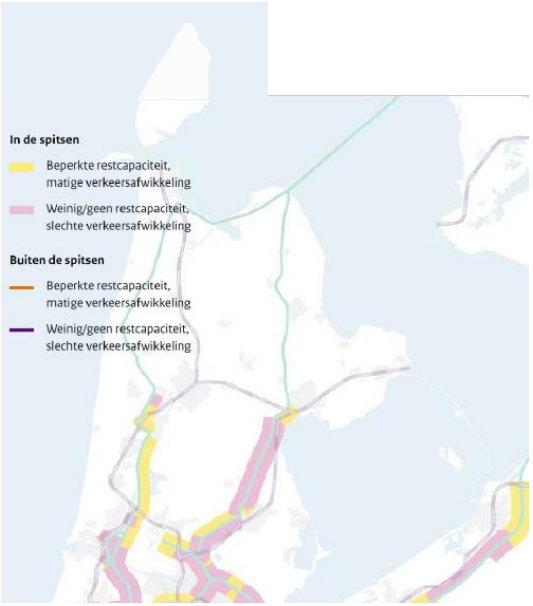
In het Multimodaal Netwerk Goederenvervoer zijn opgaven geformuleerd voor het goederenvervoer, rekening houdend met de toekomstige ontwikkelingen. Deze opgaven zijn uitgesplitst per modaliteit.

**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.

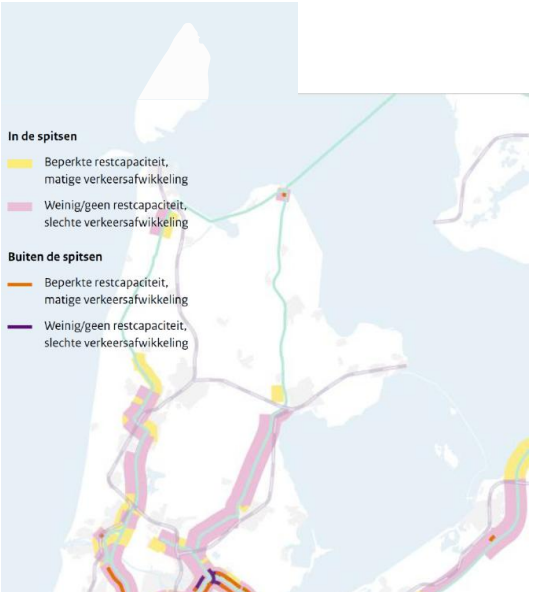
Specifiek voor Noord-Holland Noord wordt beschreven dat met name de Kop kwetsbaar is voor logistieke stromen. Het vervoer is daar te afhankelijk van één enkele route en modaliteit (vervoer over de weg). Verder komt in 2040 het (Rijks)wegennet richting Noord-Holland Noord naar verwachting onder druk te 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

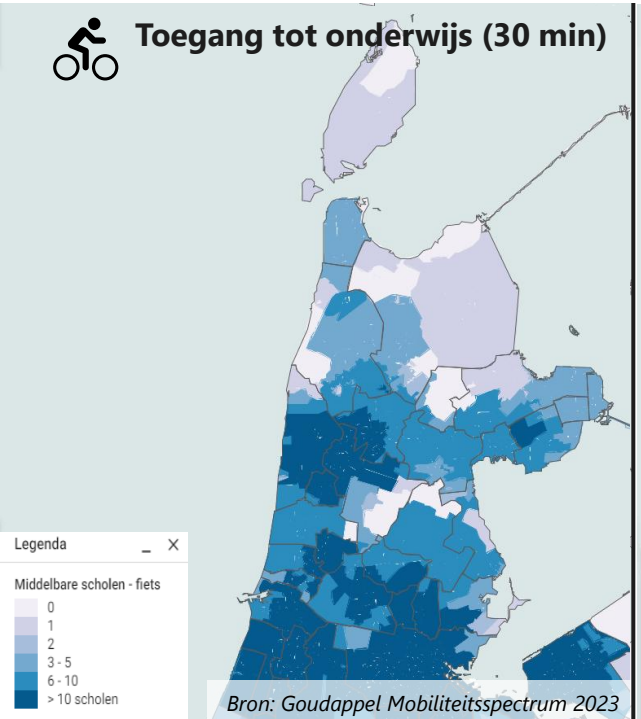
Een belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is de beschikking tot voorzieningen voor alle groepen binnen de samenleving. Hiervoor is gekeken naar de bereikbaarheid van middelbare scholen op de fiets en het ov en de bereikbaarheid van ziekenhuizen met het openbaar vervoer en de auto.

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.

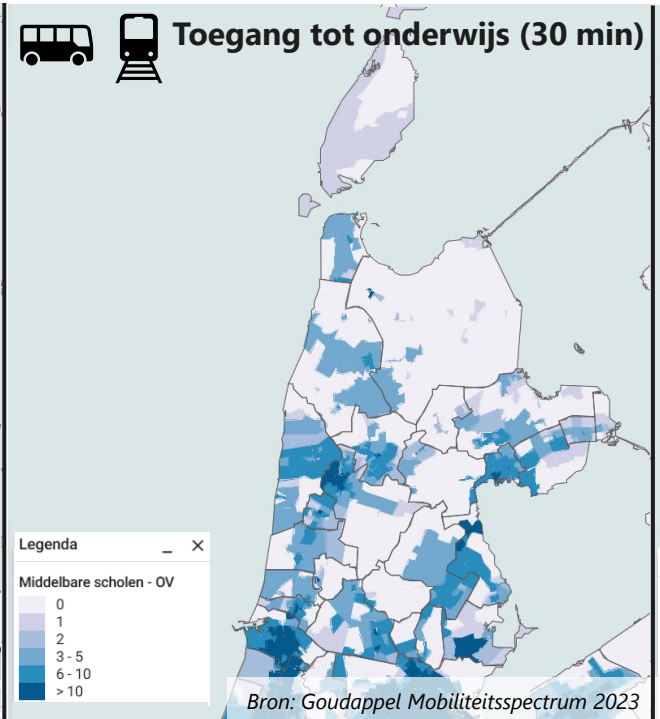
Een andere belangrijke indicator voor de sociale inclusiviteit is toegang tot medische zorg. Op de kaart wordt de reistijd naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis getoond per OV en per auto. De grootste “blackspot” in de regio is Texel, waar men afhankelijk is van de veerboot. Het ziekenhuis in Den Helder 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”.

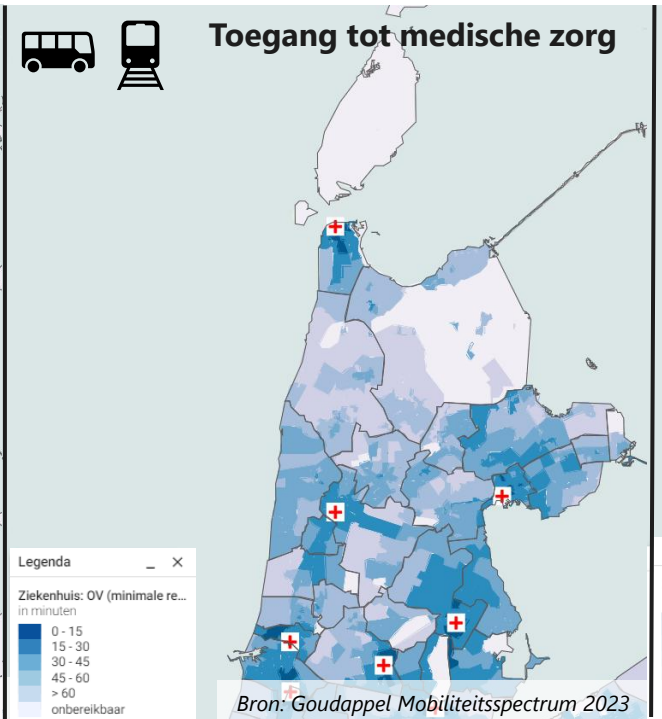
Ook blijft de bereikbaarheid van banen op bedrijventerreinen een aandachtspunt. Een groeiend aantal startende werknemers heeft niet de mogelijkheid om deze plekken binnen een acceptabele tijd te bereiken waardoor ondernemers tegen capaciteitsproblemen aanlopen.



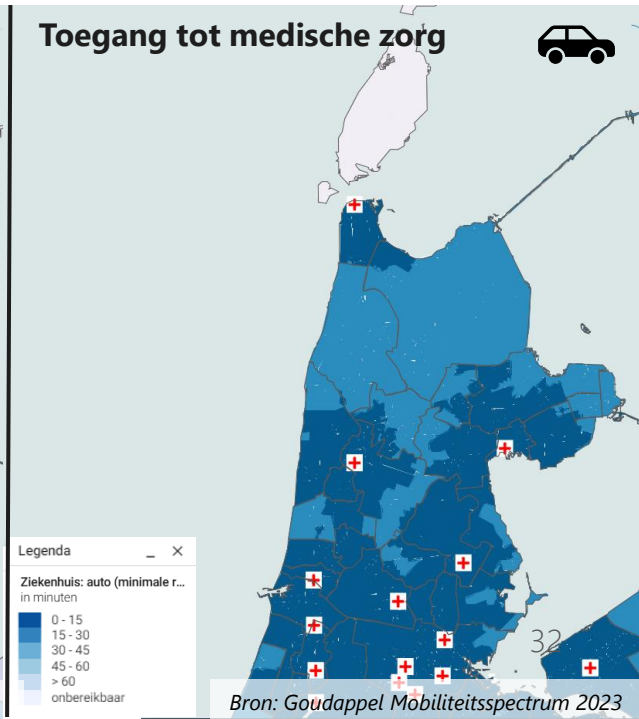

Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023




Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023




Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023




Bron: Goudappel Mobiliteitsspectrum 2023

# Inzoomen op sociaal-recreatief verkeer

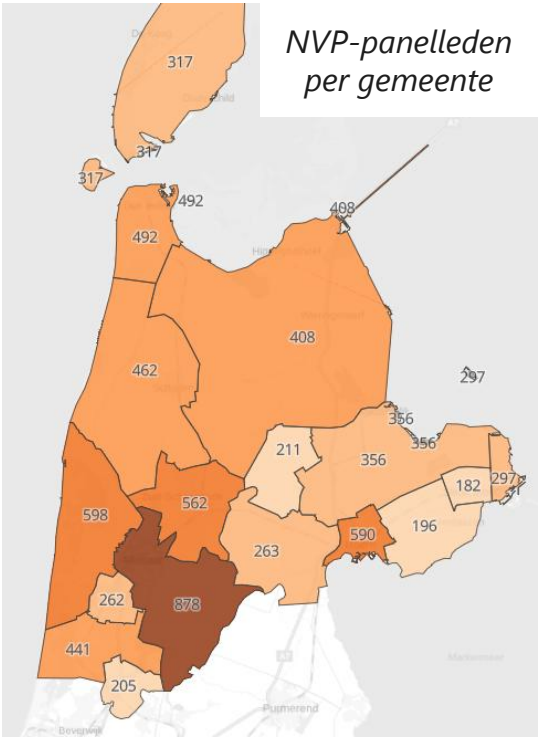
Naast de beschikbaarheid van voorzieningen is ook sociaal recreatief verkeer van belang om een goed beeld te krijgen van Sociale Inclusiviteit. Voor het sociaal recreatieve verkeer is dan ook een aanvullende analyse uitgevoerd met het Nederlands Verplaatsingspanel (NVP).

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.

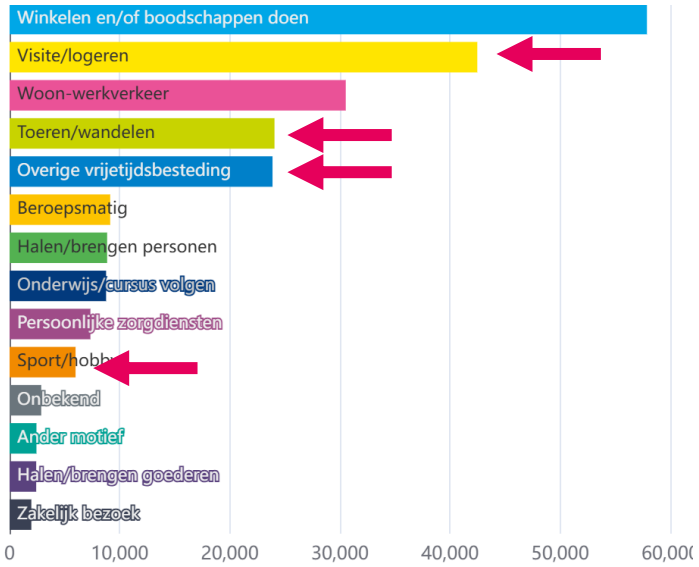
**Verplaatsingsmotieven**
In de grafiek hiernaast zijn de motieven weergegeven van verplaatsingen in Noord-Holland Noord. Sociaal-recreatieve verplaatsingen kunnen onderverdeeld worden in: visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby.

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*



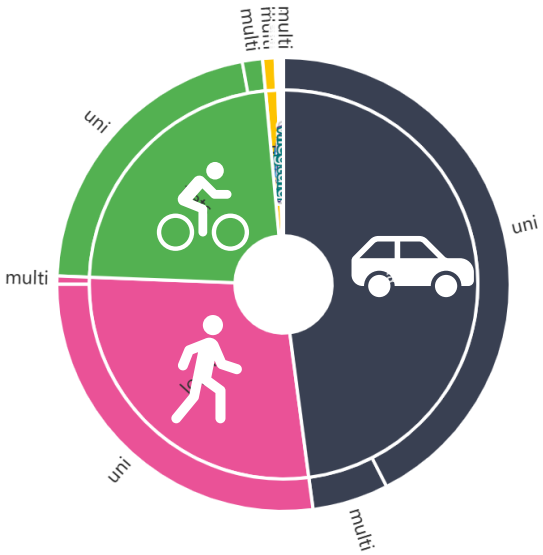
Sociale inclusiviteit

# Autogebruik voor sociaal-recreatieve reismotieven lager dan gemiddeld, maar blijft hoog

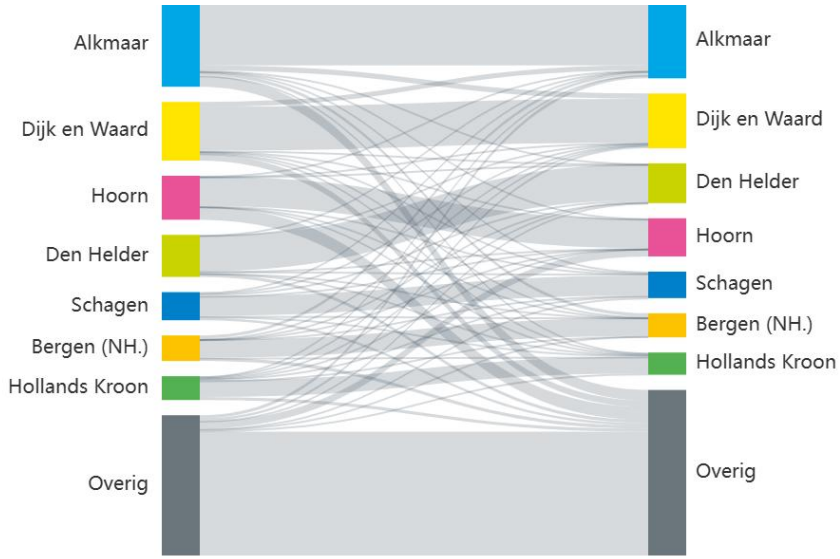
Binnen de reismotieven is ingezoomd op de motieven visite/logeren, toeren/wandelen, overige vrije tijdsbesteding en sport/hobby. Oftewel: de sociaal-recreatieve reismotieven. Hierbij valt op dat voor deze recreatieve doeleinden minder vaak de auto wordt gebruikt dan gemiddeld. Vergeleken met woon-werkverkeer 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 is 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*



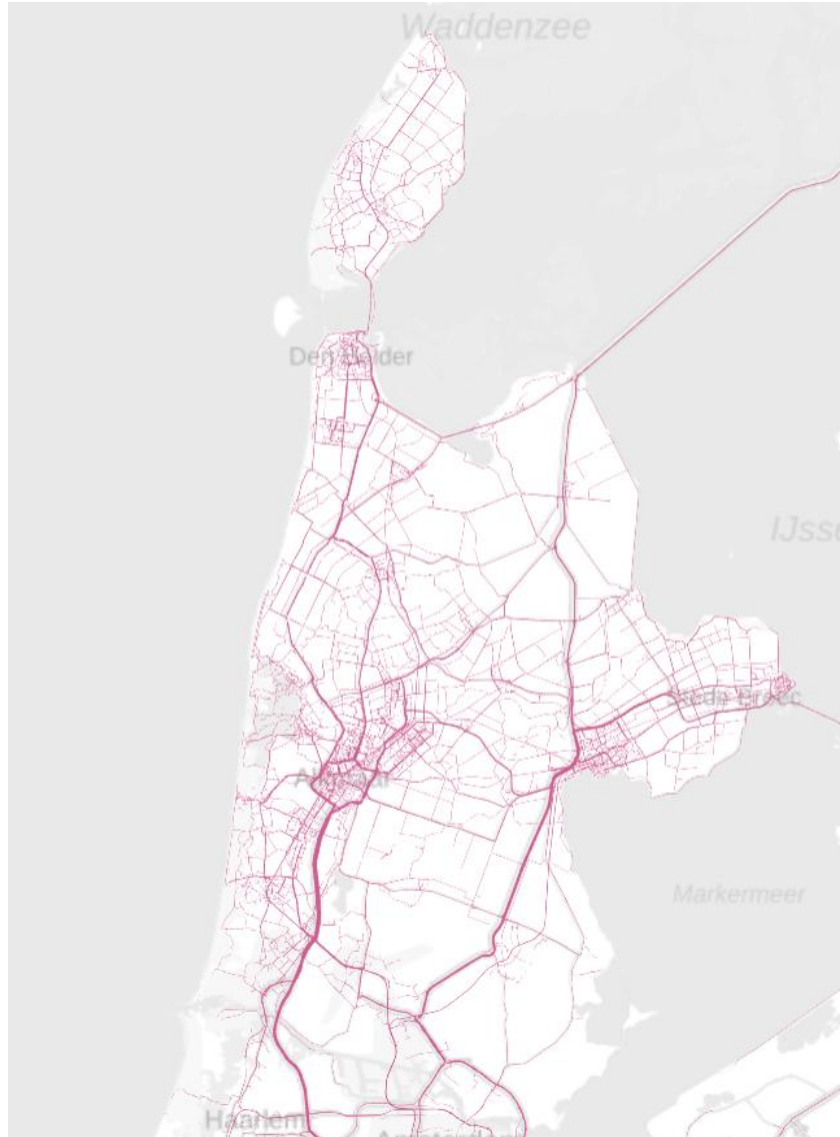

gemiddelde reistijd 26 min

gemiddelde snelheid 23,6 km/u

gemiddelde afstand 12,7 km

multimodaal 9 %

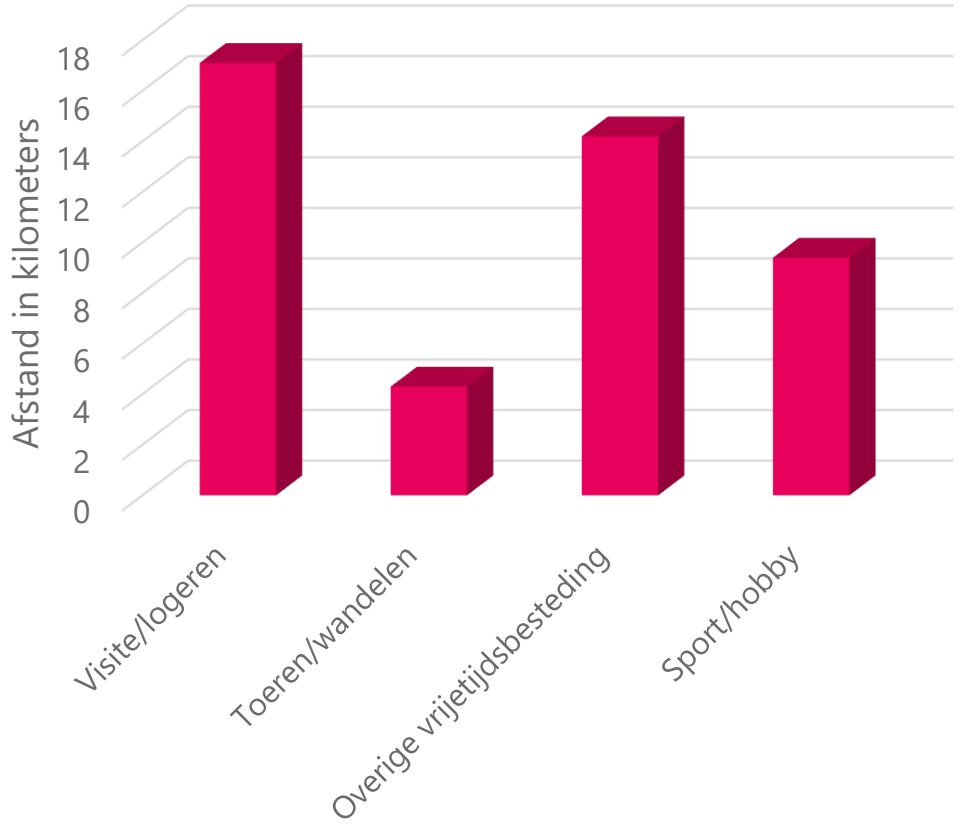
*Verdeling sociaal-recreatieve reizen over het netwerk*

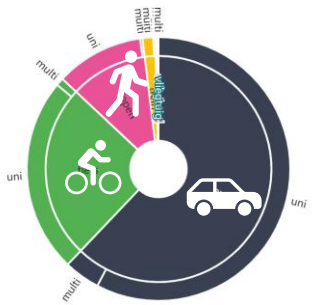


# Langste afstanden worden afgelegd voor visite/logeren

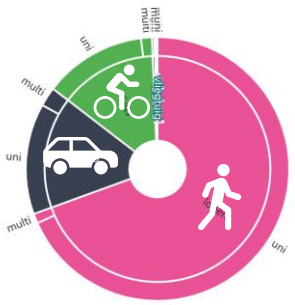
Om de hogere gemiddelde afstanden voor sociaal-recreatieve doeleinden te verklaren is per motief gekeken naar de afgelegde afstand (zie grafiek rechterzijde). Hieruit wordt duidelijk dat met name visite/logeren en overige vrijetijdsbesteding op de langere afstanden plaatsvinden. Enkel het motief toeren/wandelen 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.

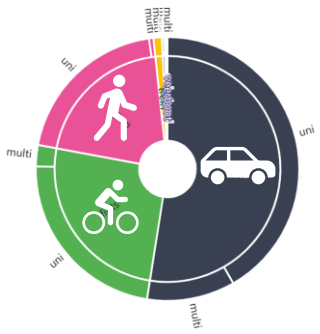


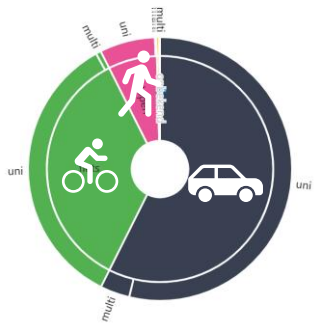

*Visite/logeren*




*Toeren/wandelen*




*Overige vrijetijdsbesteding*



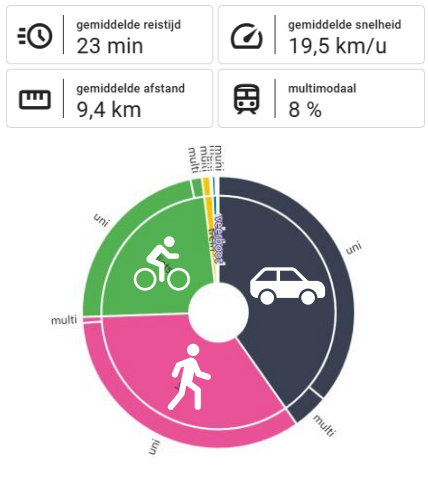

*Sport/hobby*

# Hogere inkomensklassen reizen langere afstanden

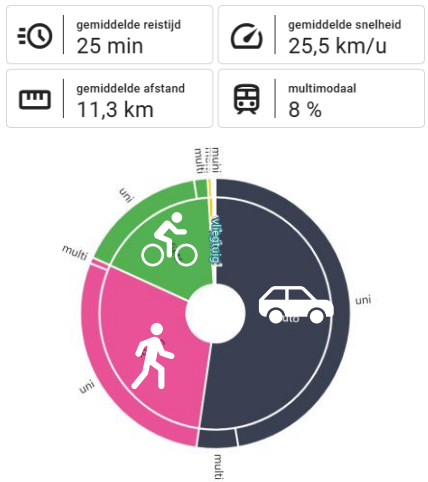
Wanneer de verschillende inkomensklassen toegevoegd worden aan de analyse, wordt duidelijk dat de afstand die mensen afleggen voor sociaal-recreatieve reizen toeneemt naar mate het inkomensniveau hoger wordt.

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.

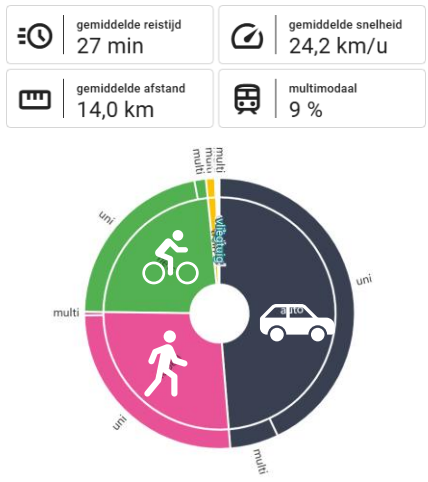
Ook uit de modal splits per inkomensklasse wordt duidelijk dat het autogebruik vooral in de lagere inkomensklassen lager is. Zij gebruiken ook relatief wat vaker het OV en er wordt door deze groep fors meer gelopen. Het lijkt er dus op dat de lagere inkomensgroepen relatief korter reizen voor hun sociaal-recreatief 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.



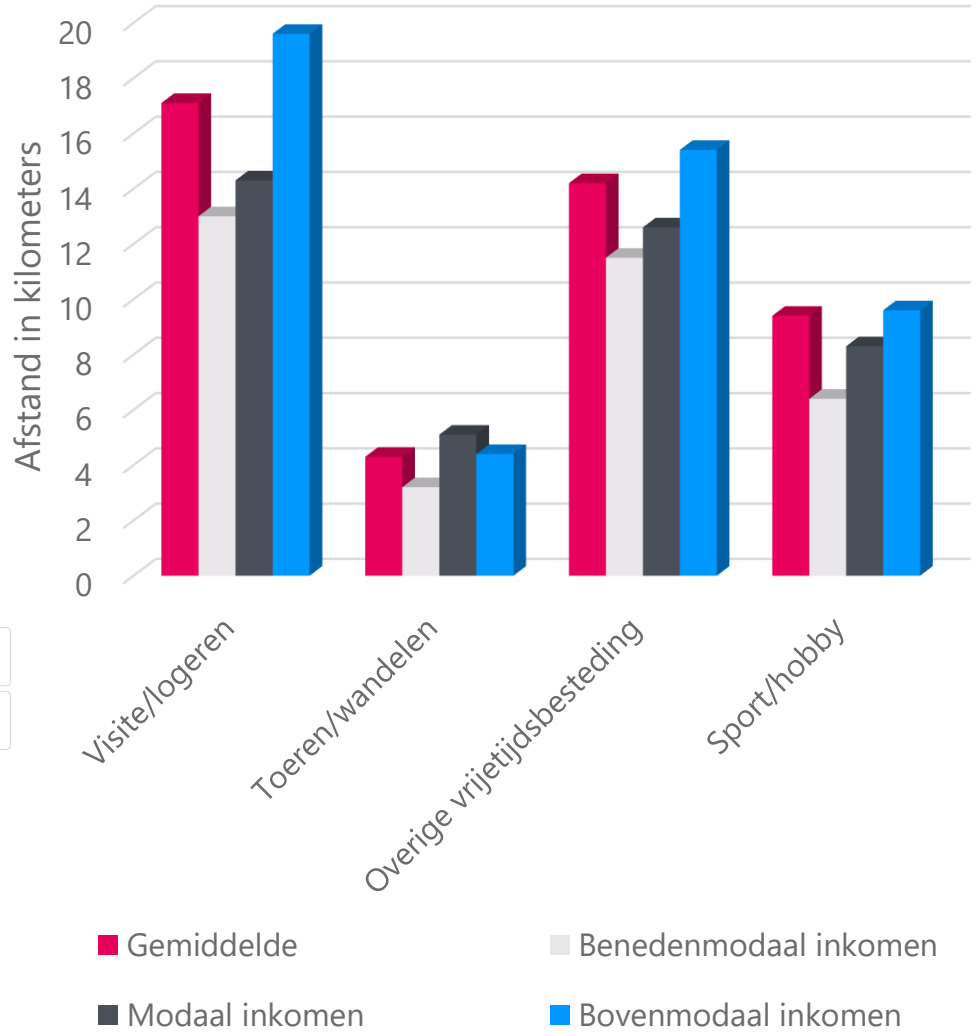

*Beneden modaal*




*Modaal*




*Boven modaal*



# PBL: Positie kwetsbaren in de samenleving verzwakt

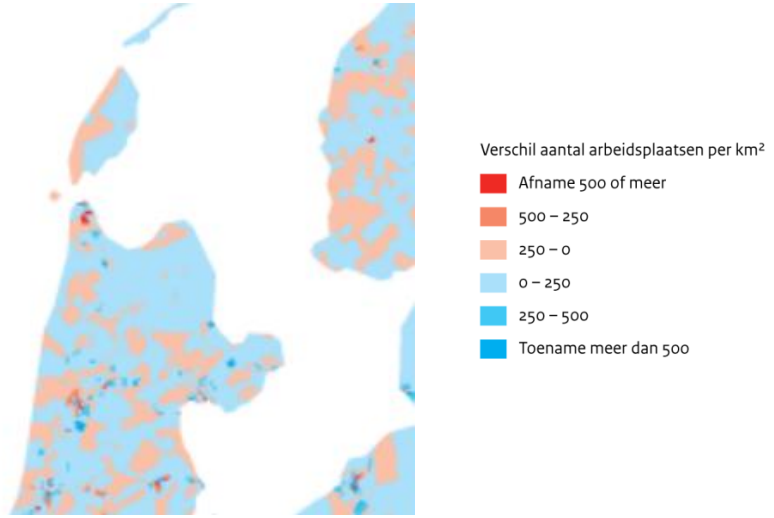
Eind 2024 heeft het PBL de rapportage “Beter Bereikbaar?” uitgebracht. Hierin zijn de veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen inzichtelijk gemaakt op landelijk niveau. Dit is gedaan door de situatie voor verschillende belangrijke reismotieven te vergelijken tussen 2012 en 2022.

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.

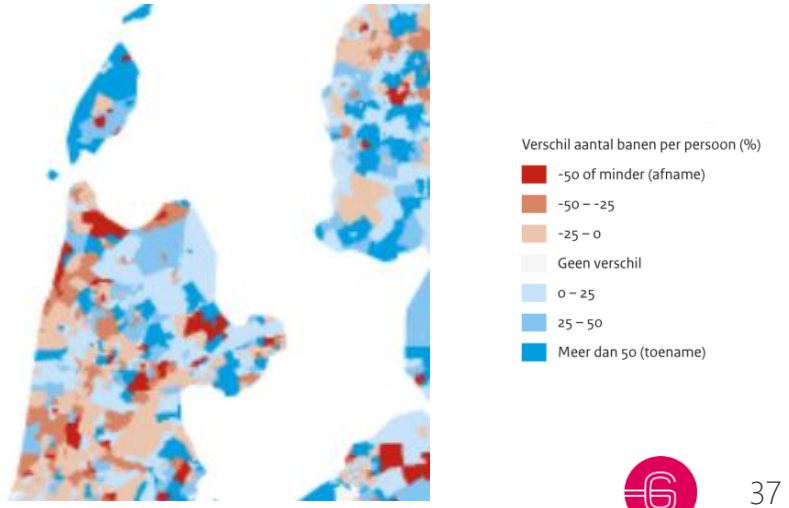
Dit heeft tot gevolg dat auto-afhankelijkheid in een vicieuze cirkel terecht is gekomen: op locaties die reeds op de auto zijn georiënteerd komen steeds meer nieuwe arbeidsplaatsen, en door de ligging en het hoge autogebruik is OV-bediening hier niet rendabel en de kwaliteit voor fietsers vaak ondermaats.

**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*

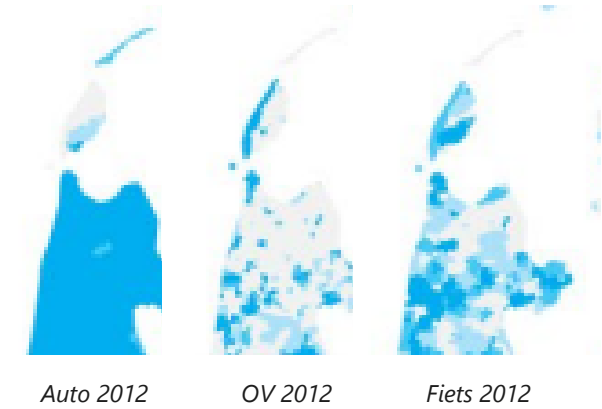
# PBL: Bereikbaarheid van voorzieningen gaat achteruit

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%.

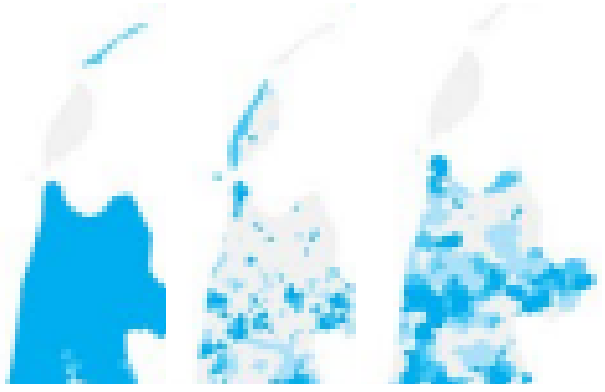
Kaart 4 toont het aantal bereikbare MBO-locaties binnen 45 minuten per auto, OV en fiets. Waar de bereikbaarheid per auto nog voor het overgrote deel van de regio op peil is gebleven, is dit niet het geval voor het OV en de fiets. Met name in de Kop van Noord-Holland zijn hier grote afnames zichtbaar. 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.*

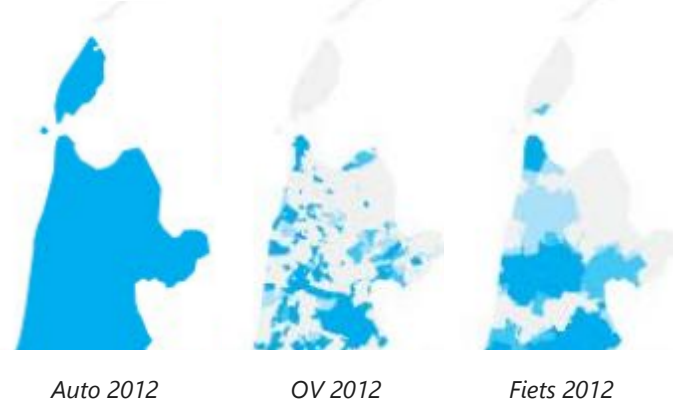


*Auto 2012* *OV 2012* *Fiets 2012*

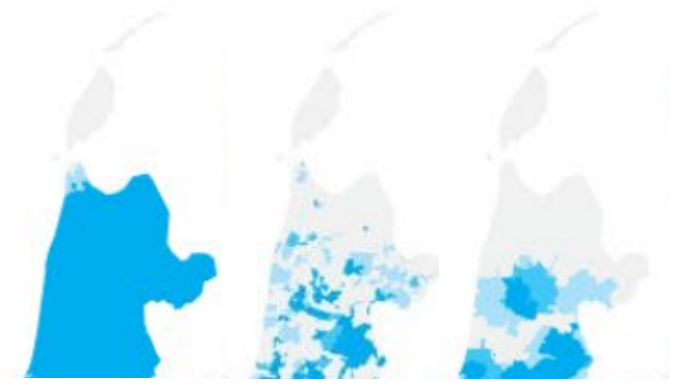


*Auto 2022** *OV 2022* *Fiets 2022**

**4** *Bereikbaarheid MBO-locaties binnen 45 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.*

*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 om mensen die onveiligheid ervaren tijdens het reizen, zowel sociale onveiligheid (onverlichte fietspaden of onvoorspelbare medereizigers in het ov) als verkeersonveiligheid (door drukte, gevaarlijke situaties of angst). De "Ongeruste reiziger" woont vaker in de stad en is bovengemiddeld vaak vrouw. 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.*

# Relatief veel verkeersongevallen

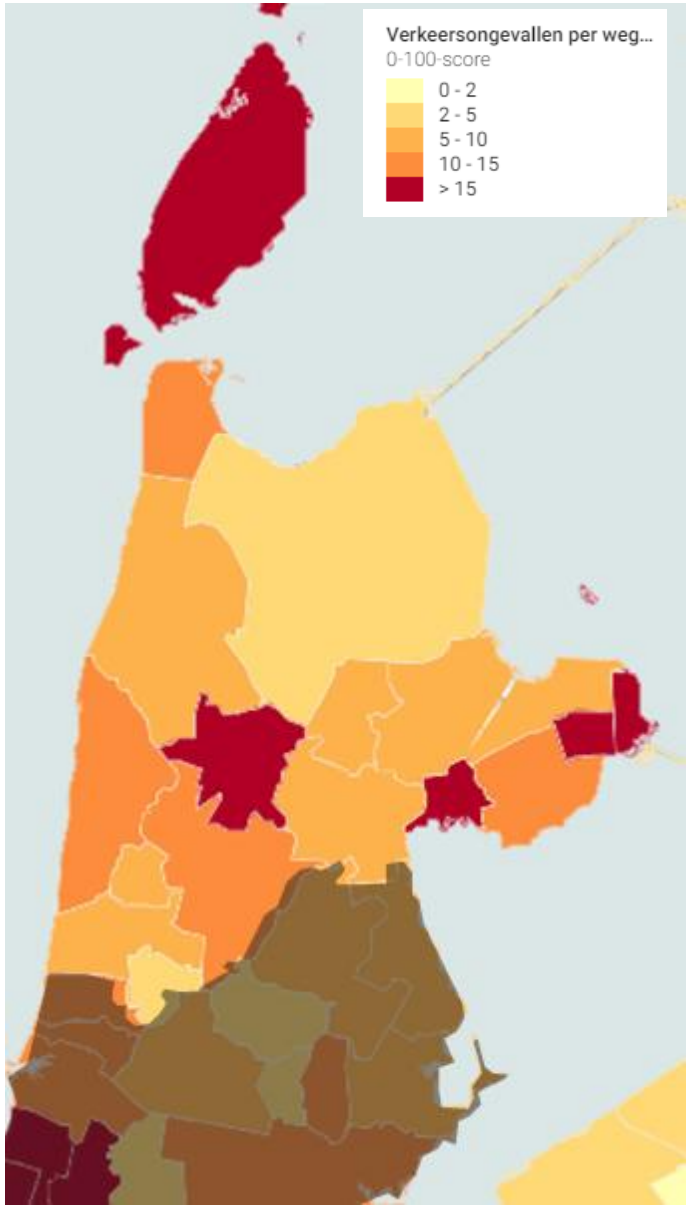
Onder het thema gezondheid bij brede welvaart verstaan we onder andere de kwaliteit van leven; waaronder ook minder ongelukken, meer bewegen en betere luchtkwaliteit. Voor de analyse zijn het aantal ongevallen per voertuigkilometer en per wegkilometer binnen Noord-Holland Noord weergegeven in twee kaarten.

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 (soms 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 binnen vrijwel 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.

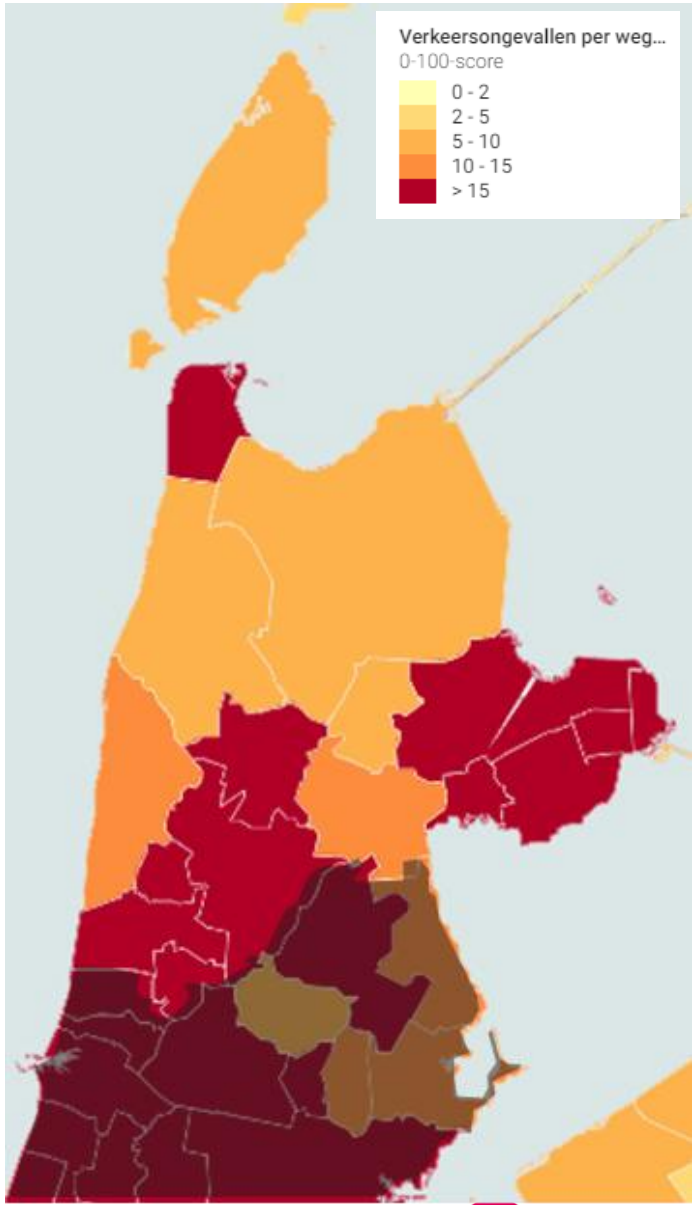
Er ligt dus ruimte voor het verbeteren van verkeersveiligheid in de gehele regio, om zo de gezondheid en leefbaarheid van inwoners te kunnen verbeteren.

## 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

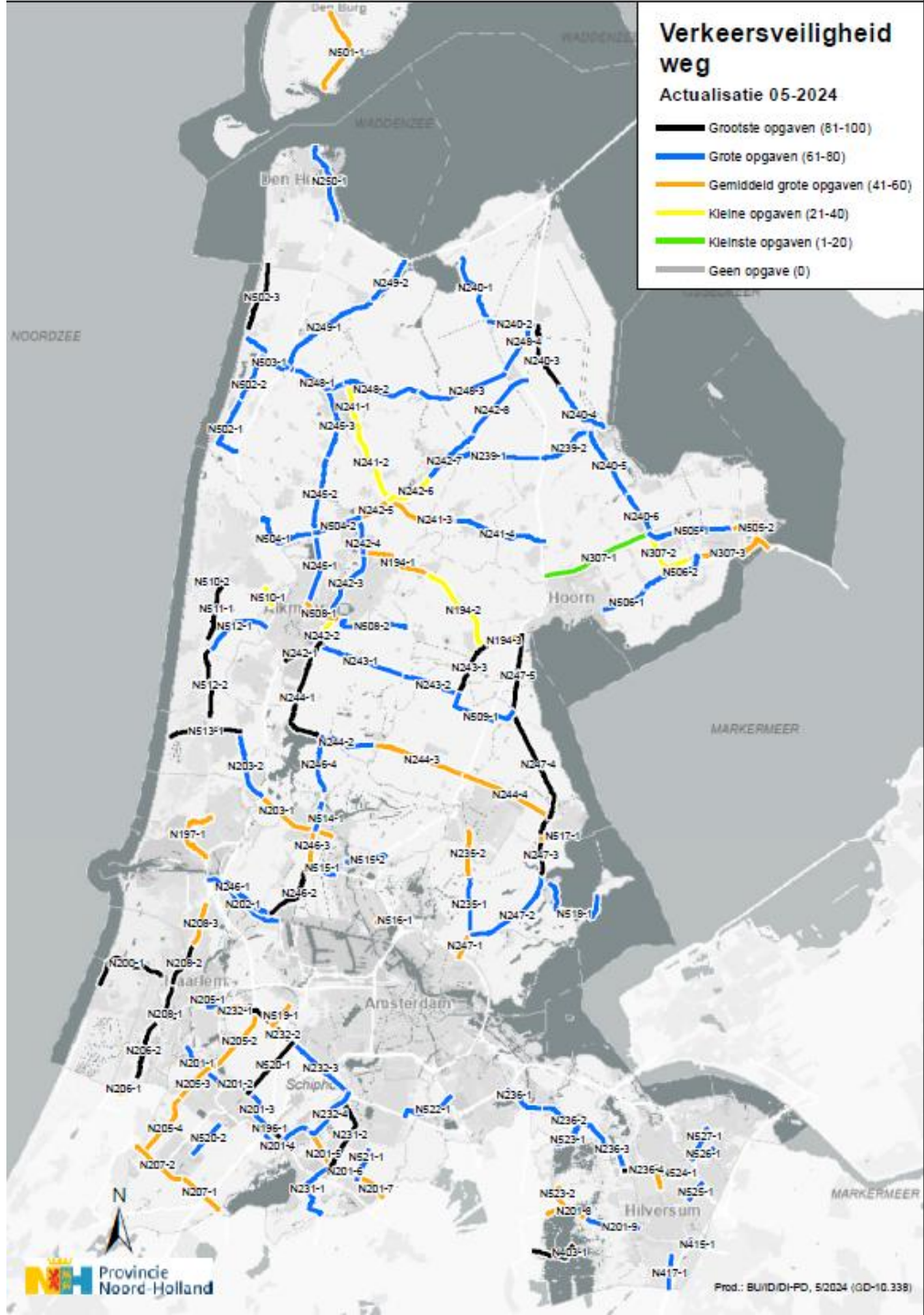
# Verkeersveiligheid wegverkeer

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 wegen N511, N512, N502 en N203* zijn 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.
Dit probleem wordt bovendien versterkt in de zomerperiode, wanneer er meer verkeer van en naar de kustgebieden is. Op andere wegen spelen ook seizoensgebonden knelpunten, zoals de N250 in Den Helder (route richting veerhaven).

** De problematiek op de N203 is bekend en bevindt zich al in de uitvoeringsfase. Daarom is dit vraagstuk niet als opgave opgenomen binnen dit document.*



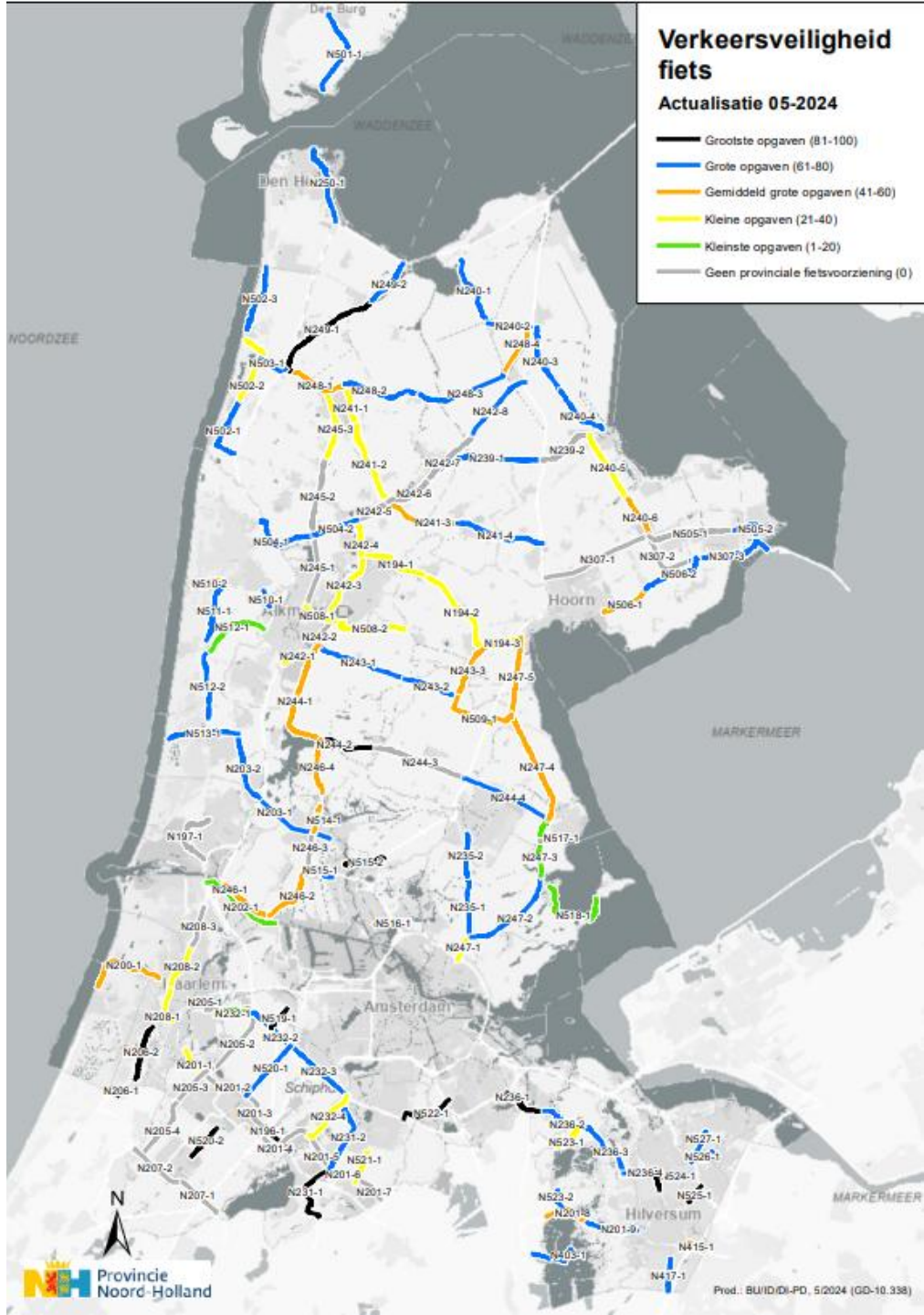
Gezondheid

# 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. Ook 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 verkeersveiligheid voor fietsers. Juist in de stedelijke gebieden en toeristische gebieden met veel fietsers levert dit veel veiligheidswinst 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.

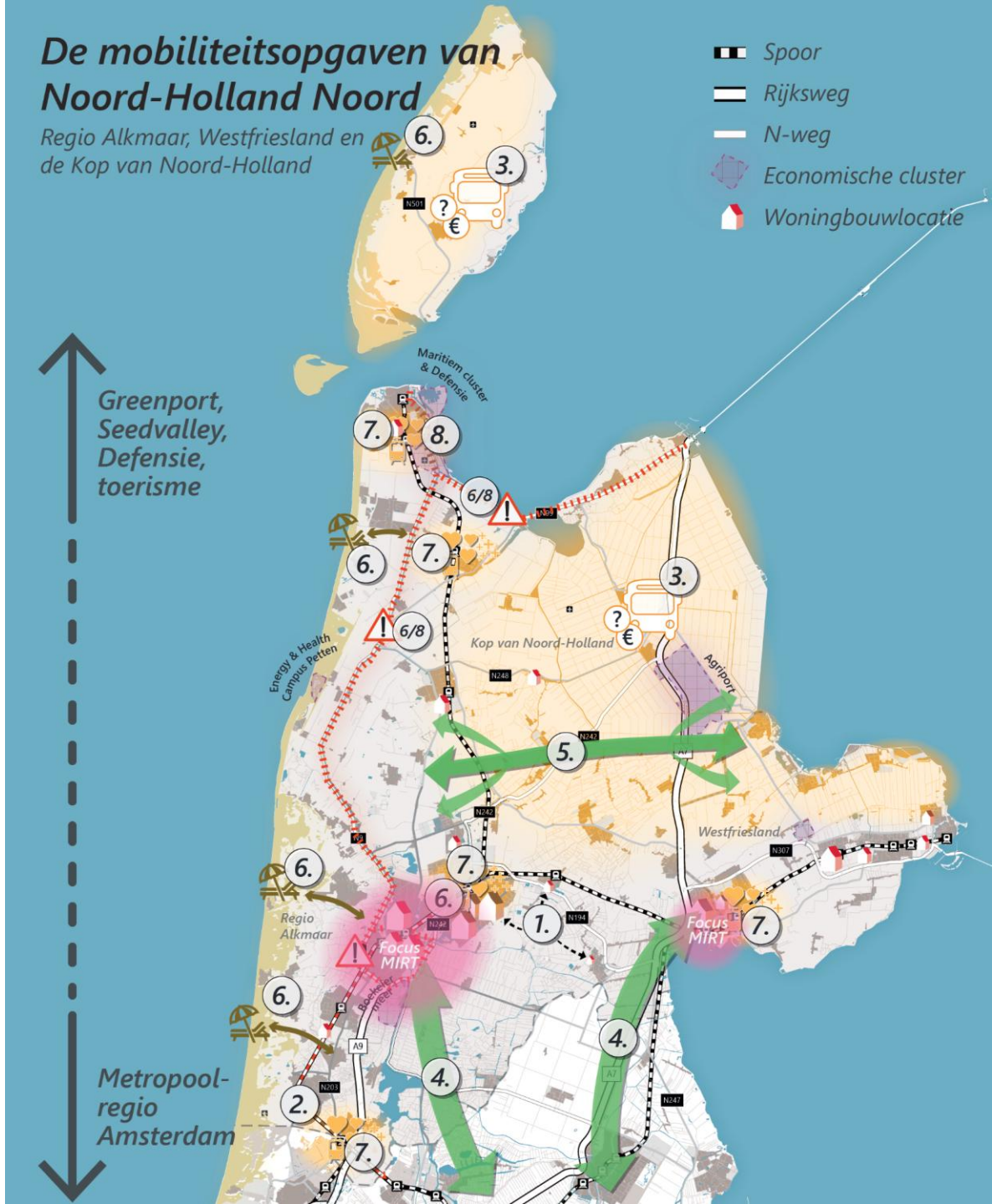
# De opgaven in kaart gebracht

Op basis van de analyses van het beleid en de brede welvaart-indicatoren zijn acht 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. Optimaliseren spoorcorridors
3. Vervoerarmoede landelijk gebied
4. Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits)
5. Ontoereikende oost/west verbindingen
6. Verkeersveiligheid en doorstroming
7. Verbeteren stationswaardering
8. Weerbaarheid en veerkracht



# 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 (verdichting) liggen er kansen om het voorzieningenniveau te versterken en de mobiliteitsbewegingen te verminderen.




### Optimaliseren spoorcorridors

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.

Ook op de Hoornse en Helderse lijn zijn investeringen nodig, mede in relatie tot de woningbouwgroei en de robuustheid van het regionale spoornetwerk.




### 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, banen en stageplekken 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 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. Naast infrastructurele opgaven, is ook de werkgeversaanpak een belangrijke schakel. Een groeiend aantal werkgevers oriënteert zich op gedragsverandering onder het personeel. Dit doet men door het gebruik van de fiets op korte afstanden en het delen van vervoer te stimuleren middels beloningen. Dit zal een positieve bijdrage hebben op het bereiken van een modal-shift van auto- naar fietsgebruik.

# 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.




### 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*




### 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 op de verbindingen naar de MRA (A7 en A8) 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.

De groei van toeristisch verkeer zorgt tot slot voor een extra hoge (seizoensgebonden) druk op de bereikbaarheid van de kustgebieden en regionale recreatiegebieden. Dit beïnvloedt de doorstroming en verkeersveiligheid op specifieke locaties, zoals de N511, N512 en N502 en de N250 (route richting veerhaven Den Helder). Niet alleen automobilisten ondervinden hier hinder van, maar ook fietsers en voetgangers.




### Waarborgen van weerbaarheid en veerkracht

Het strategische belang van Noord-Holland Noord, en met name de Kop van Noord-Holland, voor de Europese veiligheid en nationale energiezekerheid neemt toe. Dit vereist een robuust mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord en de weg- en spoorcorridors ernaartoe. Niet alleen voor een weerbare regio, maar ook voor een weerbaar Nederland.



# 5.

# Maatregelen

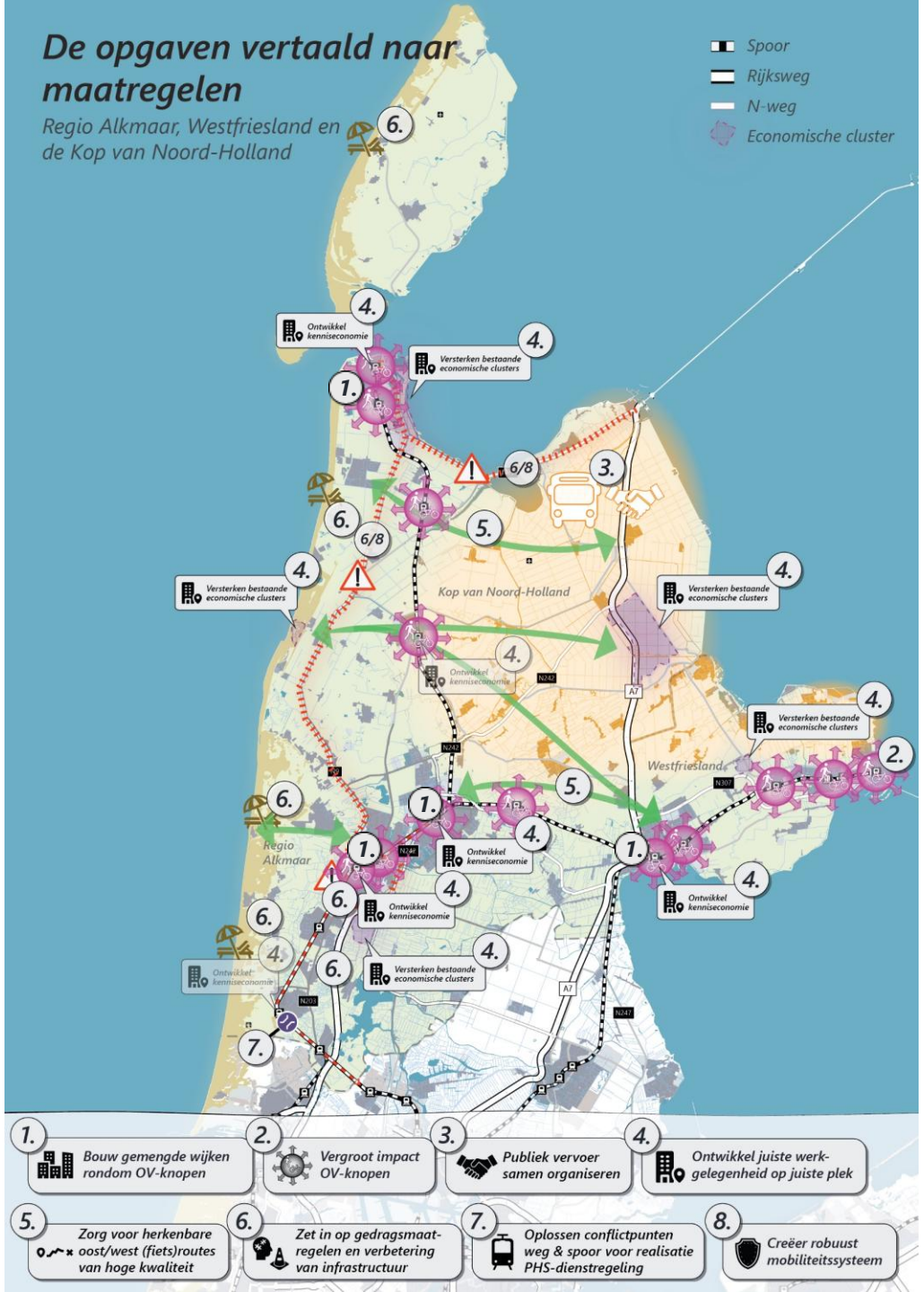
## Van opgaven naar maatregelen

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 gedragsmaat-regelen en verbetering van infrastructuur
7. Oplossen conflictpunten weg & spoor voor realisatie PHS-dienstregeling
8. Creëer robuust mobiliteitssysteem

| Opgave | Maatregel | Uitleg |
|---|---|---|
| Bouw 68.000 woningen tot 2040<br>  | **(1) Bouw gemengde wijken rondom OV-knopen met werk en voorzieningen op loop- en fietsafstand** | 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<br>  | **(2) Zorg voor levendigheid rond stations en vergroot bereik met langzaam verkeerroutes** | Om de vernieuwde en bestaande stations in de regio 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.<br><br>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<br>  | **(3) Publiek vervoer landelijk gebied samen met werkgevers en lokale gemeenschappen organiseren** | Het landelijk gebied in Noord-Holland Noord (met name de Kop, maar ook Westfriesland) 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. |

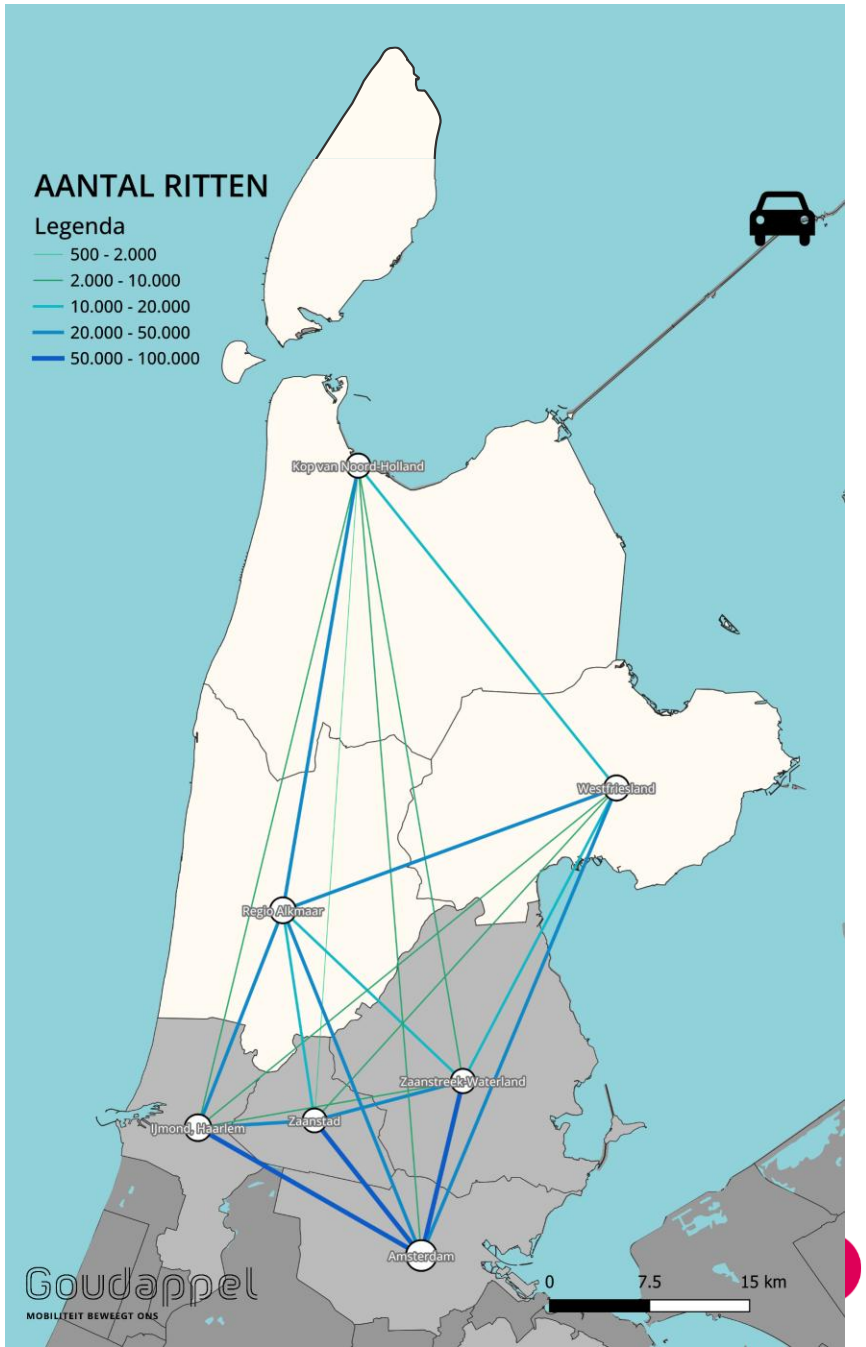
| Opgave | Maatregel | Uitleg |
|---|---|---|
| Versterken werkgelegenheid (creëren tegenspits)<br>  | **(4) Ontwikkel arbeidsplaatsen in kenniseconomie rondom OV-knooppunten en versterk bestaande economische clusters** | Het versterken van de werkgelegenheid in de regio zorgt ervoor dat meer inwoners 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.<br><br>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 fietsroutes- en voorzieningen randvoorwaardelijk. Door deze clusters te versterken wordt de aantrekkingskracht vergroot, hierdoor wordt bijvoorbeeld ook een goede OV-ontsluiting van deze gebieden meer kansrijk. Een goede OV-ontsluiting is ook voor ondernemers belangrijk, om zo bereikbaar te zijn voor (jonge) talenten die (nog) geen auto rijden.<br><br>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<br>  | **(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 de hele 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<br>  | **(6) Zet in op gedragsmaatregelen en verbetering van de infrastructuur voor een robuuste bereikbaarheid** | 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, N242 en aansluiting A9 bij Heiloo), 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. Maatregelen hierin zijn bijvoorbeeld 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.<br><br>Er zijn ook verbeteringen gewenst op de N9 en N99, en op de N-wegen richting de kust- en recreatiegebieden. Bovendien is een robuuste en veerkrachtige bereikbaarheid essentieel vanwege het alsmaar groter wordende strategische belang van Noord-Holland Noord voor de nationale veiligheid (met name van de Kop van Noord-Holland i.v.m. het Maritiem Cluster in Den Helder).<br><br>Qua gedragsmaatregelen is inzet op meer fietsgebruik (en OV in stedelijk gebied) ook kansrijk. Ook kunnen een lager autobezit per huishouden en ontwikkeling van mobiliteitshubs hier een onderdeel van zijn. De maatregelen zijn bovendien afhankelijk van de doelgroep; om toeristisch wegverkeer in het hoogseizoen terug te dringen zijn bijvoorbeeld andere campagnes en maatregelen nodig dan voor een modal-shift in woon-werkverkeer.<br><br>Samenwerking tussen gemeenten, provincie en het Rijk is bovendien cruciaal om de gewenste verbeteringen te verwezenlijken. Een goed voorbeeld van samenwerking is de verbetering verkeersveiligheid kruispunt N9-Kogendijk-Helderseweg. Het verbetert de doorstroming op de N9 als onderdeel van de ring Alkmaar en schakel richting de Kop van Noord-Holland, zorgt voor de verbetering van de verkeersveiligheid door in te zetten op een fietstunnel en stimuleert daarmee fietsgebruik van en naar stedelijk- en recreatiegebied. |
| Optimaliseren spoorcorridors<br>  | **(7) Oplossen conflictpunten weg en spoor om PHS-dienstregeling te kunnen realiseren en capaciteit te vergroten** | 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 Beverwijkerstraatweg bij station Castricum. Ook op de Hoornse en Helderse lijn zijn investeringen nodig, mede in relatie tot de woningbouwgroei en de robuustheid van het regionale spoornetwerk. |
| Waarborgen van weerbaarheid en veerkracht<br>  | **(8) Investeren in een robuust en multimodaal mobiliteitssysteem dat in geval van calamiteiten veerkrachtig is** | Het strategische belang van Noord-Holland Noord, en met name de Kop van Noord-Holland, voor de Europese veiligheid en nationale energiezekerheid neemt toe. Niet alleen voor een weerbare regio maar ook voor een weerbaar Nederland. Hoe zich dit ontwikkelt is nog onzeker. Concrete maatregelen kunnen nu nog niet worden genoemd. |



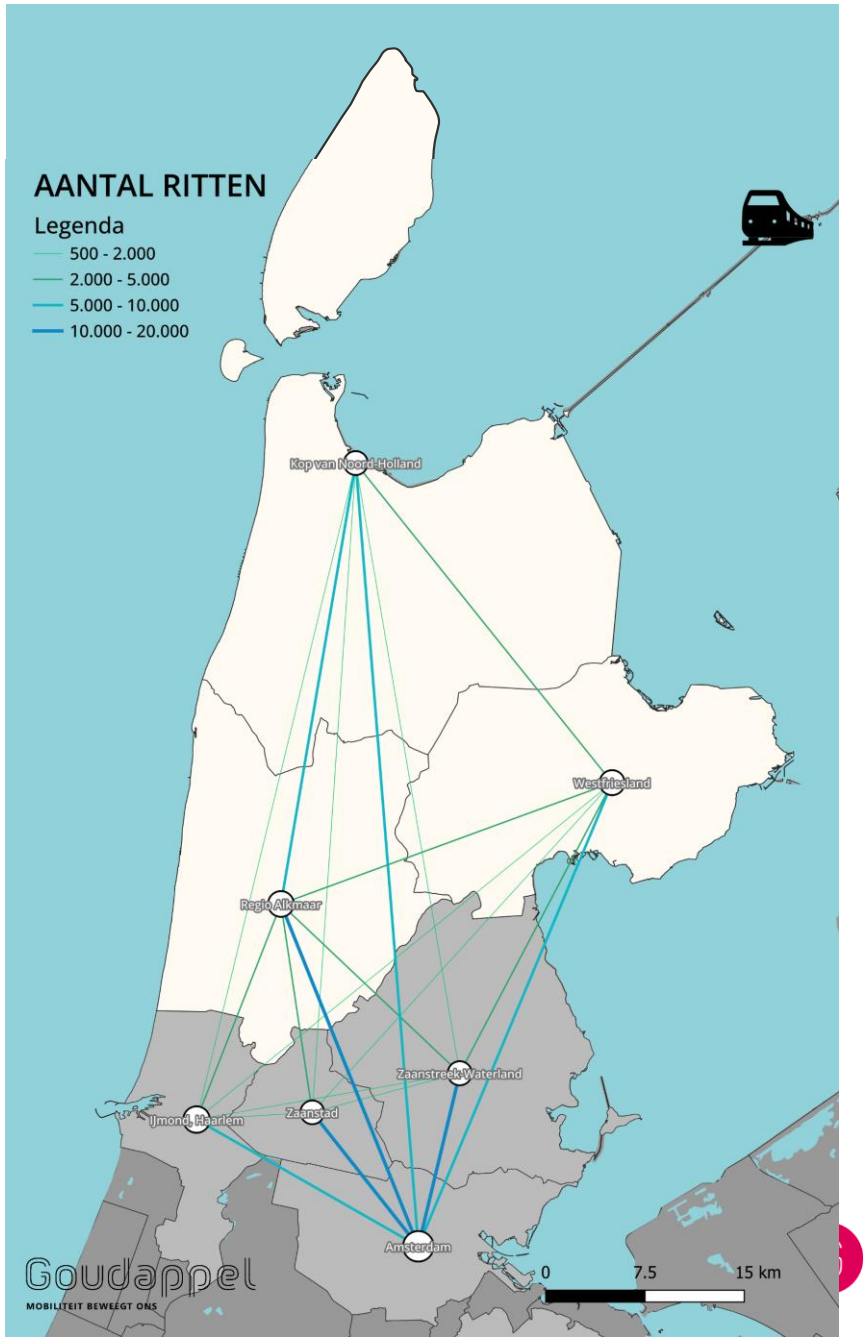
# B1.

## Bijlage 1

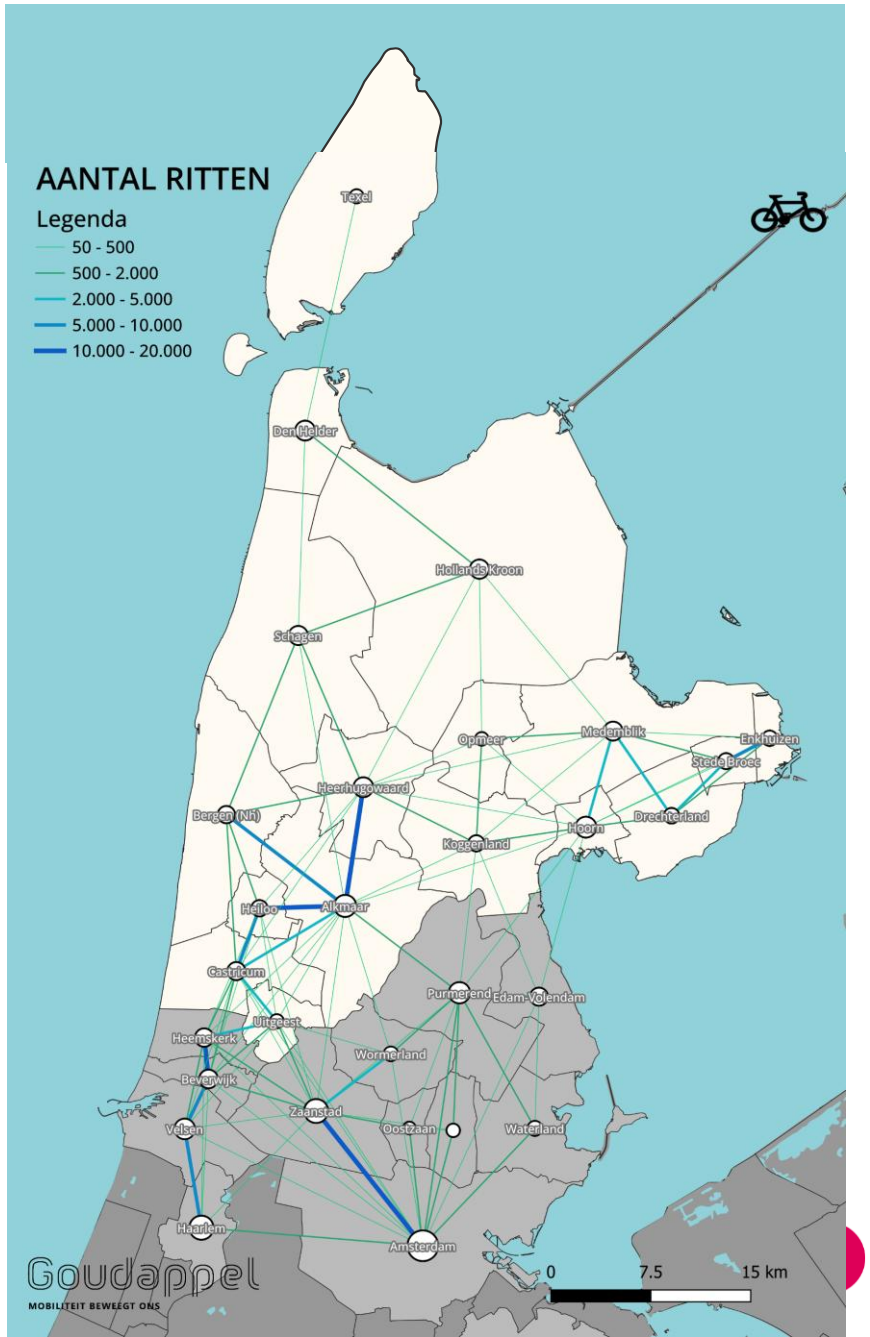
# Aantal ritten per deelregio - auto



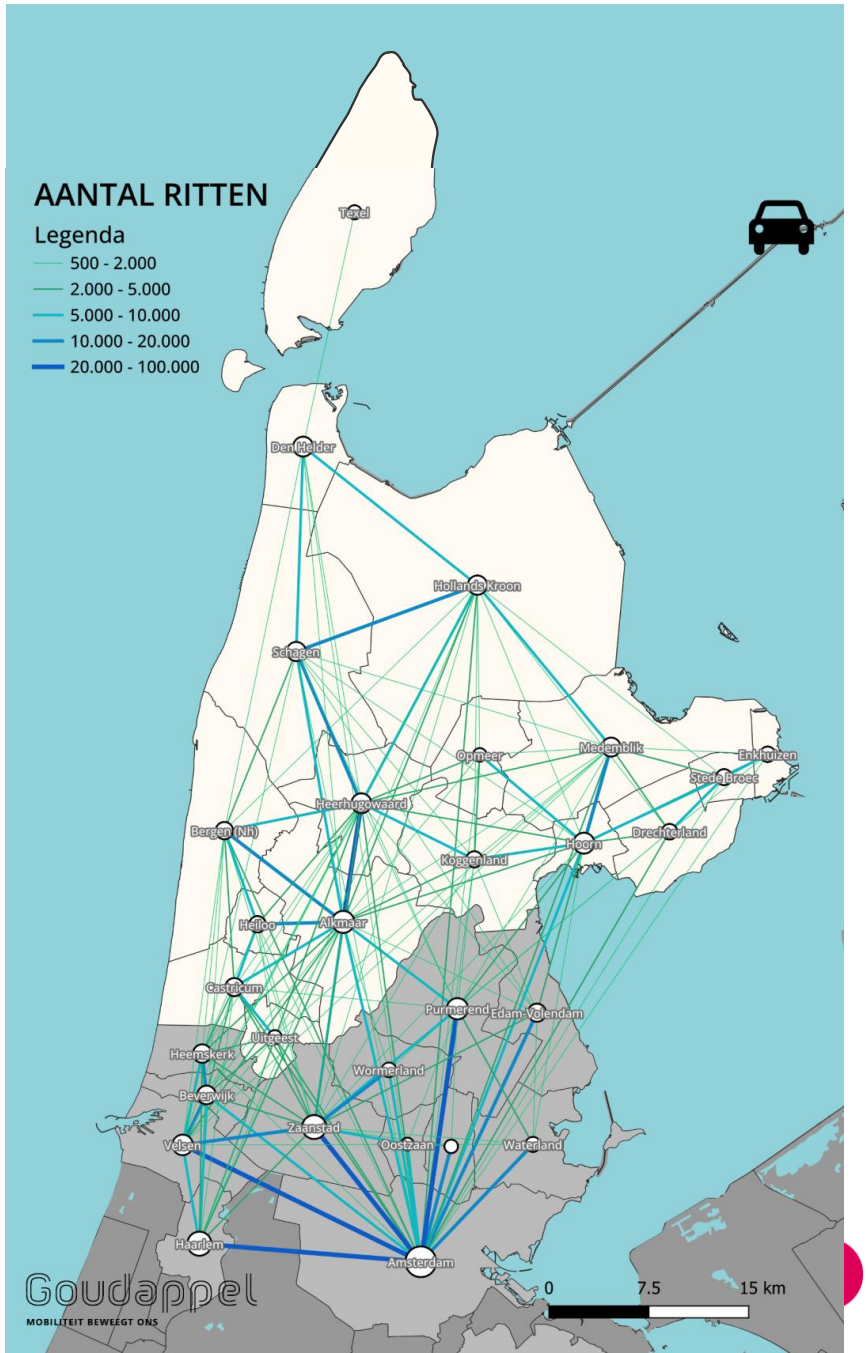
# Aantal ritten per deelregio - OV



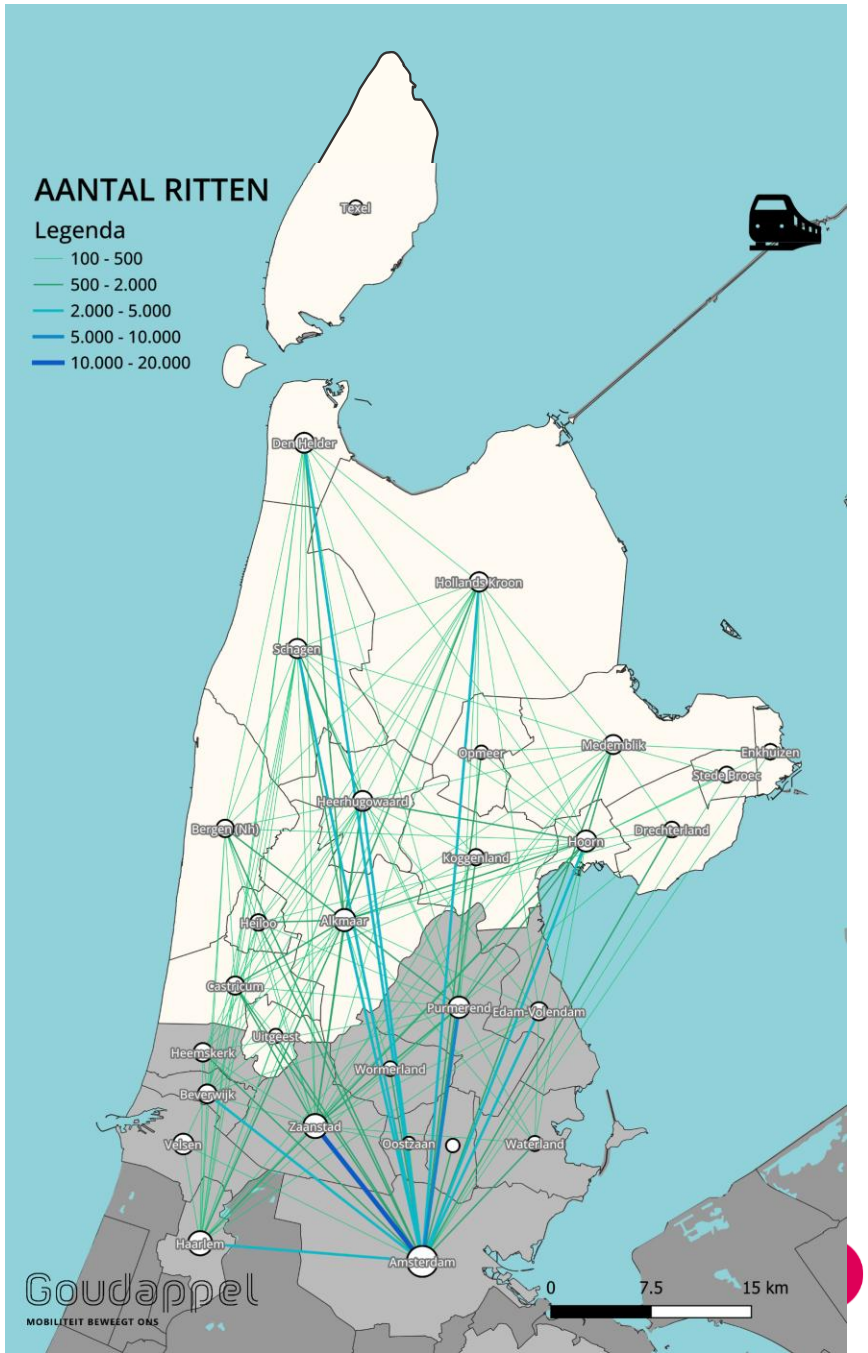
# Aantal ritten per gemeente - fiets

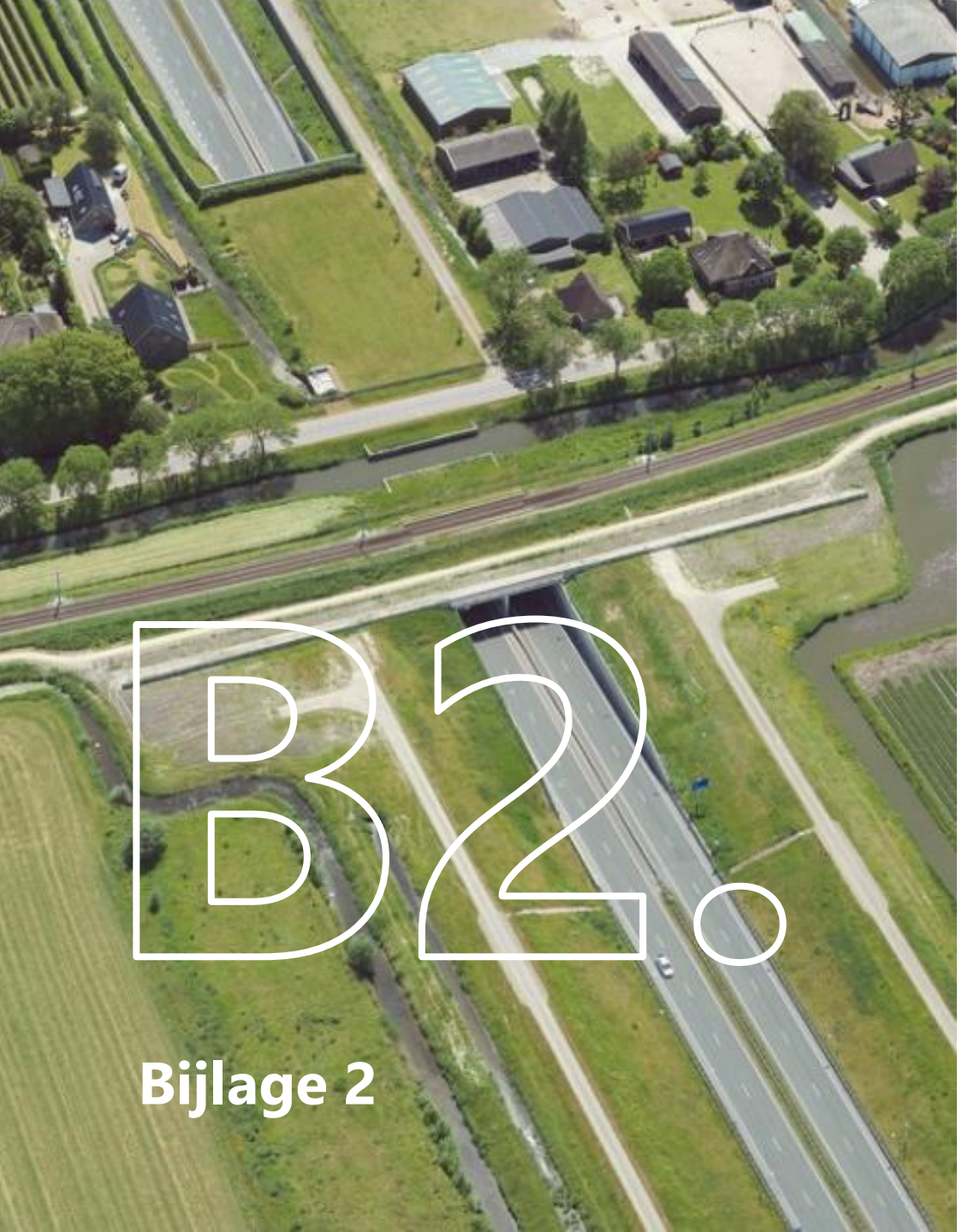


# Aantal ritten per gemeente - auto



# Aantal ritten per gemeente - OV





# B2.0

## Bijlage 2

# 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



# B3.

## Bijlage 3

# BEREIKBAARHEIDSAGENDA

# Noord-Holland Noord




**Datum:** oktober 2025

**Foto:** @Rijkswaterstaat | Henk Roolvink

REGIO ALKMAAR

Regio Kop van NH

WESTFRIESLAND

Provincie Noord-Holland

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| **1.** | **Inleiding** | **3** |
| 1.1 | Waarom een Bereikbaarheidsagenda? | 3 |
| 1.2 | Doel van de Bereikbaarheidsagenda | 3 |
| 1.3 | De context van de agenda | 3 |
| **2.** | **De bovenregionale opgaven** | **4** |
| 2.1 | Toelichting op de bovenregionale opgaven | 4 |
| 2.2 | Van opgaven naar maatregelen | 5 |
| 2.3 | Bereikbaarheid Maritiem Cluster en weerbaarheid | 8 |
| 2.4 | Multimodale Ring Alkmaar | 9 |
| 2.5 | Regionale bereikbaarheid Westfriesland | 10 |
| 2.6 | Overige maatregelen | 10 |
| **3.** | **Status en projectpartners** | **11** |
| **4.** | **Fasering en financiering** | **14** |


## Leeswijzer

Deze Bereikbaarheidsagenda Noord-Holland Noord presenteert de bovenregionale bereikbaarheidsopgaven en maatregelen waar de regio's Alkmaar, Kop van Noord-Holland en Westfriesland samen met de provincie Noord-Holland en andere partijen voor staan. Deze regio's werken samen in het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord.

Vanuit het Platform Mobiliteit is recent de Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord opgesteld. In deze agenda worden de mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan de bovenregionale opgaven zoals geformuleerd in de visie.

Dit document is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 beschrijft de aanleiding, het doel en de context van de agenda;
- Hoofdstuk 2 presenteert de bovenregionale opgaven en koppelt deze aan concrete maatregelen. De maatregelen zijn thematisch geclusterd in vier paragrafen: Maritiem Cluster, Ring Alkmaar, Westfriesland en overige maatregelen;
- Hoofdstuk 3 gaat in op de betrokken projectpartners en hun rol bij de uitvoering;
- Hoofdstuk 4 beschrijft de fasering en financiering van de maatregelen, inclusief een overzicht van kostenindicaties en planning.

# 1. Inleiding

## 1.1 Waarom een Bereikbaarheidsagenda?

Noord-Holland Noord is een veelzijdige regio met grote ambities op het gebied van wonen, werken, defensie en energietransitie. De regio met circa 700.000 inwoners groeit stevig: tot 2040 komen er 68.000 nieuwe woningen bij. Daarnaast zijn diverse economische clusters zoals Agriport A7, het Maritiem Cluster, Seedvalley, Greenport en de Energy & Health Campus van (inter)nationaal belang voor onze economie en veiligheid.

Om deze ambities waar te maken is een toekomstbestendig en robuust mobiliteitssysteem nodig. Binnen het Platform Mobiliteit werken de regio's Alkmaar, Kop van Noord-Holland en Westfriesland samen met de provincie aan dit systeem. Dit heeft geleid tot een gezamenlijke Bereikbaarheidsvisie en de voorliggende Bereikbaarheidsagenda.

Het Platform Mobiliteit richt zich op de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord en wil namens alle gemeenten, een krachtige samenwerkingspartner zijn voor zowel provincie Noord-Holland als het Rijk.

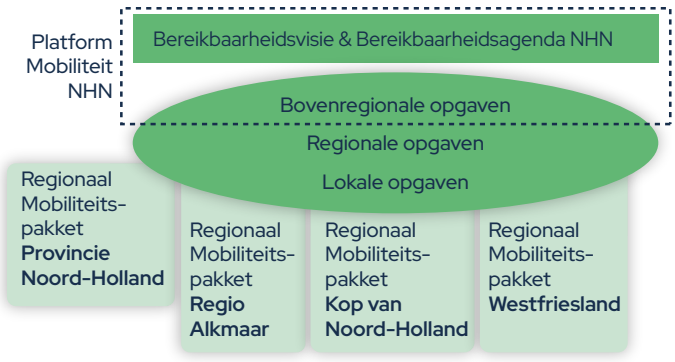
## 1.2 Doel van de Bereikbaarheidsagenda

De Bereikbaarheidsagenda bouwt voort op de Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (oktober 2025), waarin acht bovenregionale mobiliteitsopgaven zijn benoemd. De Bereikbaarheidsagenda voegt daar het volgende aan toe:

1. **Doorvertaling van visie naar maatregelen.** De agenda vertaalt de ambities en opgaven uit de bereikbaarheidsvisie naar concrete maatregelen.
2. **Bundeling van bovenregionale maatregelen**. De agenda brengt de mobiliteitsmaatregelen die per regio zijn geïnventariseerd samen in een integraal overzicht en koppelt deze aan de bovenregionale opgaven.
3. **Meerjarig perspectief**. De maatregelen worden gecategoriseerd naar status waarbij inzichtelijk wordt gemaakt voor welke termijn de maatregelen nodig zijn in relatie tot onder andere de woningbouwopgave.
4. **Taak en rolverdeling**. Per maatregel wordt vastgelegd welke organisaties zijn betrokken en welke organisatie primair verantwoordelijk is.

## 1.3 De context van de agenda

De Bereikbaarheidsagenda is een levend document van het Platform Mobiliteit om de agendering en prioritering van projecten met elkaar af te stemmen. De agenda koppelt de mobiliteitsmaatregelen uit de drie regionale agenda's aan de bovenregionale Bereikbaarheidsvisie. Deze Bereikbaarheidsagenda presenteert alleen de bovenregionale opgaven. In de drie regionale agenda's staat een compleet overzicht van alle bereikbaarheidsmaatregel/paketten.



# 2. De bovenregionale opgaven

Er is sprake van een bovenregionale opgave indien er sprake is van een complexe opgave die de grenzen van een individuele regio overstijgt of als het raakt aan nationale belangen of infrastructuur. De bovenregionale opgaven zijn belangrijk voor het functioneren van het hele mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord. Hierna volgt een beknopte toelichting op de opgaven, gevolgd door de bijbehorende maatregelen. Zie de Bereikbaarheidsvisie voor een uitgebreide toelichting op de bovenregionale opgaven.

## 2.1 Toelichting op de bovenregionale opgaven

De bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord benoemt de volgende bovenregionale mobiliteitsopgaven voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

**1. Woningbouw en mobiliteit**
De bouw van 68.000 woningen tot 2040 leidt tot een forse toename van verplaatsingen. Slimme locatiekeuzes, goede ontsluiting en inzet op duurzame modaliteiten zijn nodig om de regio bereikbaar en leefbaar te houden. Een groot deel van de geplande woningen komt in regio Alkmaar, Westfriesland en de Kop van Noord-Holland, met focus op OV-knooppunten zoals Dijk en Waard, Poort van Hoorn en Alkmaar.

**2. Optimaliseren spoorcorridors**
De spoorcapaciteit in Noord-Holland Noord staat onder druk, vooral op de Zaancorridor richting de MRA. Aanpassingen op netwerkniveau zijn nodig om betrouwbaarheid en capaciteit te waarborgen. Een deel van de maatregelen is opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), maar niet alle opgaven vallen daaronder. Ook op de Hoornse en Helderse lijn zijn investeringen nodig, mede in relatie tot de woningbouwgroei en de robuustheid van het regionale spoornetwerk.

**3. Vervoerarmoede en sociale inclusiviteit**
In delen van Noord-Holland Noord, met name in het landelijk gebied, staat de bereikbaarheid van banen en maatschappelijke voorzieningen voor inwoners zonder eigen auto onder druk. Maatregelen, bijvoorbeeld in het kader van het adviesrapport Elke Regio Telt, zijn nodig om gelijke kansen voor alle inwoners te kunnen bieden. Daarnaast zien we sociale veiligheid als een opgave binnen de sociale inclusiviteit.

**4. Versterken werkgelegenheid (tegenspits creëren)**
De regio kent een sterke pendel richting de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit resulteert tijdens de spitsen in files op de A7 en A9 en volle treinen op de Zaanse- en Hoornse lijn. Door werkgelegenheid in de regio te versterken, ontstaat een betere balans in de vervoersstromen en wordt de economische vitaliteit van Noord-Holland Noord vergroot.

**5. Ontoereikende oost-westverbindingen**
Binnen Noord-Holland Noord ligt er een opgave om de oost-westverbindingen voor fiets en openbaar vervoer en de auto te verbeteren. Zonder verbeteringen zijn kernen onderling minder goed bereikbaar, wat leidt tot een grotere afhankelijkheid van de auto. Dit veroorzaakt extra verkeersdruk op lokale wegen en stimuleert sluipverkeer door dorpen. Verbetering van deze verbindingen is nodig om de bereikbaarheid binnen de regio te versterken en ongewenste verkeersstromen te verminderen.



**Foto:** *Westfriesland | bron: Rijkswaterstaat*

**6. Verkeersveiligheid en doorstroming**

Op belangrijke wegen, zoals de A7, A9, N9, N99 en N242, doen zich knelpunten voor op het gebied van veiligheid en doorstroming. Ook de ring Alkmaar is een kwetsbare schakel. De groei van het toeristisch verkeer versterkt deze druk, vooral richting kustgebieden en regionale recreatiegebieden. Dit leidt tot vertragingen, gevaarlijke situaties en verminderde bereikbaarheid en leefbaarheid. Zonder ingrepen neemt de kans op ongevallen toe en komt de economische vitaliteit van de regio onder druk. Verbetering van infrastructuur, verkeersveilig gedrag zijn noodzakelijk. Slimme oplossingen zoals het opwaarderen van fietsinfrastructuur, het instand houden van ov-/busverbindingen en oplossingen als aantrekkelijke transferia (mobiliteitshubs) op strategische plekken blijven aandacht vragen.

**7. Stationswaardering verbeteren**

Verschillende stations in de regio scoren onder het landelijk gemiddelde. Investeringen in de stationsomgeving dragen bij aan het stimuleren van OV-gebruik het vergroten van de sociale veiligheid.

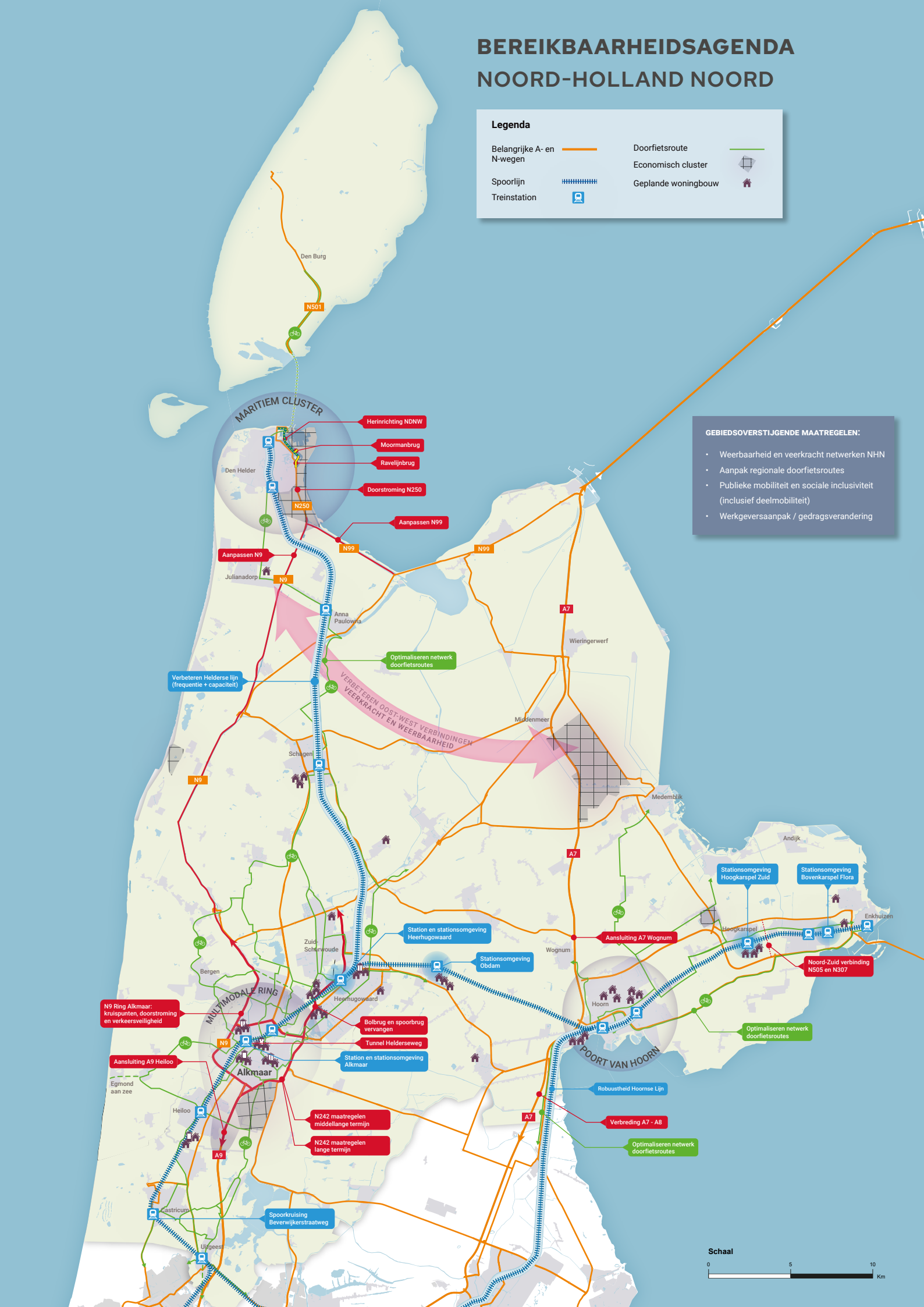
**8. Weerbaarheid en veerkracht**

Het strategische belang van Noord-Holland Noord, en met name de Kop van Noord-Holland, voor de Europese veiligheid en nationale energiezekerheid neemt toe. Dit vereist een robuust mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord en de wegen en de spoorcorridors ernaartoe. Voor een weerbare regio is uitwisselbaarheid tussen netwerken van belang. Die staat onder druk, wat de veerkracht van het systeem vermindert. Versterking van de infrastructuur en betere afstemming zijn nodig.

## 2.2 Van opgaven naar maatregelen

In tabel 2-1 is te zien hoe de bovenregionale maatregelen bijdragen aan de mobiliteitsopgaven in Noord-Holland Noord zoals gedefinieerd in de Bereikbaarheidsvisie. Een gedetailleerde beschrijving per maatregel is te vinden in de regionale agenda's (Alkmaar, Kop van Noord-Holland en Westfriesland) en zijn gebundeld in tabel 2-1. Dit zijn de maatregelen waar op dit moment zicht op is. De lijst met maatregelen kan op basis van voortschrijdend inzicht worden geconcretiseerd en aangevuld.

# BEREIKBAARHEIDSAGENDA NOORD-HOLLAND NOORD



Tabel 2-1: *Mobiliteitsopgaven NHN*

| | | MOBILITEITSOPGAVEN NOORD-HOLLAND NOORD | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Hoofdmaatregel | Woningbouw | Optimaliseren spoorcorridor | Vervoerarmoede | Werkgelegenheid | Oost-West -verbinding | Verkeersveiligheid en doorstroming | Stationswaardering | Weerbaarheid |
| 1 | Bolbrug en spoorviaduct vervangen | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | | |
| 2 | Tunnel Helderseweg | ✓ | ✓ | | | | ✓ | | |
| 3 | Station en stationsomgeving Heerhugowaard / Dijk en Waard | ✓ | | | | | | ✓ | |
| 4 | Station en stationsomgeving Alkmaar | ✓ | | | | | | ✓ | |
| 5 | Aansluiting A9 Heiloo | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | |
| 6 | N9 Ring Alkmaar: kruispunten, doorstroming en verkeersveiligheid | ✓ | | | | | ✓ | | ✓ |
| 7 | N242 maatregelen middellange termijn | | | | | ✓ | ✓ | | |
| 8 | N242 maatregelen lange termijn | ✓ | | | | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 9 | Spoorkruising Beverwijkerstraatweg | | ✓ | | | | ✓ | | ✓ |
| 10 | Ravelijnbrug | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| 11 | Herinrichting NDNW (Nieuwe Diep Nieuwe Werk) | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| 12 | Moormanbrug | | | | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| 13 | Aanpassen N9 | | | | | | ✓ | | ✓ |
| 14 | Aanpassen N99 | | | | | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 15 | Doorstroming N250 | | | | | | ✓ | | ✓ |
| 16 | Frequentieverhoging Helderse Lijn | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ |
| 17 | Uitbreiding spoorcapaciteit Helderse Lijn | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ |
| 18 | Verbeteren O-W verbindingen | ✓ | | ✓ | | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 19 | Stationsomgeving Obdam | ✓ | | | | | ✓ | ✓ | |
| 20 | Stationsomgeving Bovenkarspel Flora | ✓ | | | | | | ✓ | |
| 21 | Stationsomgeving Hoogkarspel Zuid | ✓ | | | | | | ✓ | |
| 22 | Poort van Hoorn | ✓ | | | ✓ | | | ✓ | |
| 23 | Verbreding A7-A8 | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| 24 | Hoornse Lijn | ✓ | ✓ | | | | | | ✓ |
| 25 | Aansluiting A7 Wognum | ✓ | | | ✓ | | ✓ | | |
| 26 | Noord-Zuidverbinding N505 en N307 | ✓ | | | | | ✓ | | |
| 27 | Weerbaarheid en veerkracht netwerken NHN | | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 28 | Aanpak regionale doorfietsroutes | ✓ | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | | |
| 29 | Publieke mobiliteit en sociale inclusiviteit (incl. deelmobiliteit) | | | ✓ | | | ✓ | | |
| 30 | Werkgeversaanpak / gedragsverandering | | | ✓ | | | ✓ | | |

## 2.3 Bereikbaarheid Maritiem Cluster en weerbaarheid

De bereikbaarheid van het Maritiem Cluster in Den Helder is van nationaal strategisch belang. De combinatie van militaire functies, offshore-activiteiten en toerisme zorgt voor complexe verkeersstromen en piekbelasting op het netwerk. Maatregelen richten zich op het ontvlechten van verkeer, het verbeteren van de doorstroming op de N250 en het vergroten van de robuustheid van het netwerk.

Binnen het Maritiem Cluster staan drie maatregelen centraal: de realisatie van de Ravelijnbrug, het verplaatsen van de Moormanbrug en de herinrichting van Het Nieuwe Diep Nieuwe Werk. Een goede bereikbaarheid van het Maritiem Cluster vraagt ook om maatregelen op de N9, N99 en N250 en de Ring Alkmaar.

Om de weerbaarheid en veerkracht van de netwerken (weg, spoor en water) te verbeteren zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig. Dit onderzoek, in samenwerking met het Rijk, wordt opgestart en richt zich bijvoorbeeld op de analyse en in kaart brengen van de 'zwaktes' zoals een enkelbaans N9 of een enkelspoor tussen Schagen en Den Helder.

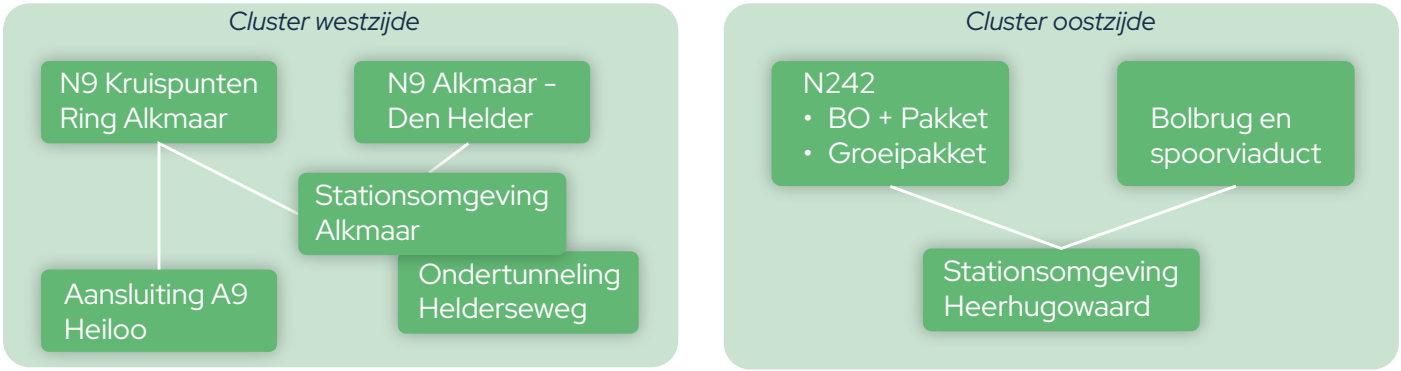



Kaart: *Bereikbaarheid Maritiem cluster en weerbaarheid*

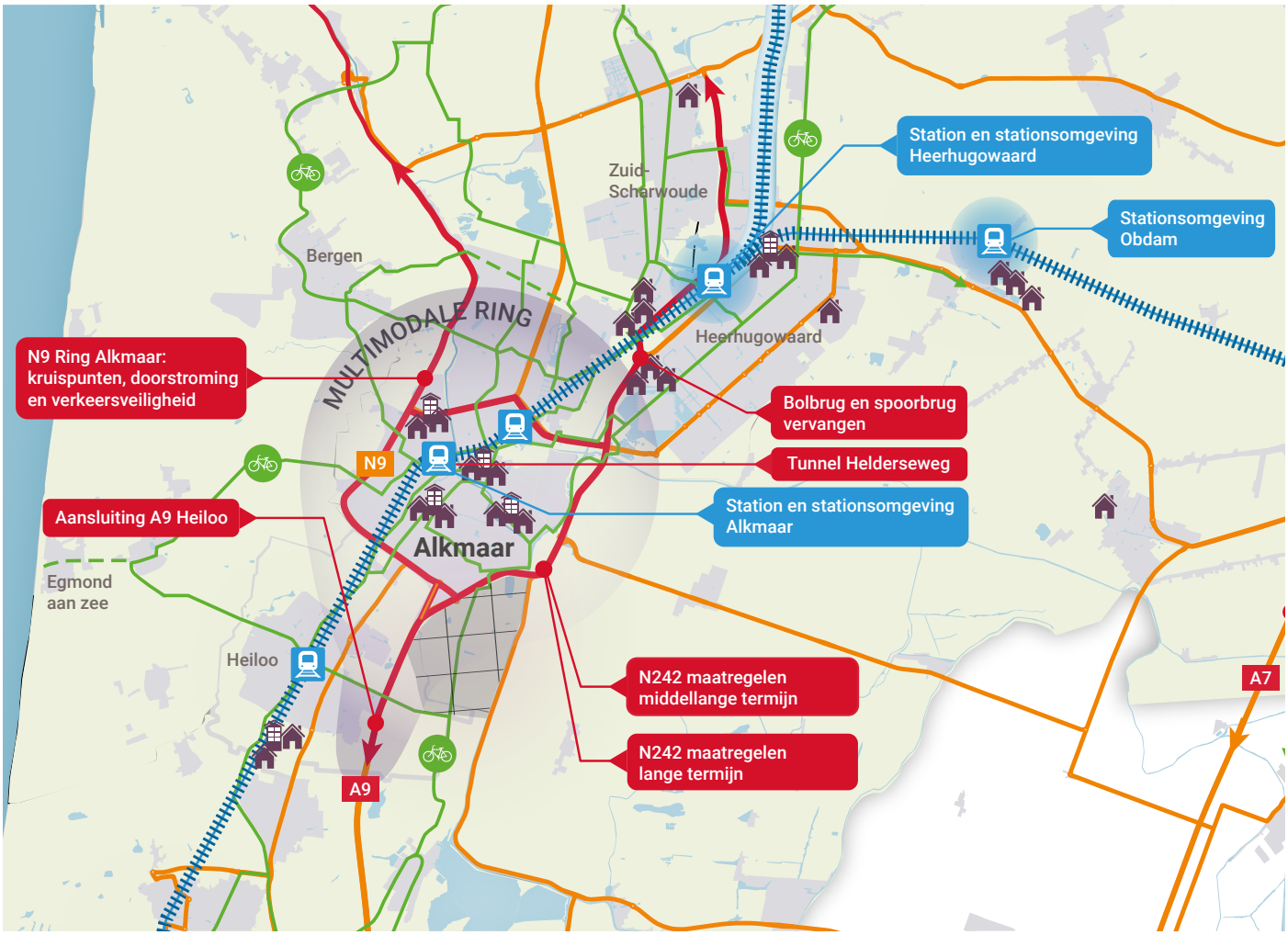
## 2.4 Multimodale Ring Alkmaar

De Ring Alkmaar speelt een centrale rol in de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Het vormt het knooppunt tussen woningbouw, economische ontwikkeling en verschillende modaliteiten. De regio zet in samenwerking met de provincie in op maatregelen voor de fietser, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, gedrag en onderliggend wegennet (OWN). De resterende bovenregionale opgaven betreffen infrastructurele maatregelen en zijn opgedeeld in een gefaseerde aanpak van acht maatregelpakketten.

Zoals uit het kaartbeeld blijkt sluit de aanpak van de Multimodale Ring aan bij andere bovenregionale opgaven waaronder het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) op de Zaancorridor en de aansluiting A9 Heiloo richting de MRA, het verbeteren van de Helderse lijn en de N9 richting Den Helder en het verbeteren van de oost-westverbindingen.




**Figuur:** *Opgaven Multimodale Ring Alkmaar*




**Kaart:** *Multimodale Ring Alkmaar*

## 2.5 Regionale bereikbaarheid Westfriesland

Westfriesland is een economisch veelzijdige regio met een stevige woningbouwopgave. Focus van de bovenregionale opgave ligt bij de Poort van Hoorn, het scharnierpunt tussen de Westfriese corridor naar de regio Alkmaar en de Corridor Amsterdam – Hoorn via het spoor en de A7 naar de MRA. Bij drie andere stations op de Westfriese corridor spelen grote woningbouwontwikkelingen in Bovenkarspel Flora (Nijevoort), Hoogkarspel Zuid en Obdam. Het concept Westfriese Lijn vraagt om bundeling van verstedelijking rond ov-knooppunten of plekken die goed te bereiken zijn met de fiets vanuit deze knooppunten.

De capaciteitsuitbreiding op de A7-A8 en een robuuste treinfrequentie op de Hoornse lijn blijft voor Westfriesland van groot belang om een goede verbinding met de MRA te behouden. De aansluiting A7 Wognum vormt een doorstromingsknelpunt dat invloed heeft op de woningbouwambities in Wognum en Opmeer.

## 2.6 Overige maatregelen

Naast de gebiedsgerichte opgaven zijn er bovenregionale thema's die op meerdere plekken in Noord-Holland Noord spelen. Deze opgaven zijn minder locatie gebonden, maar hebben wel een directe invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid, sociale veiligheid en inclusiviteit in de regio.
De verbetering van oost-westverbindingen, zoals de N248 en N242, draagt bij aan een betere bereikbaarheid en het verminderen van verkeersdruk op lokale wegen. Ook de ontwikkeling van een robuust doorfietsroutenetwerk versterkt de regionale samenhang. Verbindingen tussen Texel, Den Helder, Schagen, Alkmaar, Heerhugowaard en Dijk en Waard, maar ook tussen Alkmaar en de IJmond en tussen Enkhuizen, Hoorn en Wognum, dragen eveneens bij aan een modal shift. Daarnaast wordt ingezet op het versterken van publieke mobiliteit, waarbij samenwerking met werkgevers en lokale gemeenschappen centraal staat. Zo kunnen ook mensen zonder auto of met beperkte middelen op locatie komen. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van een mobipunt bij Agriport, dat multimodale bereikbaarheid koppelt aan economische ontwikkeling.




Kaart: *Regionale Bereikbaarheid Westfriesland*

# 3. Status en projectpartners

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de status van de maatregelen uit de Bereikbaarheidsagenda en de betrokken projectpartners. Per maatregel is aangegeven in welke fase deze zich bevindt en welke organisatie primair verantwoordelijk is. De status van een maatregel geeft aan hoever deze gevorderd is in het proces van idee tot uitvoering. We onderscheiden drie fasen, welke uitgelegd zijn in tabel 3-1.

Bij elke maatregel is vastgelegd welke partijen betrokken zijn en wie de trekkende partij is. De rolverdeling is gebaseerd op de aard van de opgave en het schaalniveau waarop deze speelt. Het Platform Mobiliteit vervult een coördinerende rol namens de regio en is verantwoordelijk voor het monitoren van de voortgang van de maatregelen.

De uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda vraagt om intensieve samenwerking tussen regio, provincie, Rijk en andere partners. Dit geldt in het bijzonder voor bovenregionale opgaven die meerdere schaalniveaus raken. Uit het overzicht blijkt dat het Rijk, als beheerder van spoor- en rijkswegen en vanuit defensiebelangen, een centrale rol speelt bij veel van de bovenregionale opgaven. Tegelijkertijd nemen gemeenten en regio's vaak een trekkende rol op zich, ook bij opgaven waar het Rijk formeel verantwoordelijk is. Voorbeelden hiervan zijn de bereikbaarheid van het Maritiem Cluster en de Ring Alkmaar. In deze gevallen is een grotere inzet van het Rijk als beheerder noodzakelijk om vervolgstappen te kunnen zetten.

Tabel 3-1: *Uitleg status van maatregelen*

| STATUS | TOELICHTING |
|---|---|
| Ambitie | Maatregelen in initiatieffase of vroege verkenningsfase. De opgave is bekend, maar zijn er nog verschillende maatregelen mogelijk. Voor deze maatregelen zijn nog geen afspraken gemaakt en is er (nog) geen zicht op financiering. |
| Plan | Maatregelen in de planstudie- of planuitwerkingsfase. De opgave is bekend en te nemen maatregelen worden onderzocht. |
| Uitvoering | Maatregelen die (op korte termijn) worden gerealiseerd. Financiering volledig gedekt |

# BEREIKBAARHEIDSAGENDA
# NOORD-HOLLAND NOORD



Tabel 3-2: *Status van de maatregelen uit de Bereikbaarheidsagenda en de betrokken projectpartners*

| | | BETROKKEN PARTIJEN PRIMAIR VERANTWOORDELIJK = | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NR. | HOOFDMAATREGEL | GEMEENTE | PROVINCIE | RIJK | STATUS |
| 1 | Bolbrug en spoorviaduct vervangen | Dijk en Waard, Alkmaar | ✓ | ✓ | Ambitie |
| 2 | Tunnel Helderseweg | Alkmaar | | ✓ | Plan (bijna uitvoering) |
| 3 | Station en stationsomgeving Heerhugowaard / Dijk en Waard | Dijk en Waard | ✓ | ✓ | Uitvoering |
| 4 | Station en stationsomgeving Alkmaar | Alkmaar | ✓ | ✓ | Plan |
| 5 | Aansluiting A9 Heiloo | Heiloo, Alkmaar, Castricum | ✓ | ✓ | Uitvoering |
| 6 | N9 Ring Alkmaar: kruispunten, doorstroming en verkeersveiligheid | Alkmaar, Bergen en Heiloo | | ✓ | Plan |
| 7 | N242 maatregelen middellange termijn | Alkmaar en Dijk en Waard | ✓ | | Ambitie |
| 8 | N242 maatregelen lange termijn | Alkmaar en Dijk en Waard | ✓ | | Ambitie |
| 9 | Spoorkruising Beverwijkerstraatweg | Castricum | | ✓ | Ambitie |
| 10 | Ravelijnbrug | Den Helder | ✓ | ✓ | Plan |
| 11 | Herinrichting NDNW (Nieuwe Diep Nieuwe Werk) | Den Helder | | ✓ | Plan |
| 12 | Moormanbrug | Den Helder | | ✓ | Plan |
| 13 | Aanpassen N9 | Alkmaar, Schagen en Den Helder | | ✓ | Ambitie |
| 14 | Aanpassen N99 | Hollands Kroon, Den Helder | | ✓ | Ambitie |
| 15 | Doorstroming N250 | Den Helder | ✓ | | Ambitie |
| 16 | Frequentieverhoging Helderse Lijn | Noordkop, Dijk en Waard en Alkmaar | | NS | Ambitie |
| 17 | Uitbreiding spoorcapaciteit Helderse Lijn | Noordkop, Dijk en Waard en Alkmaar | | ProRail | Ambitie |
| 18 | Verbeteren O-W verbindingen | Allen | ✓ | | Ambitie |
| 19 | Stationsomgeving Obdam | Koggenland | ✓ | ProRail | Ambitie |
| 20 | Stationsomgeving Bovenkarspel Flora | Stede Broec | ✓ | ProRail | Ambitie/plan |
| 21 | Stationsomgeving Hoogkarspel Zuid | Drechterland | ✓ | ProRail | Ambitie |
| 22 | Poort van Hoorn | Hoorn | ✓ | ✓ | Uitvoering |
| 23 | Verbreding A7-A8 | Hoorn en Koggenland | ✓ | ✓ | Plan |
| 24 | Hoornse Lijn | Hoorn | ✓ | NS | Ambitie |
| 25 | Aansluiting A7 Wognum | Medemblik | ✓ | ✓ | Plan |
| 26 | Noord-Zuidverbinding N505 en N307 | Stede Broec en Drechterland | ✓ | ✓ | Ambitie |
| 27 | Weerbaarheid en veerkracht netwerken NHN | Allen | ✓ | ✓ | Ambitie |
| 28 | Aanpak regionale doorfietsroutes | Allen | ✓ | ✓ * | Ambitie / plan / uitvoering |
| 29 | Publieke mobiliteit en sociale inclusiviteit (incl. deelmobiliteit) | Allen | ✓ | ✓ * | Plan |
| 30 | Werkgeversaanpak / gedragsverandering | Allen | ✓ | ✓ * | Ambitie / plan / uitvoering |

** Via campagnes en/of co-financiering*

# 4. Fasering en financiering

In dit hoofdstuk wordt de fasering van de bovenregionale maatregelen toegelicht. De fasering is afgestemd op de fasering uit de regionale opgaven en de verwachte ontwikkeling van woningbouw en economische clusters in Noord-Holland Noord.

De maatregelen zijn ingedeeld in drie termijnen:

- **Korte termijn (tot 2030)**
  Maatregelen die aansluiten op de woningbouwopgave tot 2030 en waarvoor versnelling wenselijk is.
- **Middellange termijn (2030 – 2035)**
  Maatregelen die voortbouwen op de eerste fase en waarvoor planvorming al gestart is of binnenkort wordt opgepakt.
- **Lange termijn (vanaf 2036)**
  Maatregelen die complex zijn qua schaal en voorbereiding, en waarvoor realisatie op langere termijn is voorzien. Deze projecten bestaan vaak uit meerdere deelprojecten die gefaseerd worden uitgevoerd.

De fasering is weergegeven in tabel 4-1, waarbij per maatregel het beoogde jaar van volledige realisatie is gemarkeerd.

Veel maatregelen zijn nog abstract geformuleerd en bestaan uit meerdere deelprojecten. De realisatie kan daardoor over een periode van 5 tot 10 jaar plaatsvinden. De fasering is daarom indicatief en kan worden aangepast op basis van voortgang, financiering en beleidsontwikkelingen.

De opgave sociale veiligheid krijgt een nadere uitwerking in het kader van mobiliteitsrechtvaardigheid binnen de uitvoeringsagenda publieke mobiliteit.

Tabel 4-1: *Fasering van de maatregelen uit de Bereikbaarheidsagenda*

| | | KT | MLT | LT | INVESTERINGKOSTEN |
|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Hoofdmaatregel | tot 2030 | 2030 - 2035 | Vanaf 2036 | Kostenindicatie |
| 1 | Bolbrug en spoorviaduct vervangen | | ✓ | | 50-60 mln |
| 2 | Tunnel Helderseweg | | ✓ | | 45 – 50 mln. |
| 3 | Station en stationsomgeving Heerhugowaard / Dijk en Waard | | ✓ | | 60 – 80 mln. |
| 4 | Station en stationsomgeving Alkmaar | | ✓ | | PM |
| 5 | Aansluiting A9 Heiloo | | ✓ | | 75 mln. (tekort 23 mln.) |
| 6 | N9 Ring Alkmaar: kruispunten, doorstroming en verkeersveiligheid | | ✓ | | 120 mln. |
| 7 | N242 maatregelen middellange termijn | | ✓ | | PM |
| 8 | N242 maatregelen lange termijn | | | ✓ | PM |
| 9 | Spoorkruising Beverwijkerstraatweg | | | ✓ | 120 mln. |
| 10 | Ravelijnbrug | ✓ | | | PM |
| 11 | Herinrichting NDNW (Nieuwe Diep Nieuwe Werk) | ✓ | | | PM |
| 12 | Moormanbrug | ✓ | | | PM |
| 13 | Aanpassen N9 | | | ✓ | > 100 mln. |
| 14 | Aanpassen N99 | | ✓ | | PM |
| 15 | Doorstroming N250 | ✓ | | | PM |
| 16 | Frequentieverhoging Helderse Lijn | | | ✓ | PM |
| 17 | Uitbreiding spoorcapaciteit Helderse Lijn | | | ✓ | PM |
| 18 | Verbeteren O-W verbindingen | | ✓ | | 50 mln. |
| 19 | Stationsomgeving Obdam | | | ✓ | PM |
| 20 | Stationsomgeving Bovenkarspel Flora | ✓ | | | PM |
| 21 | Stationsomgeving Hoogkarspel Zuid | ✓ | | | 20 mln. |
| 22 | Poort van Hoorn | ✓ | | | 107 mln (benodigd 23 mln) |
| 23 | Verbreding A7-A8 | | ✓ | | MIRT (kostenindicatie 2019) |
| 24 | Hoornse Lijn | | ✓ | | PM |
| 25 | Aansluiting A7 Wognum | ✓ | | | 5 - 15 mln. |
| 26 | Noord-Zuidverbinding N505 en N307 | | | ✓ | 92 mln. |
| 27 | Weerbaarheid en veerkracht netwerken NHN | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 28 | Aanpak regionale doorfietsroutes | ✓ | ✓ | | > 100 mln. |
| 29 | Publieke mobiliteit en sociale inclusiviteit (incl. deelmobiliteit) | ✓ | ✓ | ✓ | PM |
| 30 | Werkgeversaanpak / gedragsverandering | ✓ | | | PM |

BRONNEN


- Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord (2025)
- Regionale Investeringsagenda Mobiliteit regio Alkmaar (2024)
- Regionale Investeringsagenda Mobiliteit regio Kop van Noord-Holland (2025)
- Verkenning Bereikbaarheid Westfriesland
- Regionale Agenda Mobiliteit Westfriesland 2025-2027
- Multimodale Ring Alkmaar (documentenanalyse 2025)
- Ruimtelijke agenda Westfriesland (2024)
- De Economische Agenda Noord-Holland Noord (2024)
- Monitor Woningbouw (2024)
- Propositie Noord-Holland Noord Grootschalige Woningbouwlocatie (2025)
- Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 (2022)
- Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034



**HASKONING**
Laan 1914 no 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort

T: + 31 (0)88 348 20 00
www.haskoning.nl



Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

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**

04 DEC. 2025

**Kenmerk**
2454456/2454469

**Uw kenmerk**

**Betreft: Verlenging nachtbus N50 2026**

Geachte leden,

Sinds augustus 2024 rijdt de nachtbus N50 tussen Alkmaar via Langedijk naar Den Oever. Deze nachtbus is voortgekomen uit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!'. Het coalitieakkoord wil jongeren mogelijkheden bieden om naar uitgaanslocaties te komen door te investeren in nachtbussen van en naar het buitengebied. De nachtbus N50 is gestart vanuit dit voornemen en rijdt nu nog als pilot. De pilot liep eerst van augustus t/m december 2024. In december 2024 is besloten om de pilot met een jaar te verlengen.

Er is besloten om de pilot met nog een jaar te verlengen. De planning was om in december 2025 te besluiten of de N50 definitief in de dienstregeling wordt opgenomen. Maar de ontwikkeling van het aantal reizigers laat een te wisselend beeld zien om nu al die definitieve keuze te maken.

**Verloop aantal reizigers**

Het aantal reizigers groeide in de eerste maanden van de pilot naar ongeveer 200. In het voorjaar en de zomer daalde dit tot ongeveer 150-175. Het warme en droge weer speelt hier waarschijnlijk een rol in. Mensen pakken dan eerder de fiets. Er zat een piek in april met bijna 400 reizigers. Dit komt vermoedelijk door Koningsnacht.

**Positieve aanknopingspunten**

Er zijn meerdere positieve punten. Zo kunnen we na een jaar constateren dat de reizigers in de N50 wel nieuwe reizigers zijn. Het aantal reizigers in de N60 is namelijk niet gedaald ten opzichte van begin 2024. Zo maakte er in juni 2024 (voor de pilot met de N50 was gestart) 524 reizigers gebruik van de N60. In 2025 was dat 549 reizigers. Dat beeld zien wij ook bij andere maanden.

Daarnaast toont de piek in april aan dat er een grote groep reizigers bekend is met de nachtbus N50. Daarmee is er potentie om verder te groeien dan de huidige 150-175 reizigers per maand.

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 N50 is qua reizigersaantallen relatief meer gegroeid t.o.v. de N60. Het aantal reizigers in de N50 was begin 2025 ongeveer een kwart van het aantal reizigers van de N60. Vanaf juni groeit dit tot ongeveer een derde van het aantal reizigers van de N60.

**Verlengen pilot**

De ontwikkelingen in de reizigersaantallen laten dus een gemixt beeld zien. Er is daarom besloten om de pilot met nog een jaar te verlengen, tot en met december 2026. Op die manier kunnen we beter nagaan of de positieve ontwikkelingen zich doorzetten, of dat het aantal reizigers stagneert op 150-175 per maand.

We zullen u in december 2026 verder informeren over het verloop van de pilot.

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**
Ir. T.J. Min

BU/BSP/STUD

Telefoonnummer +3139205558

theo-jan.min@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
11 DEC. 2025

**Kenmerk**
2461508/2461512

**Uw kenmerk**

**Betreft: Aanvullende varianten wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Aanvullende varianten aanpak wateroverlast N510 (Zeeweg Bergen).

## Inleiding

In de periode eind februari - eind juni 2024 heeft er water gestaan op de N510. Dit is veroorzaakt door een stijgende grondwaterstand door regenval. Een rijstrook was hierdoor afgesloten. Dit resulteerde in hinder en een verminderde verkeersdoorstroming naar Bergen aan Zee. De N510 is de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Om Bergen aan Zee veilig bereikbaar te houden, is in januari 2025 de studiefase gestart naar de mogelijke maatregelen om wateroverlast te voorkomen.

Met deze brief stellen wij u op de hoogte dat wij risico's zien bij de aanleg van de huidige variant (het ophogen van de weg) en dat wij daarom ook andere mogelijkheden bekijken. Naast een uitgebreide studie naar het ophogen van de weg, kijken wij ook naar:

- Het afvoeren van water
- Een mogelijke extra variant naar technisch inzicht van het ingenieursbureau
- De 0-situatie

## Waarom worden er nu meer varianten onderzocht?

Eind 2024 leek de maatregel om de weg tijdens het groot onderhoud van 2028 op te hogen de oplossing tegen de wateroverlast op de N510. In januari 2025 startte de studiefase om deze maatregel verder uit te werken. Tijdens de studie bleek dat het ophogen moeilijk te realiseren is. Dit komt onder andere doordat de weg in een Natura-2000 gebied ligt. Bij een ophoging is bomenkap onvermijdelijk en speelt stikstofdepositie met mogelijk negatieve effecten op het natuurgebied een rol.

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

Daarnaast is de Zeeweg de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Er moet nog blijken of het mogelijk is de weg op te hogen zonder de weg volledig af te sluiten. Dit zien we als grote uitdaging en groot risico voor de bereikbaarheid van Bergen aan Zee.

Het risico bestaat daarom dat het ophogen van de weg niet mogelijk is. Om dit risico te beheersen onderzoeken wij gelijktijdig ook andere varianten. Door het onderzoeken van meerdere varianten is de kans op het vinden van een haalbare en effectieve maatregel het grootst. Door het gelijktijdig onderzoek blijft de beoogde planning haalbaar.

**Waarom was deze visie niet bij de start van de studiefase bekend?**

Voor ieder project van de provincie in de openbare ruimte vindt er een studiefase plaats. Deze fase is bedoeld om onder andere onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een maatregel. De studiefase van het ophogen van de weg heeft tot bovenstaande constatering en aanvulling geleid.

De analyse die eerder leidde tot de beslissing de weg op te hogen, was niet zo volledig uitgevoerd als nu. Er is destijds met name gekeken naar welke maatregel na aanleg het best past in het gebied en de problemen voorkomt. Nu is ook de aanlegfase zelf goed onderzocht en daarin zien we risico's die we nader willen onderzoek voordat we verder gaan. Daarbij willen we ook dat er goed wordt onderzocht of er andere manieren zijn die vooral in de aanlegfase beter passen én het probleem oplossen.

**Toelichting varianten**

*Het ophogen van de weg*
Er wordt onderzocht met welk ontwerp de weg opgehoogd kan worden om wateroverlast te voorkomen.

*Het afvoeren van water*
Voor deze variant wordt onderzocht of het mogelijk is om water af te voeren van de probleemlocatie naar de polder, het riool of een andere geschikte locatie. Iets wat als mogelijkheid naar boven komt door gesprekken met onder andere PWN.

*Variant ingenieursbureau*
Om de expertise en kennis van de markt goed te benutten draagt het ingenieursbureau zelf een variant aan. Hiermee voorkomen we blinde vlekken binnen de kennis van onze organisatie en behalen we een sterker afgewogen en onderbouwd resultaat.

*De 0-situatie*
Er wordt onderzocht wat de gevolgen zijn als er geen lange termijn maatregel getroffen wordt. Dit biedt een 0-situatie waarmee de varianten vergeleken worden en dient als onderbouwing.

**Wat is de invloed op de planning?**

In 2028 staat er groot onderhoud gepland voor de N510. Het streven is een permanente maatregel tegen de wateroverlast gezamenlijk met die werkzaamheden uit te voeren.

Het project ligt nog goed op schema om vóór het groot onderhoud van 2028 een passende maatregel te hebben gevonden.

**Wat gebeurt er in de tussentijd?**

Mocht de situatie zich voor die tijd herhalen, passen we de tijdelijke maatregelen toe (pompen en afvoeren met waterwagens). Ook kan de weg snel in 1 richting afgesloten worden met een om-en-om regeling om zo de veiligheid te garanderen. Deze maatregelen blijven inzetbaar tot er een lange termijn maatregel is gerealiseerd.

**Tot slot**

In het tweede kwartaal van 2026 verwachten wij een gekozen voorkeursvariant als resultaat. Wij informeren u hierover rond de zomer.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

Haarlem, 17 november 2025

Geacht college,
Geachte leden van de Commissie Ruimte,
Geachte leden van Provinciale Staten,

Onderwerp: veiligheid Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg (N206)

De Vogelenzangseweg en de Boekenroodeweg (samen N206) zijn twee prachtige wegen in de binnenduinrand van Zuid-Kennemerland
Zij vormen globaal de verbinding tussen Bloemendaal en De Zilk. Veel autoverkeer maakt gebruik van deze weg. Niet alleen woon-werkverkeer, maar ook recreatief autoverkeer naar onder andere de Waterleidingduinen.

Deze wegverbinding is ook een uiterst aantrekkelijk route voor talloze fietsers, zowel woon-werkfietsers, recreatieve fietsers als sportieve fietsers.
Door het toenemend autoverkeer dreigt de aantrekkelijkheid en veiligheid voor fietsers ernstig te verminderen. Dat probleem wordt nog verergerd door de verschillende inrichtingsvormen van de weg die zowel bij fietsers als automobilisten tot verwarring leidt en regelmatig voor onveilige situaties zorgt.
Om de zaak enigszins te verduidelijken staan op een deel van de weg waarschuwingsborden met de tekst dat fietsen op de rijbaan is toegestaan. Helaas is dat niet elke automobilist duidelijk.
In het navolgende zal ik dit toelichten.

De Boekenroodeweg en de Vogelenzangseweg vormen tezamen een prachtig trajectdeel van bijvoorbeeld een fietstocht langs de binnenduinrand en via de duinen terug. Het befaamde rondje Langevelderslag.
Veel fietsers maken gebruik van dit trajectdeel op hun fietstocht door de regio Kennemerland.
Helaas is dit trajectdeel voor zowel fietsers als automobilisten verwarrend ingericht.
De weg wordt gekenmerkt door een stukken verplicht fietspad, stukken niet verplicht fietspad en stukken fietsen op de weg.

Deze situatie heb ik op enkele kaartjes vastgelegd. Kijkend (rijdend) van noord naar zuid:

<u>Kaart 0 Boekenroodeweg:</u>
Bij het begin een stuk verplicht fietspad aan de noordzijde. Verder tot aan Vogelenzangseweg aan beide zijden een niet-verplicht, twee richtingen fietspad. Dus fietsers rijden zowel op de fietspaden als op de weg.

<u>Kaart 1 Vogelenzangseweg:</u>
Het niet-verplichte, tweerichtingen fietspad ligt aan de linker (oostelijke) zijde. Het fietspad is erg smal, zeer zeker ingeval bij tegenliggers. Maar als paarden, bakfietsen en fatbikes je passeren liggen de gevaren op de loer. Bovendien zijn er ook tal van onoverzichtelijke uitritten.
Voor fietsers komende vanaf de Boekenroodelaan is het logisch rechts op de weg te rijden. Maar uiteraard rijden fietsers ook aan de andere zijde op de weg.

<u>Kaart 2 Vogelenzangseweg:</u>
Op deze kaart wordt het niet-verplichte fietspad aan de linker (oost) zijde gevolgd door het begin van het verplichte, tweerichtingen fietspad naar Vogelenzang, dat aan de rechter (westelijke) zijde ligt. Daarvoor moet wel de weg overgestoken worden. Dat is natuurlijk een onnodige gevaarlijke situatie.

Kaart 3 Vogelenzangseweg:
Het verplichte, tweerichtingen fietspad loopt door tot aan het dorp Vogelenzang. Daar gaat het pad over in de rode fietsstroken. Fietsers komende uit het dorp moeten dan weer een gevaarlijke oversteek maken.

Kaart Vogelenzangseweg totaal:
Deze kaart geeft een totaalbeeld van de huidige situatie.

**Suggesties voor te treffen maatregelen.**

Wie ter plaatse bekend is, weet dat een verbreding van de weg of een nieuw vrijliggend fietspad geen optie is. Daarom het voorstel voor deze eenvoudige maatregelen..

1. Voorzie de Boekenroodeweg en Vogelenzangseweg (N206) van – bij voorkeur - rode fietsstroken. Op korte termijn zou volstaan kunnen worden met wit afgebakende fietsstroken. Dit soort fietsstroken zijn snel te realiseren.
2. Het niet-verplichte fietspad langs de Vogelenzangseweg kan voetpad worden. Dat is ook voor wandelaars een stuk veiliger!
3. Omdat de Boekenroodeweg wat smaller is dan de Vogelenzangseweg zou desnoods het fietspad aan de noordzijde van de Boekenroodeweg verplicht kunnen worden. Het andere fietspad wordt voetpad en op de weg komt langs de zuidzijde een fietsstrook.
4. Breng de maximumsnelheid terug naar 50 km per uur. Dat is hard genoeg voor deze mooie weg.
5. Door deze verbeteringen wordt de weg weer eens stukje fraaier. Een aantal waarschuwingsborden kan weggehaald worden.
6. Eventueel zou het beheer van de weg – na aanpassing - aan de gemeente Bloemendaal overgedragen kunnen worden.
7. Wacht met deze (simpele) maatregelen niet tot de 10-jaarlijkse grote onderhoudsbeurt.
8. Soortgelijke maatregelen zouden ook op de Bexlaan toegepast kunnen worden.

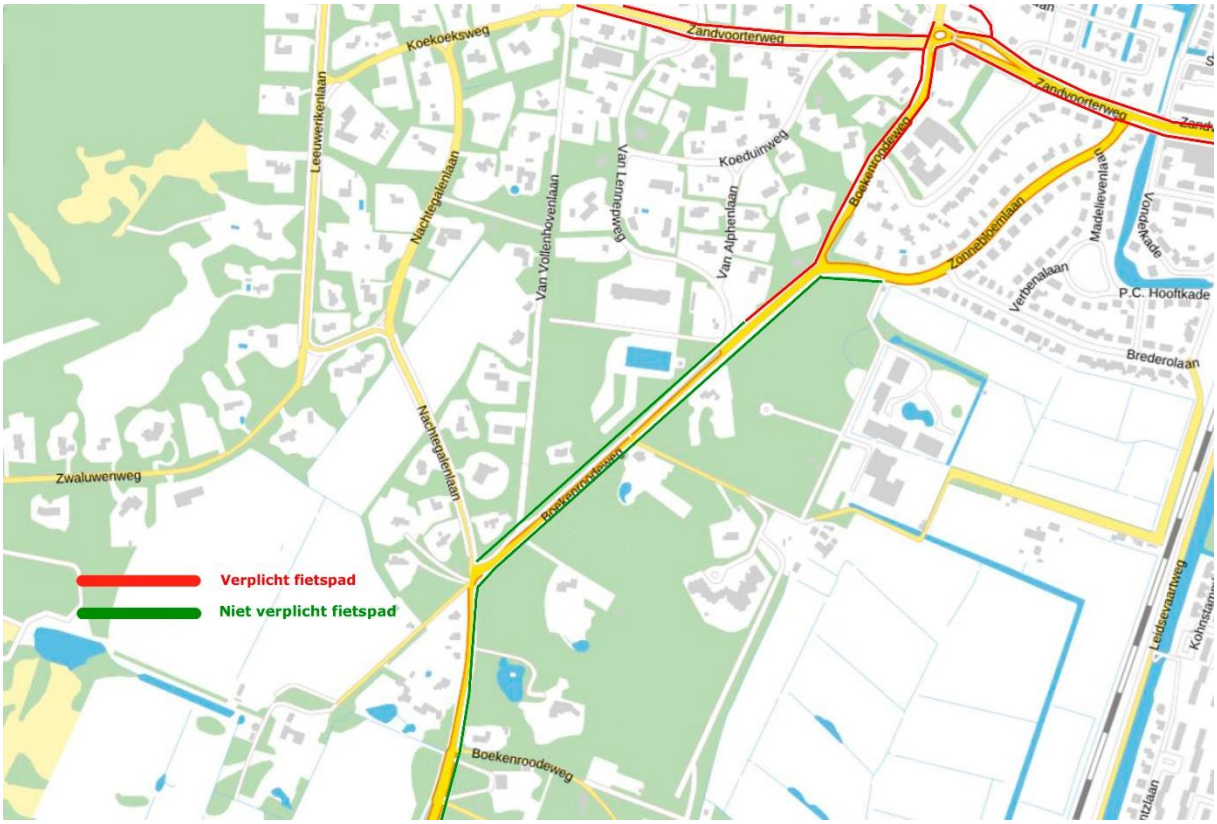
Ik ben bereid om in de Commissie Ruimte een toelichting te geven.

Bijlagen: 6

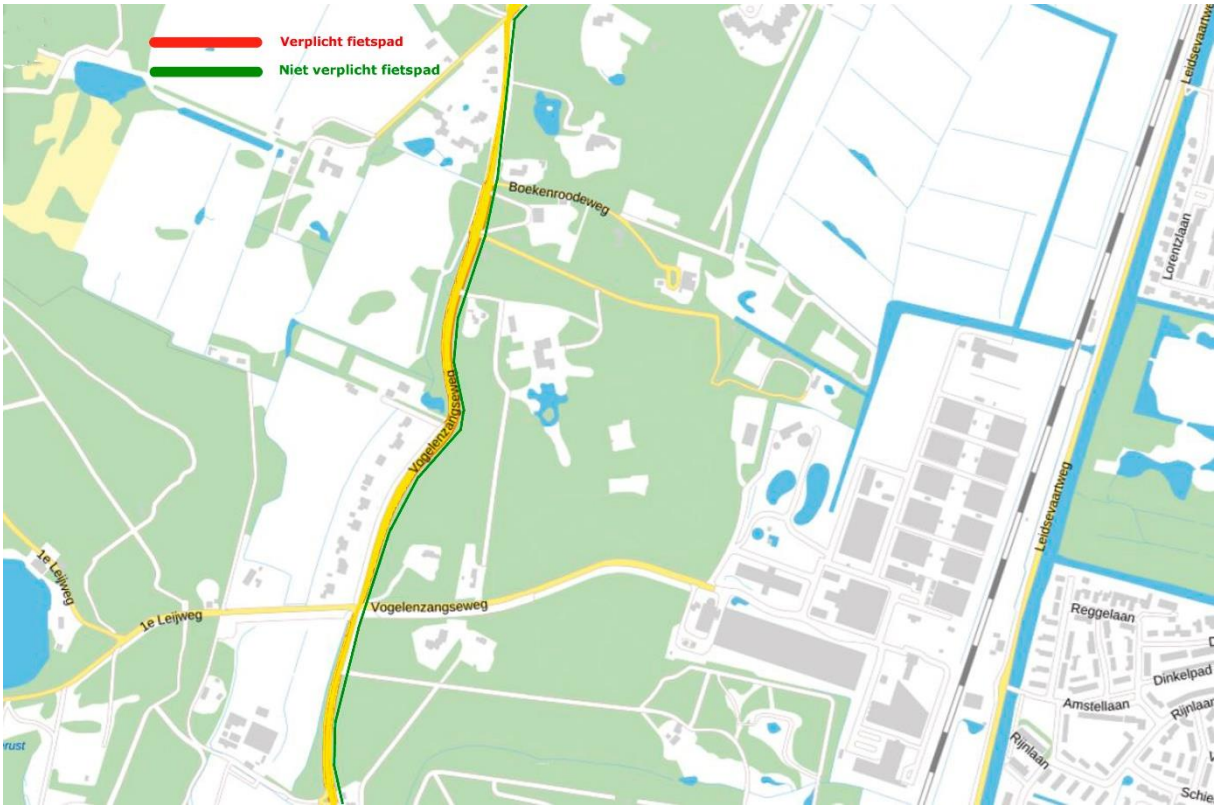
[redacted]

Tijdens het schrijven van deze brief verscheen er in het Haarlems Dagblad van 17 november 2025 een artikel over de onveiligheid van de Vogelenzangseweg in het Dorp Vogelenzang. Dit artikel heb ik bijgevoegd.

# Kaart 0


Zandvoorterweg
Koekoeksweg
Leeuwerikenlaan
Nachtegalenlaan
Van Vollenhovenlaan
Van Lennepweg
Koeduinweg
Van Alphenlaan
Boekenrodelaan
Zonnebloemlaan
Madelievenlaan
Verbenalaan
P.C. Hooftkade
Brederolaan
Zwaluwenweg
Boekenrodeweg
Leidsevaartweg
Verplicht fietspad
Niet verplicht fietspad

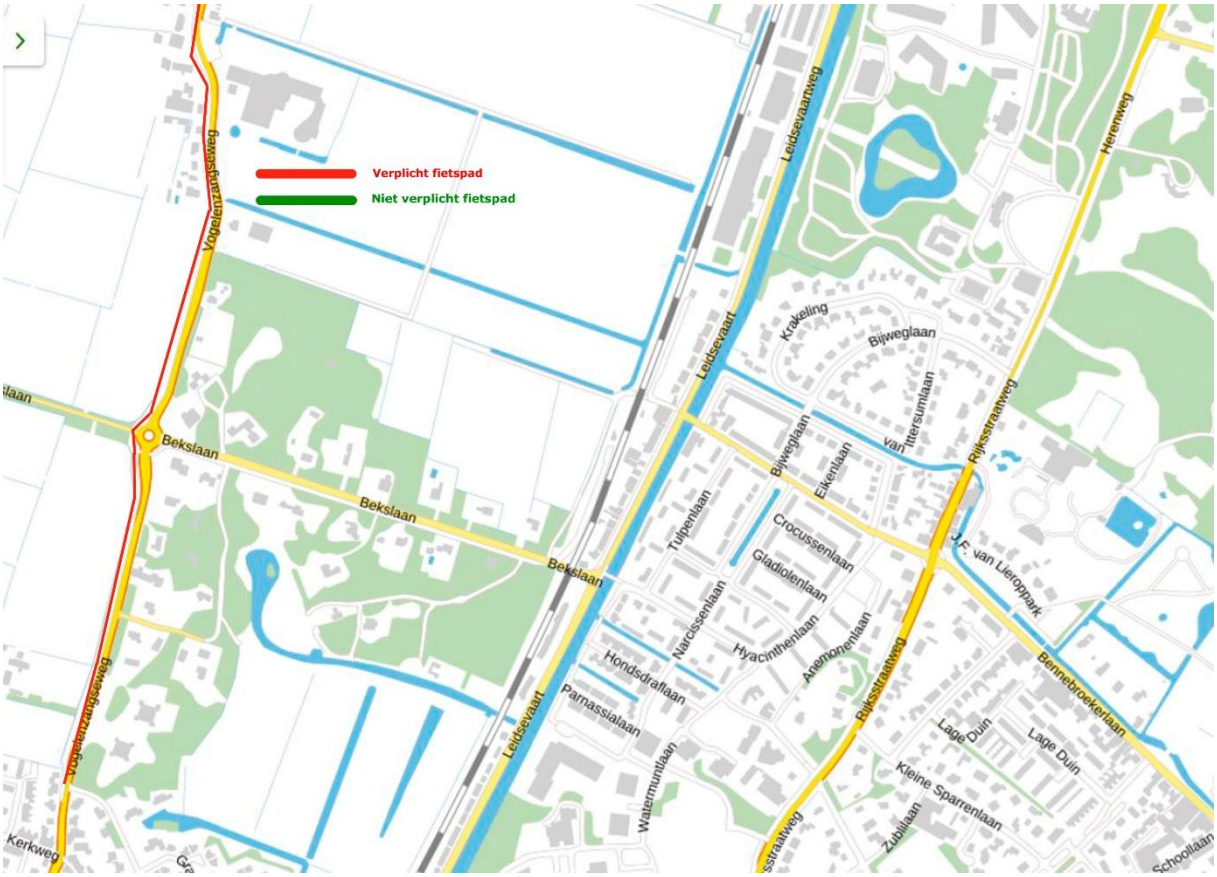
# Kaart 1


Verplicht fietspad
Niet verplicht fietspad
Boekenroodeweg
Vogelenzangseweg
1e Leijweg
Leidsevaartweg
Reggelaan
Dinkelpad
Amstellaan
Rijnlaan
Lorentzlaan

# Kaart 2


1e Leijweg
1e Leijweg
Vogelenzangseweg
N206
2e Leijweg
Leidsevaart
Leidsevaartweg
Manpadslaan
Manpadslaan
Herenweg
Reggelaan
Dinkellaan
Dinkelpad
Amstellaan
Rijnlaan
Rijnlaan
Vechtlaan
Schielaan
Eemlaan
Linge
Amer
Verplicht fietspad
Niet verplicht fietspad

# Kaart 3


Verplicht fietspad
Niet verplicht fietspad
Bekslaan
Leidsevaart
Leidsevaartweg
Herenweg
Krakeling
Bijweglaan
Eikenlaan
Rijksstraatweg
Tulpenlaan
Crocussenlaan
Gladiolenlaan
Narcissenlaan
Hyacinthenlaan
Anemonenlaan
Hondsdraflaan
Parnassialaan
Watermunitlaan
Lage Duin
Kleine Sparrenlaan
Zubilaan
Bennebroekerlaan
J.F. van Lieropark
Kerkweg

# Kaart 4 Totaaloverzicht



**GEMEENTERAAD** Er wordt in het dorp te hard gereden

# Vogelenzangseweg in het dorp moet veel veiliger

De Vogelenzangseweg in het dorp Vogelenzang moet bovenaan de lijst staan van wegen om verkeersveiliger te maken. De gemeenteraad van Bloemendaal heeft deze wens donderdagavond unaniem uitgesproken.



Arthur de Mijttenaere
arthur.demijttenaere@mediahuis.nl

**Vogelenzang** ■ PvdA'er Harold Koster zei dat de verkeersoverlast op de 30 kilometerweg 'enorm leeft in het dorp'. „Het wordt blijkbaar steeds drukker", zei Koster. De PvdA diende samen met Zelfstandig Bloemendaal, GroenLinks, D66 en Liberaal Bloemendaal een motie in om de weg veiliger te maken. Op deze doorgaande route, een provinciale weg, rijden automobilisten vaak te hard. Het voorstel van de partijen is overdacht en voorziet ook in enkele praktische maatregelen. Zo is de Bartenweg tussen Hillegom en Vogelenzang nu een zestig kilometer weg. Het voorstel is daarvan een vijftig kilometer weg te maken, zodat de auto's bij de bebouwing alvast wat vaart hebben geminderd.

## Beter markeren

Een ander idee is de entree van het dorp beter te markeren. De bordjes met 30 kilometer hangen nu vaak achter bomen, zijn klein en zijn slecht zichtbaar. Ook wordt gepleit voor een extra oversteekplek op de weg die het dorp doormidden snijdt. Een extra oversteek remt de snelheid, maar daarvoor moet eerst verkeerskundig advies worden ingewonnen.

> Het wordt blijkbaar steeds drukker
>
> PvdA'er Harold Koster

Wethouder Thessa van der Windt probeerde het enthousiasme van de raad voor maatregelen af te remmen, maar dat wilde niet lukken. Volgens haar ligt de Bartenweg buiten de bebouwde kom en is de snelheid op zulke wegen altijd zestig kilometer. „Als u dat wil veranderen moet u naar Den Haag, de gemeente heeft daar niets over te zeggen."

## Haast

De gemeenteraad wil haast met de verkeersmaatregelen op de Vogelenzangseweg; een onderwerp waar al twintig jaar over wordt gepraat. Van der Windt probeerde dat te temperen. Het is één van de wegen in Bloemendaal waar op termijn verkeersmaatregelen zullen volgen. Als dat gepaard gaat met te grote haast, aldus Van der Windt, gaat dat ten koste van de inspraak.

Vorig jaar was er een enquête onder dorpsbewoners over de Vogelenzangseweg en was de snelheid van het verkeer op de weg met twee camera's gemeten. De dorpsbewoners vroegen toen ook al om maatregelen tegen hardrijders, maar die zijn tot nu toe niet verwezenlijkt.

> Als u dat wil veranderen moet u naar Den Haag
>
> Wethouder Thessa van der Windt

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**

V. Evers

BU/BSP/STUD

Telefoonnummer +31235143580

eversv@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

11 DEC. 2025

**Kenmerk**

2463032/2463174

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitwerking N203 Uitgeest-Limmen**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Uitwerking N203 Uitgeest-Limmen

## Inleiding

De N203 tussen Uitgeest en Limmen is een drukke regionale verkeersroute. Er gebeuren regelmatig ongelukken waarbij slachtoffers zijn te betreuren. In overleg met de gemeenten Castricum en Uitgeest heeft de provincie besloten om een studie te starten naar een structurele oplossing voor de langere termijn. Voor deze structurele oplossing is de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen uitgevoerd. Deze studie is in 2025 afgerond en heeft een voorkeur voor een denkrichting opgeleverd. Deze denkrichting moet leiden tot een herinrichting van de N203 tussen Uitgeest en Limmen.

Het doel van het project is een verkeersveiligere weg ten opzichte van de situatie tot en met 2022. Met het resultaat streven we het doel na om het aantal ongevallen tot een minimum te beperken. Daarbij hanteren we de ambitie van 0 verkeersslachtoffers in 2050, uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

In het eerste kwartaal van2026 start het vervolg op de trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen: de uitwerking van de denkrichting tot een ontwerp. Op 5 juni 2025 hebben wij u per brief (kenmerk 2398915/2399110) geïnformeerd over de resultaten van de trajectstudie. Met deze brief willen wij u informeren over de stappen die wij de komende tijd zetten.

## Plan van Aanpak

De denkrichting uit de trajectstudie wordt verder uitgewerkt. De N203 tussen Uitgeest en Limmen wordt opgedeeld in verschillende delen. Per deel worden de ontwerpmogelijkheden onderzocht tijdens het ontwerpproces. Daarbij worden de omgeving en belanghebbenden

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. Ook de aandachtspunten uit onze brief van 5 juni betrekken we daarbij.

Voor de verdere uitwerking is een Plan van Aanpak opgesteld. Het Plan van Aanpak is te vinden op de website www.noord-holland.nl/N203UitgeestLimmen. Onderdeel van de aanpak is een Projectbesluitprocedure. De provincie heeft de mogelijkheid om verschillende ruimtelijke instrumenten in te zetten. Bij de keuze voor een Projectbesluit spelen een aantal overwegingen een rol. Bij de Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen gaat het om de volgende overwegingen:

- Project past niet binnen het Omgevingsplan;
- Het project vindt plaats op grondgebied van twee gemeenten;
- De wens om regie in eigen hand te houden ook in verband met eventuele onteigening;
- De wens om uitvoeringsvergunningen te coördineren;
- Nog geen uitvoeringsvergunningen mee te nemen in het Projectbesluit;
- Zienswijzeprocedure voor iedereen (niet alleen belanghebbenden) en beroep bij Raad van State zonder tussenkomst bestuursrechter in Haarlem;
- Bij de Trajectstudie N203 Uitgeest-Limmen is eveneens gebruik gemaakt van participatie conform een Participatieplan, zodat voorgesorteerd is op een Projectbesluitprocedure.

Gelet op bovenstaande overwegingen hebben wij besloten om een Projectbesluitprocedure te volgen.

**Participatie**

Tijdens de trajectstudie hebben we gewerkt met een Werkgroep waarin bewoners en belangenorganisaties vertegenwoordigd waren. Deze aanpak wordt voortgezet. Daarvoor is het Participatieplan bijgewerkt. Per stap en per doelgroep wordt aangegeven hoe men betrokken wordt en welke invloed men heeft. Het Participatieplan is eveneens te vinden op de website www.noord-holland.nl/N203UitgeestLimmen.

**Kennisgeving Voornemen Projectbesluit en Participatie**

In het kader van de Omgevingswet wordt een kennisgeving van het voornemen voor een Projectbesluit gepubliceerd in het Provinciaal Blad. Dit wordt gecombineerd met de kennisgeving participatie. Na de kennisgeving heeft eenieder de tijd tot en met 28 februari 2026 om oplossingen aan te dragen. Deze oplossingen moeten passen binnen de kaders van het project zoals in het voornemen is opgenomen.

**Vervolg**

Vanaf maart 2026 gaat een advies- en ingenieursbureau aan de slag met de verdere uitwerking van de denkrichting. Zij betrekken daarbij de aangedragen oplossingen die tot en met 28 februari binnenkomen. Per deelgebied gaan zij een ontwerp maken wat uiteindelijk leidt tot een compleet ontwerp voor het hele tracé. Wij verwachten dat eind 2026 het ontwerp is uitgewerkt. In 2027 starten we met de

Projectbesluitprocedure. Mogelijk dat daarvoor een milieueffectrapportage (MER) voor wordt opgesteld.

Eind 2027 verwachten wij u te informeren over een definitief Projectbesluit. Op het Projectbesluit is beroep mogelijk. Als er geen wijzigingen aan het Projectbesluit plaatsvinden, kan realisatie starten vanaf 2032.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

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.H.F. Selhorst
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144250
selhorsta@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
18 DEC. 2025

**Kenmerk**
2469408/2469417

**Uw kenmerk**

**Betreft: Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de stand van zaken van de mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder'.

## Inleiding

De provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen willen de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid verbeteren tussen Haarlemmermeer en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Dit gebeurt via een bestuurlijke stuurgroep met de portefeuillehouders mobiliteit van de verschillende partijen.

De aanpak kent een lange historie. In 2020 heeft de provincie Noord-Holland uitgesproken van mening te zijn dat er niet genoeg (politiek) draagvlak is om alle onderdelen van de Duinpolderwegroute uit te voeren. Vanwege de woningbouwplannen in Haarlemmermeer is wel de aanpak van de (Nieuwe) Bennebroekerweg tussen A4 en N205 voortgezet. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven een goede bereikbaarheid tussen Haarlemmermeer en de Bollenstreek belangrijk te vinden, maar dat vooral te willen bereiken door te investeren in openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

De Zuid-Hollandse partijen hebben vervolgens een pakket mobiliteitsmaatregelen voor de Noordelijke Duin- en Bollenstreek geformuleerd met maatregelen voor de fiets en de auto. In 2022 hebben deze partijen aangegeven een verkenning te willen starten voor

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

een nieuwe auto- en fietsverbinding tussen de N208 bij Lisse en de A44 bij Abbenes en een verbinding tussen de N207 - via een aftakking naar de N442 en station Hillegom - naar de N206.

De Zuid-Hollandse partijen hebben de provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam gevraagd de samenwerking over de wegverbindingen te hervatten.

Dit heeft geleid tot een startnotitie in november 2023 met het bestuurlijk kader voor de verdere uitwerking van deze samenwerking. Vervolgens hebben de partijen een plan van aanpak opgesteld met daarin een aantal concrete voorstellen om nader te onderzoeken, waaronder een mogelijk nieuwe weg ten zuiden van Lisse (N208-A44), een nieuwe weg tussen de N206 en de N207 met aftakking naar station Hillegom en nieuwe doorfietsroutes.
Tegelijkertijd werken partijen aan een hoogwaardig-openbaar-vervoer-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Dit project is geen onderdeel van deze samenwerkingsagenda, omdat het een al lopend project betreft. Het provinciaal inpassingsplan (p.i.p.) voor het deeltraject Lisserbroek-Getsewoud is vastgesteld in uw Staten op 10 juni 2024. Het p.i.p. is nog niet onherroepelijk in verband met lopende beroepsprocedures bij de Raad van State. De uitwerking richting de realisatie loopt hierin parallel.

U kunt de nieuwsbrief in de bijlage raadplegen voor meer informatie over het doorlopen proces en de verwachte vervolgstappen.

**Tot slot**

Wij hebben u steeds meegenomen in de verschillende stappen die zijn gezet. Wij verwachten u medio 2026 te kunnen informeren over de vervolgaanpak.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

bijlage(n)

- Nieuwsbrief

op weg
tussen duin, bollen en polder

opweg@pzh.nl

**NIEUWSBRIEF 5**
November 2025

# *Op weg naar een beter bereikbare, leefbare en verkeersveilige noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer.*

De provincies Zuid-Holland en Noord-Holland, Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk werken samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. In 2024 hebben de partijen een plan van aanpak opgesteld met daarin een aantal concrete voorstellen om nader te onderzoeken, waaronder een mogelijk nieuwe weg ten zuiden van Lisse (N208-A44), een nieuwe weg tussen de N206 en de N207 met aftakking naar station Hillegom en nieuwe doorfietsroutes.

In deze nieuwsbrief leest u:

- Onderzoek fietsroutes in volle gang
- Resultaten onderzoek naar een nieuwe weg tussen de N208 en de A44
- Wat er de komende tijd op de planning staat

## Onderzoek doorfietsroutes in volle gang

Een adviesbureau onderzoekt welke fietsroutes (doorfietspaden) het meest kansrijk zijn in onze regio. Een doorfietspad is een breder fietspad waar je snel, veilig en zonder veel te hoeven stoppen kunt doorfietsen. De twee routes die worden onderzocht, zijn:

- Noordwijk – Lisse – Nieuw-Vennep – Schiphol
- Hillegom – Beinsdorp – Nieuw-Vennep

Het onderzoek gebeurt in twee stappen:

Fase 1: bekijken van de mogelijke routes tussen Noordwijk - Lisse en Hillegom - Beinsdorp.
Fase 2: onderzoek aan de Noord-Hollandse kant, zoals Lisserbroek - Nieuw-Vennep - Hoofddorp - Schiphol en Beinsdorp - Nieuw-Vennep.

In juli hebben de onderzoekers een schouw gehouden. Daarbij bekeken betrokken medewerkers de locaties zelf. De bevindingen worden meegenomen in het vervolgonderzoek. De eerste resultaten hiervan worden in december 2025 verwacht. Het volledige onderzoek is klaar in het tweede kwartaal van 2026.
De fietsroutes maken deel uit van de Regionale Investeringsagenda van Regio Holland Rijnland.

op weg
tussen duin, bollen en polder

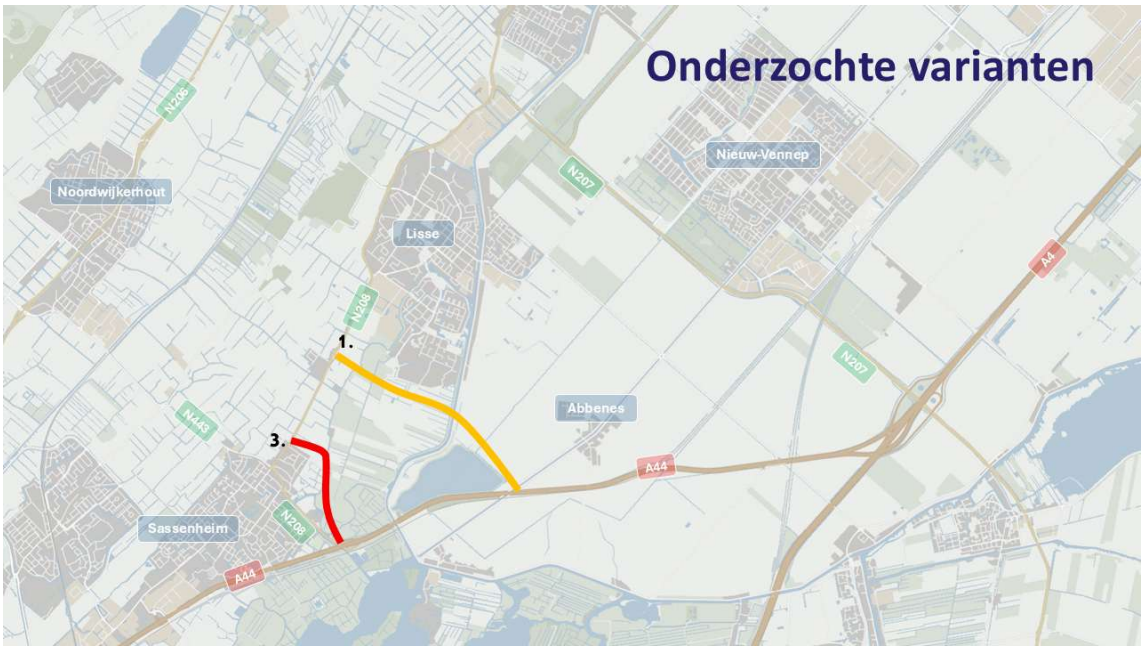
opweg@pzh.nl

## Nieuwe verbinding bij Lisse (N208 bij Lisse - A44 bij Abbenes)

Een ingenieursbureau heeft onderzocht of een nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44 aantoonbaar bijdraagt aan deze drie doelen:

- Betere doorstroming van het verkeer → bereikbaarheid
- Het moet veiliger worden op de weg → verkeersveiligheid
- Het moet prettig blijven wonen in de dorpen → leefbaarheid

Er zijn twee mogelijke routes onderzocht. Deze zijn met gekleurde lijnen (geel en rood) op de kaart te zien.




### Hoe is het onderzoek gedaan?

Er is gekeken naar waar het verkeer nu vastloopt, hoe goed het verkeer doorrijdt op de wegen en de kruispunten en waar verkeer vandaan komt en naartoe gaat. De gegevens zijn gecontroleerd met informatie van navigatiesysteem TomTom en verkeerstellingen. Daarnaast is gekeken naar de situatie nu én naar 2040 als er niets verandert. Veiligheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast zijn hierin meegenomen. Met een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is berekend wat de voordelen en kosten voor de samenleving zijn. Er zijn verschillende varianten (mogelijke routes) onderzocht. Variant 1 en 3 zijn overgebleven voor verder onderzoek.

provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Hillegom, gemeente Lisse, gemeente Teylingen, gemeente Noordwijk.

op weg
tussen duin, bollen en polder

opweg@pzh.nl

## Conclusies van het onderzoek

### Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Beide varianten verbeteren de bereikbaarheid. De gele route (variant 1) helpt vooral in Lisse.
De rode route (variant 3) helpt vooral in Sassenheim. Toch lossen de routes niet alle problemen in de regio op. Er blijft nog steeds veel verkeer rijden over wegen die daar niet geschikt voor zijn.
Ook op het gebied van verkeersveiligheid blijkt uit de studies dat we maar een deel van de problemen oplossen. De leefbaarheid voor mensen verbetert lokaal, niet voor de hele regio.

### Leefbaarheid

In Lisse en Sassenheim verbetert de leefbaarheid: minder verkeer, minder geluid en schonere lucht. Maar er zijn ook negatieve gevolgen voor natuur en milieu: de route gaat dwars door natuurgebied, het leefgebied van weidevogels. Ook doorkruist het landbouwgrond. Uit de MKBA blijkt dat de kosten hoger zijn dan de voordelen. De nieuwe verbinding is erg duur, terwijl niet alle knelpunten ermee worden opgelost.

### Vervolgstappen

De onderzochte varianten verbeteren de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid lokaal, maar niet voor de hele regio. In het verkeersmodel zijn aanvullend een aantal mogelijke maatregelen globaal doorgerekend. De studie naar de verbinding N206-N207 met aftakking naar station Hillegom was gestart. Nu is besloten om beide verbindingen, N208-A44 en N206-N207, in combinatie te bekijken. We zien positieve verkeerskundige effecten voor de hele regio als we deze verbindingen combineren, terwijl ongewenste, lokale effecten beperkt blijven. De betrokken organisaties gaan deze kansrijke (vervolg)scenario's verder onderzoeken.
We kijken ook naar de aanbevelingen van Ondernemersvereniging Haarlemmermeer-Zuid en Ondernemend Lisse. De ondernemers stellen onder meer een verbreding van de Elsbroekerbrug voor en een nieuwe verbindingsweg naar de N206 (de Clusiusroute).

We begrijpen dat het geduld vraagt van iedereen.

## Participatie

Op 15 mei 2025 was er een bijeenkomst in Lisse voor bewoners en ondernemers over de studie naar een mogelijk nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44. Tijdens deze bijeenkomst zijn de eerste onderzoeksresultaten gepresenteerd en zijn de te onderzoeken varianten nader toegelicht. De aandachtspunten die tijdens de bewonersbijeenkomst naar voren zijn gekomen:

- Noodzaak om meer integraal te kijken naar de regionale mobiliteit
- Aandacht voor openbaar vervoer en fietsverkeer
- Aandacht voor de actuele woningbouwplannen, zoals Lisserbroek

We nemen deze punten mee in de bredere aanpak zoals hierboven beschreven. De komende periode onderzoeken we ook of er andere mobiliteitsmaatregelen zijn die een grotere bijdrage kunnen leveren aan oplossingen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. In het najaar 2026 informeren wij u hier nader over.

provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Hillegom, gemeente Lisse, gemeente Teylingen, gemeente Noordwijk.

op weg
tussen duin,
bollen en polder

opweg@pzh.nl

**Andere mobiliteitsprojecten**

We werken in de regio ook aan andere projecten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoals:

- HOV-project (HOV = hoogwaardig openbaar vervoer) Noordwijk-Schiphol, zie Buslijn Noordwijk-Schiphol - Provincie Zuid-Holland
- HOV-project Leiden - Katwijk - Noordwijk, zie Buslijn Leiden-Katwijk-Noordwijk – Provincie Zuid-Holland
- Fiets- en voetgangerstunnel Lisse (onder N208 bij Keukenhof), zie Fiets- en voetgangerstunnel onder de N208 bij Lisse - Provincie Zuid-Holland

**Vragen en meer informatie**

Mail ons via opweg@pzh.nl of kijk op de webpagina Op weg tussen duin, bollen en polder

provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland, Regio Holland Rijnland, Vervoerregio Amsterdam, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Hillegom, gemeente Lisse, gemeente Teylingen, gemeente Noordwijk.

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**
18 DEC. 2025

**Kenmerk**
2459706/2466314

**Uw kenmerk**

**Betreft: Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net haltes Haarlemmermeer**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net haltes Haarlemmermeer.

Wij hebben besloten om een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen met de gemeente Haarlemmermeer. Hiermee worden afspraken gemaakt om gezamenlijk de fietsparkeercapaciteit bij R-net bushaltes uit te breiden. In deze brief informeren wij u over de aanleiding van deze samenwerkingsovereenkomst, de gemaakte afspraken en het vervolg.

## Aanleiding

Er is een tekort aan fietsparkeerplekken bij verschillende R-net bushaltes binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Gevolg hiervan is dat de bereikbaarheid van R-net haltes voor fietsers onder druk komt te staan en het Openbaar Vervoer minder aantrekkelijk wordt. In 2019 is in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam onderzoek gedaan naar het capaciteitstekort van fietsparkeergelegenheid bij R-net bushaltes. Op basis hiervan is het iMPI-project HOV-20 gestart, dat als doel heeft om de fietsparkeercapaciteit bij R-net haltes van de provincie Noord-Holland uit te breiden.

Omdat de gemeente Haarlemmermeer eenzelfde opgave heeft en de provincie Noord-Holland bij verschillende bushaltes binnen de gemeente Haarlemmermeer extra fietsparkeerplekken wil realiseren, hebben provincie en gemeente besloten om de uitbreiding van fietsparkeergelegenheid gezamenlijk op te pakken. Daarbij is de Vervoerregio Amsterdam betrokken als subsidieverlener.

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

**Afspraken**

Er is een aantal afspraken gemaakt tussen gemeente Haarlemmermeer en provincie Noord-Holland over de gezamenlijke aanpak van de fietsparkeeropgave. Samenvattend zijn de uitgangspunten van de samenwerking als volgt:

- Financieel: Zowel provincie als gemeente dragen de kosten van uitbreiding van fietsparkeerplekken bij hun eigen haltes.
- Rollen: De provincie Noord-Holland begeleidt de ontwerpfase en de gemeente Haarlemmermeer begeleidt de uitvoering.
- Beheer & Onderhoud: beide partijen nemen de nieuwe fietsenstallingen bij hun eigen haltes in beheer & eigendom.

**Vervolg**

In Q1 2026 wordt de studiefase van project HOV-20 opgestart en wordt de uitbreiding van fietsparkeerplekken nader uitgewerkt. Naar verwachting wordt vanaf Q3 2026 onder leiding van de gemeente Haarlemmermeer gewerkt aan de realisatie van een uitbreiding van de fietsparkeergelegenheid van R-net bushaltes binnen de Haarlemmermeer.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

**1 bijlage**

- Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Fietsparkeerplekken R-net haltes Haarlemmermeer

# Samenwerkingsovereenkomst realisatie fietsparkeervoorzieningen R-net haltes in de Haarlemmermeer

**Ondergetekenden**

Gemeente Haarlemmermeer, in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mw. Marja Ruigrok, hierna te noemen ‘Gemeente’, ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders d.d. 09-12-2025,

Provincie Noord-Holland in deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door dhr. Jeroen Olthof, hierna te noemen ‘Provincie’, ter uitvoering van het besluit van het college van gedeputeerde staten d.d. 09-12-2025,

Gezamenlijk te noemen ‘Partijen’

**Overwegingen**

A) Om efficiënter samen te werken hebben partijen afgesproken om de uitbreiding van fietsparkeergelegenheid op areaal van de gemeente Haarlemmermeer bij bushaltes in beheer van de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer gezamenlijk te laten ontwerpen en te realiseren.
B) Partijen wensen in lijn met de in deze overeenkomst geformuleerde uitgangspunten de uitbreiding van fietsparkeergelegenheid bij R-net bushaltes in de gemeente Haarlemmermeer te realiseren.
C) Partijen hebben nadere afspraken gemaakt over de uitbreiding van fietsparkeergelegenheid bij R-net bushaltes in de gemeente Haarlemmermeer en willen deze afspraken vastleggen in deze overeenkomst.

**Komen overeen:**

*Artikel 1 Scope*

De omvang van dit project betreft het opleveren van fietsparkeergelegenheid bij acht bushaltes in beheer van de provincie en zes bushaltes in beheer van de gemeente Haarlemmermeer, zoals terug te vinden in bijlage 1. De fietsparkeervoorzieningen dienen conform de uitgangspunten en vormeisen van fietsenstallingen bij R-net bushaltes (zie bijlage 2, hoofdstuk 12.5) te worden ontworpen en gerealiseerd. In afstemming tussen partijen kan beargumenteerd afgeweken worden van bovenstaande vormeisen.

**Artikel 2 Rol en verantwoordelijkheid van partijen tijdens de realisatie:**

1. Provincie is namens partijen gedelegeerd opdrachtgever voor de ontwerpfase van de uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen, stuurt deze aan én betaalt de factuur. De provincie factureert het gedeelte van de kosten dat niet voor eigen rekening is, vermeerderd met de wettelijk verschuldigde btw over die kosten, aan de gemeente Haarlemmermeer. Zie ook de verdeelsleutel in artikel 4.
2. De gemeente en de provincie handelen voor uitvoering van de uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen beiden als opdrachtgever richting de aannemer, ieder voor de fietsparkeervoorzieningen op het eigen areaal. De aannemer factureert de kosten van de werkzaamheden op het areaal van de gemeente respectievelijk provincie rechtstreeks aan de desbetreffende opdrachtgever, zijnde de gemeente respectievelijk de provincie.
3. De provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer vragen zelf voor hun eigen gedeelte van de kosten subsidie aan bij de Vervoerregio Amsterdam. Dit geldt voor zowel ontwerpfase als de realisatiefase.
4. De Vervoerregio Amsterdam draagt bij aan het project middels een subsidie, aangevraagd door de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer voor hun eigen haltes, volgens de overeengekomen verdeelsleutel. Zie voor deze verdeelsleutel artikel 4. De Vervoerregio geldt uitsluitend als subsidieverlener bij dit project, en ondertekenen om die reden niet de samenwerkingsovereenkomst.

*Artikel 3 Beheer en eigendom na oplevering*

1. De provincie Noord-Holland zal bij de fietsenstallingen die reeds in haar beheer en eigendom zijn ook het B&O van de nieuwe stallingen op zich nemen. Hiervoor zal een recht van opstal worden gevestigd voor zover nodig.
2. De gemeente Haarlemmermeer zal bij de fietsenstallingen die reeds in haar beheer en eigendom zijn ook het B&O van de nieuwe stallingen op zich nemen.

*Artikel 4 Financiële verdeelsleutel*

1. De Vervoerregio subsidieert een referentiepercentage/belang van 95 % van de financierbare kostenposten over de kosten van uitbreiding van R-net fietsenstallingen. De Vervoerregio bepaalt per projectlocatie op basis van een door haltebeheerder aan te leveren SSK-raming welk percentage van de investeringskosten financierbaar zijn. Dit wordt bepaald aan de hand van de criteria die zijn omschreven in bijlage 3.
2. Investeringskosten die als niet financierbaar worden geacht door de Vervoerregio zijn voor de rekening van de haltebeheerder ten tijde van realisatie.
3. Na vaststelling van de SSK-raming zijn de financiële risico's voor de haltebeheerder ten tijde van realisatie.
4. De studiekosten van de uitwerking van ontwerpen, voor zover niet subsidiabel vanuit de Vervoerregio, worden door de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlemmermeer gefinancierd volgens de verdeelsleutel 57%-43%. Dit percentage is gebaseerd op de hoeveelheid uitbreidingen per huidige haltebeheerder die uitgewerkt dient te worden: 8 uitbreidingen – 6 uitbreidingen.

**Artikel 5 BTW**

1. Partijen streven naar een zo gunstig mogelijk, niet onnodig kostprijsverhogend fiscaal regime bij de uitvoering van deze SOK, eventueel onder aanpassing van de wijze van uitvoering. Die fiscale optimalisatie vindt plaats binnen de vigerende fiscale wet- en regelgeving.
2. Partijen spannen zich in om de btw op kosten van het project waar mogelijk voor compensatie bij het BTW-compensatiefonds of teruggaaf via de btw-aangifte in aanmerking te laten komen.
3. Partijen gaan ervan uit dat er omzetbelasting wettelijk verschuldigd is over het deel van de kosten voor zover toerekenbaar aan de ontwerpfase van de uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen. De provincie zal de wettelijk verschuldigde omzetbelasting ter zake van het gedeelte van de kosten dat niet voor eigen rekening is, in rekening brengen bij de gemeente conform het bepaalde in artikel 2, lid 1 van deze overeenkomst.
4. Partijen gaan ervan uit dat er omzetbelasting wettelijk verschuldigd is over het deel van de kosten voor zover toerekenbaar aan de uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen. De gemeente zal de wettelijk verschuldigde omzetbelasting ter zake van de kosten van de voor de provincie gerealiseerde uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen, in rekening brengen bij de provincie conform het bepaalde in artikel 2, lid 2 van deze overeenkomst.
5. Partijen stellen zich op het standpunt dat voor alle werkzaamheden de in rekening gebrachte btw door de uiteindelijke eigenaar, zijnde de provincie respectievelijk de gemeente Haarlemmermeer, gecompenseerd kan worden bij het BTW-compensatiefonds. Partijen gaan er hierbij vanuit dat dat de eigenaar tevens verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud en de feitelijke beschikkingsmacht

over de voorziening heeft. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor het compenseren of terugvragen van de aan hen in rekening gebrachte btw.

*Artikel 6 Communicatie*

De haltebeheerder is verantwoordelijk voor communicatie richting de betrokken stakeholders. Generieke communicatie wordt nader afgestemd tussen gemeente Haarlemmermeer en de provincie.

*Artikel 7 Onvoorziene omstandigheden*

Indien tijdens de looptijd van deze overeenkomst onvoorziene omstandigheden als bedoeld in artikel 6:258 BW opkomen, treden Partijen in overleg over de noodzaak van wijzigingen van deze overeenkomst. De Partij die stelt te worden geconfronteerd met onvoorziene omstandigheden, dient het bestaan hiervan aan te tonen.

*Artikel 8 Wijzigingen*

Wijzigingen van deze overeenkomst kunnen uitsluitend schriftelijk tussen Partijen worden overeengekomen. Wijzigingen zullen als addendum aan de overeenkomst worden gehecht.

*Artikel 9 Aansprakelijkheid*

Partijen zijn alleen dan aansprakelijk voor schade van de andere partijen bij deze overeenkomst voortvloeiende uit de uitvoering van onderhavige overeenkomst, indien deze schade zijn oorzaak vindt in opzet of grove roekeloosheid.

*Artikel 10 Inwerkingtreding en duur*

Deze overeenkomst treedt in werking op de dag van (laatste) ondertekening van deze overeenkomst en eindigt zodra de fietsparkeervoorzieningen binnen de scope volledig zijn opgeleverd en in gebruik zijn genomen, volgens door partijen overeengekomen afspraken.

*Artikel 11 Geschillen*

Alle geschillen die uit deze overeenkomst mochten voortvloeien zullen indien mogelijk tussen partijen in der minne worden geschikt. Er is sprake van een geschil wanneer een partij de andere partijen dit schriftelijk meldt.
Indien partijen er niet in slagen de geschillen in der minne te regelen, is bij uitsluiting van iedere andere rechter, de bevoegde rechter van de Rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem, de instantie tot wie partijen zich dienen te wenden ter beslechting van het geschil.

*Artikel 12 Bijlagen*

De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

1. Overzicht projectlocaties;
2. Handboek R-net Productformule
3. Subsidiecriteria VRA

**Ondertekening**

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend op .....,

Provincie Noord-Holland
De commissaris van de Koning
namens deze,

Gemeente Haarlemmermeer,
De burgemeester
namens deze,

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**

11 DEC. 2025

**Kenmerk**

2466584/2466588

**Uw kenmerk**

**Betreft: Nota van Antwoord NRD omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie NH2050**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De Nota van Antwoord voor de omgevingseffectrapportage voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050, met onze reactie en de aanpassing van onderdelen van de onderzoeksopzet in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit naar aanleiding van de binnengekomen zienswijzen, het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de ambtshalve wijzigingen.

**Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) beschrijft enerzijds waar de omgevingseffectrapportage voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050 wel en niet over gaat ('reikwijdte'), welke aspecten onderzocht zullen worden en met welke diepgang ('detailniveau'). Anderzijds geeft de NRD een overzicht van de keuzes die nog gemaakt moeten worden en hoe de effecten van deze keuzes zullen worden onderzocht in de omgevingseffectrapportage. De NRD heeft van 14 juli tot en met 15 september ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder reageren op de aanpak van de omgevingseffectrapportage voor de te actualiseren Omgevingsvisie NH2050 zoals beschreven in deze NRD.

**Zienswijzen**

Wij hebben 18 zienswijzen ontvangen en beantwoord in de Nota van Antwoord. Deze zienswijzen waren van organisaties over de volle breedte van het omgevingsbeleid. Bijna alle zienswijzen bevatten goede suggesties en hebben tot wijzigingen in de tekst van de NRD geleid. De meeste zienswijzen gingen in op het beoordelingskader en gaven waardevolle suggesties om dit aan te vullen. Met deze suggesties en

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

ambtshalve suggesties hiervoor is het beoordelingskader in overleg met het bureau dat de omgevingseffectrapportage gaat opstellen op basis van de richtingen en ambities die u hebt vastgesteld herijkt en verder ontwikkeld.

Zeven zienswijzen gingen in op de genoemde dilemma's, stelden deze ter discussie en/of kwamen soms met een ander dilemma. Daardoor zijn er twee dilemma's toegevoegd (in paragraaf 7.1 drinkwater-gebieden en in paragraaf 7.4 industrie en woningen) en twee dilemma's qua tekst gewijzigd (in paragraaf 7.5 zowel landbouw en natuur als kwalitatieve natuur). Vijf zienswijzen benoemden suggesties voor te onderzoeken beleidsalternatieven en gaven aandachtspunten bij de effectbeoordeling, één zienswijze ging in op de huidige situatie en referentiesituatie. Twee zienswijzen bevatten geen inhoudelijke reactie, maar steun voor het proces.

Wij hebben geen reacties ontvangen van de wettelijke vertegenwoordigers die we de NRD hebben toegestuurd en om een reactie gevraagd.

**Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

Wij hebben het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over deze NRD gevraagd. Er is een startgesprek met de Commissie gevoerd en het conceptadvies is besproken. Het advies is met een persbericht op 21 oktober jl. gepubliceerd en aan uw Statengriffier gezonden.

"De Commissie heeft veel waardering voor de gedegen en doordachte opzet van het onderzoeksvoorstel voor het milieueffectrapport. De Commissie adviseert om in het omgevingseffectrapport (OER) voor het actualiseren van de omgevingsvisie Noord-Holland knelpunten en doelen voldoende concreet te maken. Deze vormen de basis voor in het rapport te onderzoeken oplossingen. De provincie gaat oplossingen beschrijven voor 28 dilemma's en op basis daarvan het beleid in de omgevingsvisie vaststellen. De Commissie adviseert daarnaast de samenhang tussen dilemma's en oplossingen in beeld te brengen. Daarmee zijn keuzes in de omgevingsvisie beter te onderbouwen en te volgen voor belanghebbenden en worden mogelijke combinaties van oplossingen zichtbaar. Verder adviseert de Commissie in het rapport de effecten van verschillende oplossingen en alternatieven te beschrijven en met elkaar te vergelijken. Ontwikkel een beoordelingskader dat de provincie in staat stelt scherpe keuzes te maken. Neem hierin ook het onderwerp ruimtebeslag op. Het gebrek aan ruimte was de belangrijkste aanleiding om de omgevingsvisie te herzien. "

Wij omarmen het advies van de Commissie. Het strookt met onze eigen ambitie om concreter te worden in onze geactualiseerde

Omgevingsvisie. Wij onderschrijven het advies van de Commissie om de samenhang tussen dilemma's en oplossingen in beeld te brengen. Het beoordelingskader hebben wij verder ontwikkeld op basis van de richtingen en ambities die u op 29 september jl. heeft vastgesteld. Tenslotte gaan we invulling geven aan het advies om ruimtebeslag op te nemen in het beoordelingskader.

Voor een meer gedetailleerde reactie op het advies van de Commissie verwijzen wij u naar de Nota van Antwoord, waar puntsgewijs een reactie gegeven is op het advies van de Commissie.

**Vervolg**

U heeft op 29 september de richtingen en ambities voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Als gevolg hiervan zijn twee dilemma's (in paragraaf 7.1 de grondwaterbeschermingsgebieden en in paragraaf 7.4 industrie en woningen) toegevoegd, zodat er nu in totaal 30 dilemma's te onderzoeken zijn.

De zienswijzen zijn beantwoord en worden met de aanbevelingen van de Commissie gebruikt bij de verdere uitwerking van de omgevingseffectrapportage voor de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050. De indieners van zienswijzen ontvangen de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zullen gepubliceerd worden op onze website.

Inmiddels is een bureau gestart met het onderzoek voor de omgevingseffectrapportage op basis van de aangescherpte NRD. Hiermee zal het concept voorkeursalternatief dat nu wordt opgesteld onderzocht worden en zo nodig bijgesteld worden.

De volgende stap in dit proces is dat u de omgevingseffect-rapportage ontvangt bij de ontwerp Omgevingsvisie.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlagen

Nota van Antwoord Notitie Reikwijdte en Detailniveau omgevingseffect-rapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Notitie Reikwijdte en Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 met wijzigingen

# Nota van Antwoord op Notitie Reikwijdte Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

**Document nummer: 2466584/2466590**

## Inhoudsopgave


**Inleiding** **3**

**Deel A. Reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage** **5**

**Deel B. Beantwoording van de zienswijzen** **24**

1 Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland 24
2 LTO Noord, Glastuinbouw Nederland en de KAVB 25
3 Waterschap Amstel Gooi en Vecht 32
4 Groep windturbine houders in Schagen 32
5 Regio West-Friesland 35
6 Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Goois Natuurreservaat, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten 36
7 Gemeente Hilversum 39
8 Gemeente Texel 41
9 Port of Amsterdam 43
10 Noord-Hollandse drinkwaterbedrijven: PWN, Vitens en Waternet 45
11 Stichting behoud agrarische cultuurhistorie Heemstede i.o. 49
12 Vereniging Oud Edam 57
13 Liander 65
14 GGD'en provincie Noord-Holland 70
15 Gemeente Uithoorn 77
16 Regio Alkmaar en Regio Kop van Noord-Holland 77
17 ProRail 83
18 TenneT 87

**Deel C. Ambtshalve wijzigingen NRD** **88**

4 Bijlagen: nieuwe figuren (Figuur 3.2, 4.1 en 4.2) en nieuwe tabel met beoordelingskader 92

# Inleiding

## 1.Inleiding

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is het begin van de procedure van de omgevingseffectrapportage voor de actualisatie van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. Het rapport beschrijft waar de procedure wel en niet over gaat ('reikwijdte'), welke aspecten onderzocht zullen worden en met welke diepgang ('detailniveau'). Daarnaast biedt de NRD belanghebbenden informatie over de manier waarop de effecten van de beleidskeuzes voor de Omgevingsvisie onderzocht en beschreven zullen worden. De NRD is door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vastgesteld op 8 juli 2025. Vervolgens heeft de NRD digitaal ter inzage gelegen van 14 juli tot en met 15 september 2025 op onze website en is deze in het Provinciaal Blad gepubliceerd. Ook is het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd.

In deze Nota van Antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland het toetsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (in deel A), de ingediende zienswijzen (in deel B) en zijn de ambtshalve wijzigingen weergegeven (in deel C).

## 2. Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Provinciale Staten ontvingen het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage op 21 oktober 2025. De Commissie bracht ook het volgende persbericht met de hoofdlijnen uit.
"De Commissie heeft veel waardering voor de gedegen en doordachte opzet van het onderzoeksvoorstel voor het milieueffectrapport. De Commissie adviseert om in het omgevingseffectrapport (OER) voor het actualiseren van de omgevingsvisie Noord-Holland knelpunten en doelen voldoende concreet te maken. Deze vormen de basis voor in het rapport te onderzoeken oplossingen. De provincie gaat oplossingen beschrijven voor 28 dilemma's en op basis daarvan het beleid in de omgevingsvisie vaststellen. De Commissie adviseert daarnaast de samenhang tussen dilemma's en oplossingen in beeld te brengen. Daarmee zijn keuzes in de omgevingsvisie beter te onderbouwen en te volgen voor belanghebbenden en worden mogelijke combinaties van oplossingen zichtbaar. Verder adviseert de Commissie in het rapport de effecten van verschillende oplossingen en alternatieven te beschrijven en met elkaar te vergelijken. Ontwikkel een beoordelingskader dat de provincie in staat stelt scherpe keuzes te maken. Neem hierin ook het onderwerp ruimtebeslag op. Het gebrek aan ruimte was de belangrijkste aanleiding om de omgevingsvisie te herzien."

Wij omarmen het advies van de commissie. Het strookt met onze eigen ambitie om concreter te worden in onze geactualiseerde Omgevingsvisie. Wij onderschrijven het advies van de commissie om de samenhang tussen dilemma's en oplossingen in beeld te brengen. Het beoordelingskader hebben wij verder ontwikkeld op basis van de richtingen en ambities die Provinciale Staten op 29 september jl. hebben vastgesteld. Tenslotte gaan we bij de ingreep-effectrelaties van de oplossingsrichting in op het ruimtebeslag. Dit vormt echter geen afzonderlijk aspect in het beoordelingskader.

Voor onze reactie op het advies van de Commissie is het complete advies in onderdelen genoteerd. Daar is puntsgewijs een reactie op gegeven. Vervolgens is aangegeven of er aanleiding is om de NRD daarop aan te passen en zo ja, in welke zin.

## 3. Ontvangen zienswijzen

Gedeputeerde Staten ontvingen 18 zienswijzen, over de volle breedte van het omgevingsbeleid (zie tabel). De meeste (8) zienswijzen gingen in op het beoordelingskader (nummers 2, 3, 7, 8, 9, 10, 14 en 17) en gaven waardevolle suggesties om dit aan te vullen. Zeven zienswijzen (nummers 6, 9, 11, 12, 13, 14 en 16) gingen in op de genoemde dilemma´s, stelden deze ter discussie en/of kwamen soms met een ander dilemma. Daardoor zijn er twee dilemma's toegevoegd ((in paragraaf 7.1 drinkwatergebieden en in paragraaf 7.4 industrie en woningen) en twee dilemma's qua tekst gewijzigd (in paragraaf 7.5 landbouw en natuur en kwalitatieve natuur). Vijf zienswijzen benoemden suggesties voor te onderzoeken beleidsalternatieven (nummers 2, 4, 6, 7 en 9) en ook vijf zienswijzen gaven aandachtspunten bij de effectbeoordeling (nummers 2, 6, 7, 13 en 14). Drie zienswijzen bevatten ambtelijke opmerkingen (nummers 1, 3 en 15). Twee zienswijzen bevatten geen inhoudelijke reactie, maar steun voor het proces (nummers 5 en 18), één zienswijze ging in op de huidige situatie en referentiesituatie (nummer 4). Bijna alle zienswijzen bevatten goede suggesties en hebben tot wijzigingen in de tekst van de NRD geleid.

Voor het beantwoorden van de zienswijzen zijn in deze nota de zienswijzen in onderdelen genoteerd. Daar is puntsgewijs een reactie op gegeven. Vervolgens is aangegeven of er aanleiding is om de NRD daarop aan te passen en zo ja, in welke zin. Alle indieners van zienswijzen krijgen deze Nota van Antwoord toegestuurd, waarbij zij tevens worden geïnformeerd over de vervolgprocedure.

## 4. Ambtshalve wijzigingen

Het beoordelingskader is nader uitgewerkt op de beoordelingsaspecten op basis van de richtingen en ambitie die Provinciale Staten op 29 september jl. hebben vastgesteld. Er is op basis van die richtingen en ambities in paragraaf 7.1 een dilemma grondwaterbeschermingsgebieden toegevoegd.
Voor de ambtshalve wijzigingen is aangegeven per paragraaf en/of pagina wat er wijzigt en is de nieuwe tekst scheefgedrukt vermeld.

## 5. Besluitvorming

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben deze Nota van Antwoord en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op 9 december 2025 vastgesteld.

## Deel A. Reactie op het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

| Hoofdstuk/paragraaf | | Tekst van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage over de NRD | Reactie provincie Noord-Holland | Wijziging NRD? |
|---|---|---|---|---|
| **1. Advies voor de inhoud van het OER** | 1.1 | **Wisselwerking tussen het maken van de plannen en het opstellen van het OER**<br>De Commissie heeft waardering voor de gedegen aanpak van het traject en de rol die het OER hierin kan gaan spelen: de visie en het OER worden in wisselwerking met elkaar opgesteld. De verschillende ruimteclaims en mogelijk 'botsende' ambities zijn al in eerdere fasen van het traject gebiedsgericht in beeld gebracht. | Dank voor de waardering voor de gedegen aanpak en de rol die het OER kan spelen door de wisselwerking tussen het opstellen van de visie en het OER. | Nee |
| | 1.2 | **Essentiële informatie voor het OER**<br>De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het OER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de geactualiseerde omgevingsvisie het OER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:<br>· **Aanleiding actualisatie.**<br>Geef inzicht in de onderdelen van de omgevingsvisie uit 2018 waarvoor actualisatie en/of aanscherping van keuzes nodig is. Geef ook aan welke ontwikkelingen hiervoor aanleiding zijn. Besteed daarbij aandacht aan tussentijdse besluiten die richtinggevend zijn en de betekenis van de ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX-gebieden binnen Noord-Holland. | De aanleiding voor de actualisatie is het opstellen van het Ruimtelijk Voorstel geweest als input voor de Nota Ruimte van het Rijk. Daarbij zijn de belangrijkste ontwikkelingen benoemd en de keuzevraagstukken geagendeerd. In de evaluatie van de Omgevingsvisie NH2050 uit 2018 is aangegeven op welke onderdelen de Omgevingsvisie actualisatie behoeft. De hoofdlijnen zullen in het OER beschreven worden. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1.3 | · **Concrete ambitie(niveaus) en doelen**.<br>Benoem de ambities van de provincie en vertaal deze naar concrete ambitieniveaus en doelen. Dit is essentieel voor de beoordeling en vergelijking van alternatieven en een afweging van alle belangen. | De ambities voor de Omgevingsvisie 2018 uit het Koers document blijven. De richtingen en ambities voor de actualisatie van de Omgevingsvisie zijn op 29 september 2026 door Provinciale Staten bepaald. Deze worden concreter uitgewerkt. | Nee |
| | 1.4 | · **Extra stap tussen keuzevraagstukken en het voorkeursalternatief.**<br>Volgens de NRD wordt op basis van de uitwerkingen van de 28 keuzevraagstukken direct een voorkeursalternatief (VKA) voor de omgevingsvisie gekozen. Dit is een grote en snelle stap, die het risico heeft dat de benodigde samenhang in de oplossingen voor de vraagstukken, inclusief de ruimteclaims en het doelbereik, niet in beeld komt. Onderzoek daarom in een tussenstap, bijvoorbeeld door een aantal integrale en samenhangende alternatieven te ontwikkelen, of de keuzes ten aanzien van de vraagstukken combineerbaar zijn, of de doelen worden gehaald en welke oplossingen elkaar daarin versterken of juist uitsluiten. | De provincie denkt met het iteratief samenstellen van het concept voorkeursalternatief tot de juiste beslisinformatie te komen. Omdat effecten en oplossingsrichtingen dan een tweede keer onderzocht worden. En ook omdat al veel stappen met de bestuurders in het voortraject van de actualisatie van de Omgevingsvisie gezet zijn, met het Ruimtelijk Voorstel, de nulvariant, de 'stel dat'-verkenningen, de richtingen en ambities van Provinciale Staten en als laatste stap het concept voorkeurs-alternatief (zie ook 3.4).<br><br>De meerwaarde van het samenstellen van een aantal integrale en samenhangende alternatieven als tussenstap wordt daarom niet gedeeld, ook gezien het krappe tijdspad voor het hele proces naar de vaststelling van de actualisatie van de Omgevingsvisie. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 1.5 | · **Beoordelingskader**.<br>Het beoordelingskader in de NRD is nu nog vrij globaal. Werk dit op basis van de aangescherpte ambities en doelen concreter uit voor:<br>- zowel de hele provincie als voor de deelgebieden binnen de provincie<br>- het beoordelen van het halen van de doelen én voor de beschrijving van de effecten en laat het beoordelingskader aansluiten op het niveau van het besluit per fase. Beoordeel de omgevingseffecten los van de beoordelen van het halen van de doelen. Neem in elk geval het thema ruimtebeslag in het beoordelings-kader op. Dit was een belangrijke aanleiding voor de actualisering. | Het beoordelingskader is concreter uitgewerkt voor de hele provincie op basis van de opmerkingen van de commissie, de zienswijzen, ambtshalve opmerkingen en opmerkingen van het bureau dat de OER gaat opstellen. De beoordelingsaspecten zijn verbreed ten opzichte van die bij de Omgevingsvisie 2018. Per aspect zullen max. 2 indicatoren worden beschouwd, die in het OER zullen worden genoemd. Voor de deelgebieden zal in het OER het beoordelingskader aangegeven worden. Het thema ruimtebeslag nemen we niet op als afzonderlijk beoordelingsaspect in het beoordelingskader, maar krijgt een plek bij het beoordelen van ingreep-effectrelaties van de oplossingsrichtingen. | Ja<br><br>Het beoordelings-kader op pagina 18 vervangen door een nieuwe tabel met beoordelingsaspecten (zie bijlage 4). |
| | 1.6 | Zorg dat op basis van het OER voor zowel inwoners van de provincie als voor Provinciale Staten de effecten van de te maken keuzes scherp op tafel komen. De opzet van het actualisatieproces is vanwege de vele opgaven waar de provincie voor staat complex en daardoor niet altijd makkelijk te volgen. De Commissie adviseert daarom in het OER veel aandacht te besteden aan de navolgbaarheid van het verhaal: leg steeds goed uit welke keuzes worden gemaakt, waarom en wanneer. Verder lezen besluitvormers en insprekers in de eerste plaats de samenvatting van het OER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting | We herkennen dat het actualisatieproces en de vele opgaven complex zijn, en hebben daarom bij de voorbereiding van de komende fase veel aandacht besteed aan (de onderbouwing en navolgbaarheid van) het proces.<br><br>Wij zullen in het OER bijzondere aandacht geven aan de samenvatting. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het OER. | | |
| **2 Achtergrond en besluiten** 2.1 Achtergrond en aanleiding | 2.1 | De Commissie beveelt aan steeds goed in het OER te documenteren wanneer welke keuzes in het proces zijn gemaakt en tot welke keuze die hebben geleid in het keuzepalet, de dilemma's, de (voorgestelde) alternatieven, het voorkeursalternatief en uiteindelijk in de ontwerp-omgevingsvisie. Dit maakt het proces transparant en navolgbaar voor bestuurders en belanghebbenden. Het OER moet Provinciale Staten ondersteunen in haar afwegingen door te zorgen voor de juiste beslisinformatie. | Zoals aangegeven in de presentatie aan de commissie zullen we in het OER de gemaakte keuzes beschrijven. | Nee |
| 2.2 Aanleiding voor het actualiseren van de omgevingsvisie | 2.2 | Beschrijf duidelijk de achtergronden van de noodzaak voor actualisatie van de omgevingsvisie. Ga daarbij onder andere in op de evaluaties van het op basis van de omgevingsvisie 2018 gevoerde beleid.<br>Sinds de vaststelling van de omgevingsvisie in 2018 is in samenspraak met Rijk en regio gewerkt aan een nadere uitwerking en duiding van de fysiek-ruimtelijke betekenis van grote maatschappelijke opgaven voor de provincie (Ruimtelijk Voorstel en ontwikkelperspectieven voor de verschillende NOVEX-gebieden). Geef aan hoe het Ruimtelijk Voorstel en de ontwikkelperspectieven in het proces van actualisatie worden meegenomen. | De aanleiding voor de actualisatie is het opstellen van het Ruimtelijk Voorstel geweest als input voor de Nota Ruimte van het Rijk. Daarbij zijn de belangrijkste ontwikkelingen benoemd en de keuzevraagstukken geagendeerd. In de evaluatie van de Omgevingsvisie NH2050 uit 2018 is aangegeven op welke onderdelen de Omgevingsvisie actualisatie behoeft. De hoofdlijnen zullen in het OER beschreven worden. De ontwikkel-perspectieven voor de verschillende NOVEX-gebieden en Noord-Holland Noord in ontwikkeling zullen input zijn voor het beleid voor de deelgebieden. | Nee |
| 2.3 Kaders en randvoorwaarden | 2.3.1 | Geef in het OER aan welke bestaande kaders op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau relevant zijn voor de omgevingsvisie. [8] Denk | De bestaande relevante kaders zullen een hoofdstuk in de ontwerp Omgevingsvisie | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | bijvoorbeeld aan de energievisie, plannen voor defensieterreinen, et cetera.<br>Beschrijf voor keuzes, die de provincie in de omgevingsvisie kan maken, de randvoorwaarden en uitgangspunten. Dit bepaalt mede het 'speelveld' voor de omgevingsvisie, oftewel de afwegingsruimte voor de provincie.<br>Beschrijf hiertoe in elk geval de beleidskaders voor 'thema's', die belangrijk zijn voor het actualiseren van de omgevingsvisie. De Commissie geeft hierbij enkele suggesties voor te beschouwen beleid(skaders):<br>• NOVI, Nota Ruimte;<br>• Nationaal Deltaprogramma;<br>• Programma Ruimte voor Defensie;<br>• de regionale energiestrategieën Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid (2024) en de voorlopige keuzes in de Energievisie Noord-Holland (2025);<br>• het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord[9];<br>• Beleid voor de Natura 2000-gebieden, inclusief beheerplannen. | zijn. In het OER zal de samenhang van het OER en het visietraject belicht worden. | |
| | 2.3.2 | Maak in het OER de samenhang tussen de omgevingsvisie en parallelle trajecten duidelijk. Beschrijf waarover in welk traject wordt besloten. In andere woorden, maak duidelijk of de omgevingsvisie leidend is bij het maken van keuzes of dat gemaakte keuzes uit andere kaders één op één worden overgenomen in de omgevingsvisie. Dit inzicht is van belang voor het bepalen van de afwegingsruimte. Oftewel: welk beleid ligt vast en op welke thema's kan of moet dit beleid in de | De samenhang tussen Omgevingsvisie en parallelle trajecten zal een hoofdstuk in de ontwerp Omgevingsvisie zijn. In het OER zal ruimte zijn voor de samenhang tussen het visiespoor en het OER. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | omgevingsvisie worden bijgesteld? Bepalend hierbij is ook de vraag of voor deze andere beleidstrajecten (programma's) wel of geen MER is of wordt opgesteld. Als dat niet het geval is, moet het OER voor de omgevingsvisie een beschrijving geven van de manier waarop het milieubelang is meegewogen in de gemaakte keuzes. | | |
| 2.4 Te nemen besluit(en) | 2.4 | De mer-procedure wordt doorlopen voor het actualiseren van de omgevingsvisie. Daarnaast zullen mogelijk andere besluiten genomen worden voor de realisatie van de omgevingsvisie. Geef aan welke dit zijn en wat de planning daarvan is.<br>Maak aan de hand van een tijdlijn ook duidelijk hoe de (gebiedsgerichte) samenhangende keuzes richtinggevend zullen zijn voor alle plannen en visies die als uitwerking van de samenhangende omgevingsvisie worden vastgesteld. En andersom: maak in die tijdlijn ook duidelijk hoe besluiten over plannen, programma's en visies (al dan niet voorzien van een MER) worden meegenomen in het proces op weg naar de vast te stellen actualisatie (inclusief het op te stellen OER). | In een routekaart voor de provincie Noord-Holland is een tijdlijn gemaakt met de planning van besluiten vanaf de start van het traject van de actualisatie van de Omgevingsvisie in september 2023 (Regie op de Ruimte). Aan de doorwerking van de Omgevingsvisie in visies, programma's en plannen en de vormgeving van het beleidshuis wordt momenteel gewerkt. Aan beide aspecten zal aandacht besteed worden in de ontwerp Omgevingsvisie en het OER. | Nee |
| 2.5 Ambities en doelen | 2.5 | Verwoord duidelijk de ambities van de omgevingsvisie en vertaal deze naar zo concreet mogelijke doelen. Geef aan welke ambities nieuw zijn en welke ambities uit de omgevingsvisie 2018 of ander beleid van de provincie nog actueel zijn. Geef ook aan welke ambities geleid hebben tot de 'stel dat' verkenningen en uiteindelijk tot de te onderzoeken dilemma's of keuzevraagstukken. Zorg hiermee voor een goede basis voor het ontwikkelen en vergelijken van alternatieven (zie hoofdstuk 3 | De richtingen en ambities voor de actualisatie van de Omgevingsvisie zijn op 29 september 2026 door Provinciale Staten bepaald. Deze worden met nader onderzoek concreter uitgewerkt en in het OER beschreven. Ook zal daarin beschreven worden welke ambities nog uit de Omgevingsvisie van 2018 actueel zijn | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | van dit advies). Concrete ambities, ambitieniveaus en doelen zijn essentieel voor het bepalen van de op te nemen thema's, indicatoren en toetsingscriteria in het beoordelingskader. | en welke geleid hebben tot de 'stel dat' verkenningen. | |
| **3. Alternatieven-onderzoek en voorkeursalternatief** | 3.1 | De NRD schetst voor welke dilemma's of keuzevraagstukken in het OER alternatieven zullen worden onderzocht. Daarbij is aangegeven welke omgevingseffecten zullen worden beschreven. In de paragrafen hieronder geeft de Commissie nadere aanbevelingen voor de keuzevraagstukken uit hoofdstuk 7 van de NRD.<br>De Commissie beveelt aan om ook de beleidskeuzes te beschrijven, waarvoor geen dilemma's zijn geformuleerd, maar die wel onderdeel worden van de omgevingsvisie. | Beleidskeuzes waar geen dilemma's voor zijn beschreven kunnen voortkomen uit de analyse van de deelgebieden (gebiedsgerichte benadering), waarbij concrete beleidsuitspraken over die gebieden gedaan worden en deze input leveren voor het (concept) voorkeurs-alternatief. In gebiedssessies zullen deze gebiedsuitspraken voorbereid worden. | Ja, dit wordt toegevoegd aan paragraaf 4.1 |
| | 3.2 | **Uitwerking keuzevraagstukken/dilemma's en integraliteit**<br>In de NRD staan drie 'stel dat' verkenningen. Feitelijk zijn dit drie integrale hoofdalternatieven, die al eerder zijn bepaald. Er is gekozen om in het OER deze verkenningen uit te werken in 28 dilemma's (keuzevraagstukken) en daar per dilemma oplossingen of alternatieven voor te beschrijven. In feite zijn dit eerder varianten binnen één thema dan alternatieven. Vaak gaat het namelijk alleen om de keuze 'clusteren' of 'verspreiden'. De Commissie gebruikt daarom hieronder de term 'varianten'.<br>Uit de NRD is nog niet duidelijk hoe de relatie tussen de thematische varianten en de integrale 'stel dat' alternatieven en de omgevingsvisie wordt gelegd. De Commissie ziet een risico dat bij het | De drie 'stel dat verkenningen' zijn lange termijn richtingen om te verkennen van bepaalde combinaties van thema's vanuit verschillende uitgangspunten, maar niet integraal.<br><br>De thematische varianten zijn realistischer beleidskeuzen dan in de 'stel dat' verkenningen zijn onderzocht. De | Ja, nieuwe figuur 4.1 (zie bijlage 2) |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | opstellen van het OER blijkt dat de eerder gemaakte keuzes in de fase 1 en 2 niet tot een oplossing met het gewenste doelbereik zal leiden. De NRD wekt de indruk dat in dat geval aangepaste of nieuwe varianten binnen een dilemma worden bepaald, maar dat niet opnieuw integraal wordt gekeken via nieuwe alternatieven voor het geheel. De Commissie doet de volgende aanbevelingen:<br>• Neem de resultaten van de trechtering van 'stel dat' verkenningen tot keuzepalet in het OER op. Geef aan wat de afwegingen waren die uiteindelijk hebben geleid tot het keuzepalet en vervolgens tot het vaststellen van de dilemma's.<br>• Geef per dilemma aan welke ambities en doelen daarvoor relevant zijn en hoe deze tot de selectie van dilemma's hebben geleid.<br>• Ga ook bij de alternatieven- en varianten-ontwikkeling iteratief te werk: worden doelen niet gehaald, ga dan een stap terug in de planontwikkeling. Het niet halen van de doelen kan consequenties hebben voor de uitwerking van de andere dilemma's.<br>• Bij de uitwerking van de dilemma's spelen twee schaalniveaus: het provinciale en de uitwerking per deelgebied. Geef duidelijk aan hoe beide een plek krijgen in het OER en in het komen tot een voorkeursalternatief (VKA). | overeenkomsten uit de 'stel dat' verkenningen zijn input voor het concept voorkeursalternatief en de omgevingseffecten van het voorkeursalternatief zullen onderzocht worden.<br><br>De aanbevelingen van de commissie nemen we ter harte.<br>De resultaten van de trechtering van de 'stel dat' verkenningen tot het keuzepalet zijn onderbouwd in het document richtingen en ambities en worden met de afwegingen daarbij opgenomen in het OER.<br><br>Het niet halen van de doelen kan een voorzet zijn voor monitoring of een programma.<br><br>In een nieuwe figuur geven we het provinciale schaalniveau en de uitwerking per deelgebied weer. Beide geven input voor het (concept) voorkeursalternatief. | |
| | 3.3 | **Extra stap tussen dilemma's en voorkeurs-alternatief**<br>In de NRD staat dat er een trechtering plaatsvindt naar alternatieven. Uit de NRD is niet duidelijk welke stappen worden gezet om tot een | Het samenstellen van het concept voorkeursalternatief gebeurt in een iteratief proces, waarbij de kansen en | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | voorkeursalternatief (VKA) te komen. De varianten voor de dilemma's trechteren volgens de NRD direct naar het (concept-)VKA. Pas na de keuze van dit concept-VKA worden schuurpunten en raakvlakken onderzocht met de huidige omgevingsvisie Noord-Holland. De Commissie vindt deze aanpak niet goed navolgbaar en ziet daarin risico's, zeker als blijkt dat met het VKA doelen niet worden gehaald of als de effecten te groot zijn. | risico's van oplossingsrichtingen en gebiedsuitspraken worden onderzocht.<br><br>Dit proces zal in het OER beschreven worden. | |
| | 3.4 | Op voorhand is niet te zeggen of deze werkwijze leidt tot de juiste beslisinformatie voor het maken van de keuzes en een VKA waarin de ruimteclaims voldoende combineerbaar zijn. Niet helder is hoe daarin een integrale afweging kan worden gemaakt.<br><br>De Commissie adviseert daarom een extra stap te zetten tussen de beoordelingen per dilemma en de keuze van het VKA. Een mogelijke aanpak hiervoor is, op basis van de varianten voor de 28 dilemma's, een aantal integrale en samenhangende alternatieven samen te stellen. Deze alternatieven kunnen op twee schaalniveaus (provincie en specifieke deelgebieden binnen de provincie) worden uitgewerkt. Hiermee kunnen kansen en knelpunten op beide schaalniveaus worden geanalyseerd. Bepaal voor deze integrale alternatieven de (cumulatieve) effecten aan de hand van het beoordelingskader. Dit borgt een goede samenhang tussen de dilemma's. De Commissie verwacht dat daardoor minder iteratie nodig is met voorgaande stappen. | De provincie denkt met het iteratief samenstellen van het concept voorkeursalternatief tot de juiste beslisinformatie te komen. Omdat effecten en oplossingsrichtingen dan een tweede keer onderzocht worden. En ook omdat al veel stappen met de bestuurders in het voortraject van de actualisatie van de Omgevingsvisie gezet zijn, namelijk:<br>1) de opgaven zijn geagendeerd in het Ruimtelijk Voorstel van de provincie.<br>2) die opgaven zijn met het opstellen van de nulvariant naar de kaart gebracht en concreter geworden.<br>3) met de 'stel dat' verkenningen zijn de oplossingsrichtingen voor die opgaven in samenhang verkend.<br>4) Provinciale Staten hebben de richtingen en ambities vastgesteld.<br>5) De concretisering naar het concept voorkeursalternatief is dan de laatste stap in dit proces. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | De meerwaarde van het samenstellen van een aantal integrale en samenhangende alternatieven als tussenstap wordt daarom niet gedeeld, ook gezien het krappe tijdspad voor het hele proces naar de vaststelling van de actualisatie van de Omgevingsvisie. | |
| | 3.5 | De NRD stelt voor om bij het VKA een raakvlakanalyse uit te voeren om te beoordelen hoe dilemma's en alternatieven zich verhouden tot bestaand (en geconsolideerd) beleid en beleidskeuzes waarvoor geen dilemma's zijn geformuleerd. Zoals hierboven aangegeven adviseert de Commissie om knelpunten en kansen tussen de dilemma's onderling in een eerdere stap in beeld te brengen, zodat keuzes nog kunnen worden bijgestuurd. De raakvlakanalyse van het VKA zou zich daarmee vooral richten op bestaand beleid en de omgevingsvisie 2018. Voer de raakvlakanalyse zoveel mogelijk kwantitatief uit. Doe dit zowel gebiedsgericht als voor de hele provincie. | Van de verschillende oplossingsrichtingen worden kansen en risico's onderzocht. Daarbij wordt ook, indien mogelijk, gekeken naar gebiedsuitspraken. Uit de beoordeling van de oplossingsrichtingen volgen aandachtspunten, waaronder eventuele raakvlakken, benodigd voor het samenstellen van het concept-voorkeursalternatief. Daarmee komen raakvlakken eerder in beeld. | Ja, paragraaf 5.5 raakvlakanalyse wijzigen in aandachtspunten en raakvlakken en eerste alinea aanpassen zoals hiernaast beschreven. |
| | 3.6 | Voorkeursalternatief (VKA)<br>Ontwikkel het VKA op basis van de hiervoor beschreven stappen. Beschrijf hoe het VKA tot stand is gekomen en welke keuzes hierin zijn gemaakt. Toets hier ook weer het doelbereik en met name of de doelen voor het ruimtebeslag worden gehaald. Geef de verschillende schaalniveaus een plek in het VKA. | In het OER zal beschreven worden hoe het concept voorkeursalternatief en voorkeursalternatief tot stand zijn gekomen en wordt ingegaan op het doelbereik en ruimtebeslag. | Nee |
| **4 Referentiesituatie** | 4.1 | De referentiesituatie bestaat uit de bestaande toestand van het milieu én de autonome | In het OER zullen de huidige situatie en referentiesituatie (huidige situatie + de | Ja, tekst wijzigen in paragraaf 5.2 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven (in de NRD staat dat dit de uitwerking van de dilemma's betreft) wordt gerealiseerd. In paragraaf 5.2 van het OER staat dat de eerste stap zal zijn het beschrijven van de referentiesituatie. Een goed beeld van de referentiesituatie is nodig voor de probleemanalyse: waar staat de provincie, welke ruimtelijke en milieuopgaven komen op de provincie af en waar schuurt het, nu en in de toekomst?<br>De Commissie adviseert hierbij om de huidige situatie en de autonome ontwikkeling apart te beoordelen, zodat duidelijk is wat de huidige feitelijke (milieu)situatie is én wat de milieugevolgen zijn als de autonome ontwikkeling zich voordoet. Dit onderscheid is belangrijk omdat de autonome ontwikkeling op het abstractieniveau en de tijdhorizon van een (provinciale) omgevingsvisie vaak belangrijke onzekerheden kent. | autonome ontwikkeling) apart beoordeeld worden.<br><br>De definitie van de referentiesituatie zal verduidelijkt worden. | Referentiesituatie vervangen door autonome ontwikkeling |
| | 4.2 | Ook is een goede beschrijving van de referentiesituatie nodig om de impact van de oplossingsrichtingen en het voorkeuralternatief (de omgevingsvisie) te kunnen beoordelen.<br>Beschrijf de referentiesituatie voor de provincie als geheel en per deelgebied, zodat duidelijk wordt waar en hoe groot de knelpunten zijn. Sluit hierbij aan op de interactieve kaarten waarmee de knelpunten voor een aantal thema's voor verschillende gebieden in beeld zijn gebracht. Maak ook gebruik van de ruimtelijke analyse van de | In het OER zal de referentiesituatie voor de provincie als geheel worden geschetst met specifieke aandachtsgebieden, zoals ook al is gedaan in de kaartverhalen voor 11 dilemma's op onze website: Totaaloverzicht: stapeling van dilemma's | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | gezonde leefomgeving en kwetsbaarheid in Noord-Holland Noord die het RIVM in opdracht van de provincie heeft uitgevoerd. | | |
| | 4.3 | De keuze voor de te beschrijven thema's, criteria en indicatoren komt voort uit het beoordelingskader (zie hoofdstuk 5). Ook staat er in de NRD dat het detailniveau per onderwerp en gebied kan verschillen. De Commissie kan zich in deze werkwijze vinden. | Wij willen zo effectief mogelijk het onderzoek inzetten. Fijn dat daar begrip voor is. | Nee |
| **5. Beoordelingskader en effectbeschrijving** | 5.1 | Het OER moet de beslisinformatie scherp en onderscheidend presenteren, zodat Provinciale Staten kunnen beoordelen of de doelen worden gehaald en wat de effecten zijn. Het beoordelingskader in de NRD is daarvoor nu te globaal. Verschillen tussen oplossingen komen zo mogelijk onvoldoende in beeld om de besluitvorming over de omgevingsvisie op te baseren.<br><br>Aan de basis van een goed beoordelingskader liggen duidelijke en concrete ambities en doelen (zie paragraaf 2.5 van dit advies). De Commissie adviseert dit goed op elkaar te laten aansluiten: baseer het beoordelingskader op concrete provinciale ambities en doelen én op wet- en regelgeving. Gebruik waar mogelijk kwantificeerbare toetsingscriteria, zodat synergiën en strijdigheden met andere beleidsambities zichtbaar worden. Besteed bijzondere aandacht aan het thema ruimtebeslag, dat een belangrijke aanleiding voor de actualisering vormde. | Het beoordelingskader is concreter uitgewerkt voor de hele provincie op basis van de opmerkingen van de commissie, de zienswijzen, ambtshalve opmerkingen en opmerkingen van het bureau dat de OER gaat opstellen. Daarvoor is het naast de vastgestelde richtingen en ambities van Provinciale Staten voor de ontwerp Omgevingsvisie gelegd, die gebaseerd zijn op keuzes waar de provincie voor staat.<br><br>De beoordelingsaspecten zijn verbreed ten opzichte van die bij de Omgevingsvisie 2018. Per aspect zullen maximaal 2 indicatoren worden beschouwd, die in het OER zullen worden genoemd.<br><br>Het thema ruimtebeslag nemen we niet op als afzonderlijk beoordelingsaspect in het beoordelingskader, maar krijgt een plek bij het beoordelen van ingreep-effectrelaties van de oplossingsrichtingen. | Ja, zie voor het gehele beoordelingskader bijlage 4.<br><br>Toevoegen tekst in paragraaf 5.5:<br><br>Ook zal per aspect naar de benodigde ruimte gekeken worden. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Het kader moet afzonderlijk worden uitgewerkt voor de provincie en de deelgebieden, en daarbij ook ruimte bieden voor de beoordeling van dilemma's en integrale alternatieven. | | |
| | 5.2 | **Beoordeling van effecten en doelbereik**<br>De beoordeling moet zich richten op effecten én doelbereik, passend bij het detailniveau van de omgevingsvisie. Het OER zal daarbij vaak meer detail moeten bieden, zodat verschillen tussen alternatieven en deelgebieden duidelijk zichtbaar worden. Omdat sommige onderwerpen gebiedsspecifiek zijn en andere generiek, zal het detailniveau variëren. Voor scherpe keuzes is kwantitatieve onderbouwing onmisbaar. | Met de ruimtescanner zal het effect van beleidskeuzes op het ruimtebeslag kwantitatief onderzocht worden. Dit zal in het OER worden meegenomen. | Nee |
| | 5.3 | **Onderbouwing en onzekerheden**<br>De Commissie benadrukt dat keuzes voor methodes, rekenregels, eventuele modellen en gegevens goed moeten worden onderbouwd en voorzien van een literatuur- en referentielijst. Onzekerheden moeten expliciet worden benoemd: zowel in gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid) als in eventueel te gebruiken modellen. Waar mogelijk moeten deze onzekerheden worden vertaald in bandbreedtes voor de gevolgen, zodat alternatieven goed vergelijkbaar zijn.<br>Daarnaast moet het OER aangeven waar belangrijke leemten in kennis bestaan. Dit geldt vooral voor milieu- en omgevingsaspecten die in de verdere besluitvorming cruciaal zijn. Belangrijk is ook of ontbrekende informatie op korte termijn kan worden aangevuld. | Wij zijn het eens met de commissie dat al onze keuzes goed onderbouwd moeten zijn. Tot nu toe hebben wij onze keuzes goed onderbouwd in documenten, kaarten en kaartverhalen gepubliceerd op onze website. Daarmee hebben we onze bestuurders, stakeholders en inwoners (via een participatieplan) daarin meegenomen. Wij zullen dit voortzetten in het OER en de ontwerp Omgevingsvisie.<br><br>Wij zullen deze leemten in kennis in het OER opnemen. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 5.4 | Laat zien over welke milieu- en omgevingsaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op aspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld. Het OER moet de milieu- en omgevingsaspecten benoemen waarvoor effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Spits de bespreking toe op aspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld. | Wij zullen in het OER laten zien voor welke milieu- en omgevingsaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens en of deze op korte termijn kan worden ingevuld. | Nee |
| **6. Uitvoeringsagenda van omgevingsvisie** | 6.1 | **Besluiten en keuzes voor de periode ná vaststelling van de omgevingsvisie**<br>De keuzes die in de omgevingsvisie worden gemaakt zullen na vaststelling verder worden uitgewerkt. Het OER biedt daarbij in de opzet zoals de Commissie die nu adviseert de mogelijkheid om ook bij thematische uitwerkingen (programma's) telkens opnieuw zicht te houden op de samenhangende omgevingseffecten.<br><br>Maak een overzicht van de belangrijkste (ruimtelijke) dilemma's waar vervolgbesluiten voor nodig zijn. Beschrijf in welke vorm dat kan (of moet) en hoe -ook voor het behoud van overzicht voor Provinciale Staten- de verbinding met de samenhangende keuzes in de omgevingsvisie zullen | Aan de doorwerking van de beleidskeuzes in de Omgevingsvisie in visies, programma's en plannen en de vormgeving van het beleidshuis van de provincie wordt momenteel gewerkt. De aanbevelingen van de commissie zullen daarbij meegenomen worden. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | worden geborgd. Dat geeft de bestuurder houvast bij het besluit dat nú genomen wordt. Koppel de vervolgbesluiten aan thematische programma's, gebiedsprogramma's, betekenis voor gemeentelijke omgevingsplannen, projectbesluiten van provincie en waterschappen of integrale herziening(en) van de omgevingsvisie. Besteed daarbij ook aandacht aan beleidskeuzes die door andere overheidslagen worden gemaakt, voor zover deze bepalend kunnen zijn voor (keuzes van) de provincie.<br><br>Geef aan op welke manier het belang van de leefomgeving en de ambities van de gemeenten worden meegewogen bij deze vervolgbesluiten. Voor besluiten met kaderstellende uitspraken over mer-(beoordelings)plichtige projecten zal een plan-mer-procedure doorlopen moeten worden. De gehanteerde methodiek van het OER en de informatie die dit heeft opgeleverd, vooral in de foto van de leefomgeving, kan hiervoor de basis vormen. | | |
| | 6.2 | **Monitoring en evaluatie**<br>De looptijd van de omgevingsvisie is lang en er zijn onzekerheden in de te verwachten ontwikkelingen en de effectiviteit van beleidskeuzes. De provincie heeft hier niet altijd invloed op. Daarom moet de provincie bewaken of en in welke mate de daadwerkelijke ontwikkelingen bijdragen aan de doelen van de provincie en het oplossen van knelpunten, welke omgevingseffecten zijn opgetreden, en hoe deze zich verhouden tot wet- en regelgeving. Deze inzichten kunnen aanleiding geven voor aanpassing van de omgevingsvisie. | Bestaande sectorale monitorings-programma's of andere beschikbare data voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit, natuur, (grond)water en gezondheid worden ingezet voor het in beeld brengen van de leefomgevingskwaliteit.<br><br>We zullen in het OER een aanzet geven tot een verbeterd monitoringsprogramma met een beschrijving van de uit de resultaten van het OER afgeleide belangrijkste te | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | De Commissie benadrukt het belang van duidelijke en toetsbare normen, kaders en regels en het monitoren van de ontwikkelingen in de provincie. Zo kunnen ongewenste gevolgen tijdig worden gesignaleerd en kan zo nodig worden bijgestuurd. Een monitoringsplan met heldere indicatoren is daarvoor noodzakelijk. Op die manier wordt inzichtelijk of de verschillende doelstellingen gedurende de looptijd van de omgevingsvisie kunnen worden gerealiseerd. Zo kan het omgevingsbelang, op punten die nu nog onzeker zijn, in de toekomst volwaardig meewegen. Dit biedt bestuurders een goede basis om in de loop van de tijd, indien nodig, extra maatregelen te nemen. Daarbij is het van belang om vooraf maatregelen achter de hand te houden.<br>Geef in het OER een aanzet tot het monitorings-programma met een beschrijving van de uit de resultaten van het OER afgeleide belangrijkste te monitoren thema's en indicatoren. Bestaande sectorale monitoringsprogramma's of andere beschikbare data voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit, natuur, (grond)water en gezondheid kunnen worden ingezet voor het in beeld brengen van de leefomgevingskwaliteit. Gezien de botsende dilemma's is ruimtebeslag een van de belangrijke te monitoren aspecten. | monitoren thema's en indicatoren, zoals ruimtebeslag. | |
| **7. Toegankelijke en begrijpelijke informatie** | 7.1 | **Een begrijpelijke samenvatting**<br>De samenvatting is het deel van het OER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. De | Wij zijn het met de commissie eens dat de samenvatting van het OER bijzondere aandacht verdient. Een zelfstandig | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | complexiteit en de opgaven voor de provincie Noord-Holland maken dat de samenvatting een belangrijk communicatiemiddel is. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het OER. Focus op de belangrijke elementen voor de besluitvorming en de vergelijking van de omgevingseffecten. Verder moet de samenvatting een goede beschrijving bevatten van het gevolgde proces van afweging en trechtering naar het VKA.<br><br>Dit is nu lastig te volgen. De samenvatting vormt zo een brug tussen het OER en de besluitvorming over de omgevingsvisie. Maak duidelijk wat het VKA is en hoe dit tegemoetkomt aan de geconstateerde knelpunten en de ambities. Zorg voor duidelijke illustraties en tabellen voorzien van legenda en duidelijke uitleg. | leesbaar document met een goede afspiegeling van de inhoud van het OER voor besluitvormers en insprekers is ook onze ambitie. | |
| | 7.2 | **Een toegankelijk en goed leesbaar hoofdrapport**<br>Een OER bij een omgevingsvisie bevat veel informatie. Maak deze informatie toegankelijk door het OER zelf beknopt te houden. Bied met het hoofdrapport de inhoudelijke essentie van het OER en maak helder wat de scores betekenen voor de leefomgeving. Daarbij moet het niet nodig zijn om bijlagen te lezen om het OER te kunnen volgen. Dat betekent dat informatie die nodig is voor inzicht in de verschillen tussen alternatieven, of het kunnen volgen van een toegekende score, ook in het hoofdrapport moet staan. Maak ook regionale verschillen zichtbaar, wat betreft opgaven, | Een toegankelijk en goed leesbaar hoofdrapport met duidelijke tabellen, figuren en kaarten is ook onze ambitie. Dank voor de opmerkingen. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | specifieke doelen en (cumulatie van) belangrijke effecten.<br><br>Achtergrondinformatie, zoals onderzoeken en de technisch inhoudelijke beoordeling, kan een plek krijgen in bijlagen. Gebruik in het OER waar nodig duidelijke kaartbeelden en illustraties met een duidelijke legenda om ruimtelijke ontwikkelingen en regionale verschillen aan te duiden. De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht en maak daar waar dat opportuun is ook helder dat de alternatieven ruimtelijk verschillend uitpakken.<br><br>Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van duidelijke tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:<br>• een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;<br>• recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda. | | |

## Deel B. Beantwoording van de zienswijzen

| Indiener | | Zienswijze | Reactie provincie Noord-Holland | Wijziging NRD? |
|---|---|---|---|---|
| **1 Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland** | 1.1 | Paragraaf:3.4 Blz 10<br><br>“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” (*in de tijd*). | Het tijdsaspect speelt inderdaad een rol in de effectbeoordeling. Zoals in paragraaf 5.1 en 5.2 wordt toegelicht, worden de effecten afgezet tegen de referentie-situatie. Deze beschrijft hoe de fysieke leefomgeving zich naar verwachting ontwikkelt richting 2030 en 2050, met eventueel nog een doorkijk naar 2100. | Nee |
| | 1.2 | Blz 25 laatste alinea:<br>“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. “<br>*Hier aanvullen met dat de ontwikkelingen ook in een bepaald tijdperspectief moeten worden geuit en dit juist ruimte kan geven om eventueel volgordelijkheid toe te passen in de tijd of juist niet te doen ivm langere termijn consequenties.* | Het tijdsaspect speelt zeker een rol in de beleidskeuzes. De analyse waar aan gerefereerd wordt heeft echter enkel op het ruimtelijke aspect betrekking. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **2**<br>**LTO Noord, Glastuinbouw Nederland en de KAVB** | 2.1 | **Algemeen**<br>Eind 2024 hebben Provinciale Staten het Ruimtelijk Voorstel vastgesteld. In dit Ruimtelijke Voorstel is becijferd dat de provincie Noord-Holland met minimaal 27% moet groeien om alle opgaven te kunnen accommoderen. Dat is uiteraard een utopie. Het betekent dat heel scherpe keuzen gemaakt moeten worden over de (ruimtelijke) inrichting van Noord-Holland waarbij steeds de vraag moet worden gesteld of, en zo ja waar en onder welke voorwaarden, aan (nieuwe) functies ruimte moet worden geboden. Niet alles kan overal. We moeten zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte in de provincie en vooral in het landelijk gebied. Bij het maken van deze keuzen gaan we ervan uit dat deze keuzen objectief gemaakt worden en dat de agrarische sector niet zonder meer als 'restpost' van de ruimtelijke ontwikkeling wordt beschouwd. Vanuit deze bril hebben wij de voorliggende NRD-notitie beoordeeld. Vooral omdat de Omgevingseffect-rapportage (OER) een essentiële bouwsteen is voor de onderbouwing van de uiteindelijk gemaakte keuzen in de Omgevingsvisie. | Dank voor uw zienswijze. Wij doen ons best objectieve en onderbouwde keuzes te maken. En beschouwen de agrarische sector daarbij niet als 'restpost' van de ruimtelijke ontwikkeling. | Nee |
| | 2.2 | **OER als afwegingsinstrument**<br>Naast fysieke en ruimtelijke keuzes is het voor een toekomstbestendige agrarische sector essentieel dat het OER ook oog heeft voor de menselijke en ondernemende kant van de transities. Boeren en tuinders hebben behoefte aan ondersteuning bij het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen zoals verbreding, energieproductie, kringlooplandbouw en samenwerking in korte ketens. Dit vraagt om een sterke koppeling tussen beleid, praktijk en kennis waaronder nauwe samenwerking met onderwijsinstellingen, praktijkcentra en kennisnetwerken, gericht op innovatie, vakmanschap en ondernemerschapsvaardig-heden. Daarnaast is het belangrijk om de effecten van ruimtelijke keuzes op de | De provincie zet ook in op deze behoefte aan ondersteuning via onder andere het Landbouwportaal Noord-Holland en financiële instrumenten vanuit Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer (ANLb) en Gemeenschappelijk Landbouwbeleid en Nationaal Strategisch Plan (GLB-NSP).<br><br>Wij gaan in het OER beleidsopties onderzoeken. Het participatieproces van de omgevingsvisie staat los van het OER. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | (agrarische) arbeidsmarkt en leefbaarheid in het landelijk gebied structureel mee te nemen. Zo wordt geborgd dat de agrarische sector niet alleen fysiek, maar ook sociaaleconomisch veerkrachtig blijft en blijvend kan bijdragen aan brede welvaart in Noord-Holland. Verder zou het goed zijn om agrarische ondernemers als doelgroep te benoemen in het participatieproces. Het is belangrijk om deze aspecten in het OER uit te werken. | | |
| | 2.3 | **Aanpak van het OER**<br>Om de effecten van de keuzeopties goed in beeld te kunnen brengen is een 'beoordelingskader' uitgewerkt. In dit kader zijn per thema, voor verschillende indicatoren, de beoordelingscriteria aangegeven. Deze criteria zijn niet voldoende objectief en dekken ook niet altijd de lading. Wij stellen voor om deze criteria als volgt aan de vullen en/of te wijzigen:<br><br>**Bodem & Water:**<br>• Voor de agrarische sector is de beschikbaarheid van voldoende zoet water van goede kwaliteit essentieel. Van belang is om in het OER te onderzoeken op welke wijze deze zoetwaterbeschikbaarheid naar de toekomst toe geborgd kan worden en welke (technische) maatregelen daarvoor nodig zijn.<br>• Om bodemdaling in de veenweidegebieden tegen te gaan is het opzetten van het waterpeil in deze gebieden veelal een eerste reactie. Aan de kernvraag of dit daadwerkelijk een optie is, en zo ja tegen welke (maat)schappelijke kosten, en of de oplossing niet erger is dan de kwaal wordt veelal voorbijgegaan. Denk hierbij vooral aan de beschikbaarheid van voldoende water en of er met het wegvallen van de waterbuffer een toenemende kans is op overstromingen in het stedelijk gebied. Ook is het van belang om de effecten van peilopzet op het klimaat (CO2-daling resp. | Onduidelijk is wat de criteria onvoldoende objectief maakt. Het beoordelingskader van het vorige MER is het uitgangspunt.<br><br>Bij de herijking van het beoordelingskader hebben wij de beschikbaarheid van water als beoordelingsaspect opgenomen. Waterveiligheid (overstromingsrisico) is als indicator opgenomen.<br><br>De waterverdeling is als dilemma onder Water en Bodem geagendeerd. De spanning tussen vernatting van veengebieden en de landbouw is ook geagendeerd (in paragraaf 6.4 Nulvariant). | Ja<br>Beschikbaarheid van water opnemen als beoordelings-aspect in het beoordelingskader |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | broeikasgastoename) goed in beeld te brengen. Het is van belang om deze vraagstukken in het OER uit te werken in combinatie met zo mogelijk alternatieve oplossingen om bodemdaling en veenoxidatie tegen te gaan.<br>• Met verwijzing naar de vorige bullet is het noodzakelijk dat in relatie tot het agenderen van peilopzet in de veenweidegebieden om bodemdaling tegen te gaan in het OER, ook het vraagstuk voor de (financiële) verantwoordelijkheid uitgewerkt wordt. Vooral omdat een beoogde peilopzet tot gevolg kan hebben dat de bestaande landbouwfunctie niet gecontinueerd kan worden. | Het OER is niet de plek om verantwoordelijkheden en financiering uit te werken. | |
| | 2.4 | **Landbouw**<br>• In het beoordelingskader wordt voor het bereiken van een duurzame landbouw aangegeven dat beoordeling plaatsvindt op het aspect '*Areaal biologische landbouw vs. grondgebonden/intensieve landbouw, areaal glastuinbouw*'. Hiermee wordt impliciet gestuurd op bepaalde bedrijfsmodellen en wordt afbreuk gedaan aan de uitgangspunten van keuzevrijheid en innovatiegericht beleid, terwijl het OER juist beleidsneutraal moet verkennen welke keuzen duurzaam en realistisch zijn. Het streven van de agrarische sector is gericht op het realiseren van goede balans tussen economie, ecologie en maatschappelijk draagvlak. Een aanpak waarbij wordt gestuurd op doelen en niet op middelen. Om die reden verzoeken wij om in het OER niet te beoordelen op het areaal biologische landbouw (het is aan de ondernemer om te bepalen in welke richting hij zijn bedrijf gaat ontwikkelen) en evenmin op intensieve landbouw (komt in Noord-Holland zeer beperkt voor en kan op basis van het vigerend ruimtelijk beleid niet verder groeien). In het OER moet vooral beoordeeld worden op het realiseren van een toekomstbestendige agrarische | Dank voor de suggestie. Deze overwegingen hebben wij betrokken bij de herijking van het beoordelingskader. Hierin zoeken we naar een passende objectieve maatstaf waarbij we ons wel beperken tot relevante aspecten van de fysieke leefomgeving. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | sector, waarbij wordt gekeken naar zowel de ontwikkeling van de grondgebonden sectoren als naar de areaalontwikkeling van de glastuinbouw, waarbij de kringlopen zoveel als (technisch) mogelijk gesloten worden. | | |
| | 2.5 | • In het Ruimtelijk Voorstel is geconstateerd dat we in Noord-Holland te maken hebben met een toplandbouwsector. Dat onderschrijven we vanzelfsprekend! De kracht van de landbouwsector komt voor een belangrijk deel door de verscheidenheid van sectoren die elkaar versterken. Deze diversiteit in en tussen de sectoren draagt ook bij aan het realiseren van een duurzame en toekomstbestendige landbouw in Noord-Holland. Het is van belang om in het OER bij de effectbeoordeling nadrukkelijk rekening te houden met het zorgdragen van een blijvend goede balans tussen de sectoren om ervoor te zorgen dat de geheel van alle sectoren meer blijft dan de som der delen. | Dank voor de suggestie. Deze overwegingen hebben wij betrokken bij de herijking van het beoordelingskader. Hierin zoeken we naar een passende objectieve maatstaf waarbij we ons wel beperken tot relevante aspecten de fysieke leefomgeving. | Nee |
| | 2.6 | • Het belang van de land- en tuinbouwsector voor de economie en voedselvoorziening moet nadrukkelijk in het beoordelingskader worden opgenomen. Het Economisch Onderzoek Landbouw Noord-Holland Noord geeft hiervoor voldoende aanleiding en basisinformatie. Kijk daarbij ook naar het belang van (tuinbouw)clusters in relatie tot voedselzekerheid op het schaalniveau van Nederland. Alsmede naar het economisch belang van de bloembollen- en glastuinbouwsector in onze provincie. Temeer omdat het economisch ecosysteem van de landbouw in Noord-Holland (ver) over de provinciale grenzen reikt. Keuzen in Noord-Holland hebben ook effect buiten de provincie.<br><br>Dit is bijvoorbeeld heel goed zichtbaar in Greenport Aalsmeer waar het gebied van deze Greenport twee provincies beslaat. Ook is er een sterke interprovinciale | Dank voor de suggestie. Deze overwegingen hebben wij betrokken bij de herijking van het beoordelingskader. Hierin zoeken we naar een passende objectieve maatstaf waarbij we ons wel beperken tot relevante aspecten de fysieke leefomgeving. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | synergie tussen glastuinbouw-gebieden, zoals die van Westland en Oostland (Zuid-Holland) met Agriport A7. Het is daarom van belang om de positie van Noord-Holland in deze systemen te (h)erkennen, de effecten van ruimtelijke ingrepen in deze context te onderzoeken en mee te nemen in het beoordelingskader. | | |
| | 2.7 | **Energietransitie**<br>• Naast energie besparen is opwek direct bij de gebruiker een slimme oplossing. Om die reden is het verstandig om in het OER ook te kijken naar het verbeteren en aanjagen van deze slimme energieoplossingen en zelfvoorzienendheid op de agrarische bedrijven. Denk hierbij aan energieopslag (bijvoorbeeld als waterstof) en verhoging van ashoogtes van boerderijmolens in combinatie met de agrarische bedrijfsvoering. Juist voor het landelijk gebied zijn deze oplossingen van essentieel belang om te voorkomen dat de bedrijvigheid hier stilvalt door een tekort aan energie. Oplossingen hiervoor die gerealiseerd kunnen worden op eigen erf van agrarische ondernemers zijn voor de vitaliteit van het landelijk gebied van essentieel belang. Het verhogen van de toegestane masthoogte van boerderijmolens zou hier een flinke stimulans in kunnen zijn. Hierdoor ontstaat een evenwichtiger opwek van energie en een betere verhouding tussen opwek en gebruik. Een verhoging van de ashoogte is hiervoor zoals gezegd essentieel en wel om de volgende redenen:<br><br>- **Meer opbrengst** - Op grotere hoogte is de wind sterker en constanter, waardoor de molen veel meer stroom levert.<br>- **Bedrijfsverbruik dekken** - Boerderijen hebben veel elektriciteit nodig; hogere molens maken energieneutraliteit haalbaar. Dit vergroot de energiebeschikbaarheid en ontlast het elektriciteitsnetwerk in het landelijk gebied. | Slimme oplossingen op agrarische bedrijven maken onderdeel uit van het decentrale energiesysteem zoals opgenomen in de Energievisie 2.0, die bouwsteen is van de omgevingsvisie.<br><br>De vraag om bij agrarische percelen hogere turbines toe te staan dan de huidige 15 meter hebben wij reeds eerder in het RES-proces ontvangen. Uit een ruimtelijke studie in diverse Noord-Hollandse landschapstypen blijkt de impact op het landschap echter dusdanig groot dat ervoor gekozen is de hoogte van 15 meter te handhaven. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | - **Snellere terugverdientijd** - Meer productie betekent een rendabele investering, wat bij 15 meter vaak niet lukt.<br>- **Ruimtelijk verantwoord** - Boerderijen hebben al grote erven en veel afstand tot buren, dus beperkte landschappelijke impact.<br>- **Bijdrage aan klimaatdoelen** - Hogere molens helpen de provincie sneller $CO_2$-neutraal te worden. | | |
| | 2.8 | **Huidige en autonome situatie**<br>De karakterisering van de land- en tuinbouwsector op pagina 23 geeft geen goed beeld van de sector. Het voorstel is om deze zin te wijzigen in: *Landbouw speelt hierbij een essentiële rol. Noord-Holland kent een productieve en innovatieve landbouwsector, met vollegrondstuinbouw en akkerbouw, bloembollenteelt, melkveehouderij, glastuinbouw en zaadveredeling als belangrijke pijlers. Boeren en tuinders leveren dagelijks een bijdrage aan voedselzekerheid, landschap en economie. Het is van belang dat het nieuwe beleid ruimte biedt aan ondernemerschap, innovatie en gebiedseigen oplossingen, zodat land- en tuinbouw kan blijven bijdragen aan duurzaamheid én vitaliteit van het platteland*.<br>Specifiek voor de regio Noord-Holland Noord kan voor een goede karakteristiek van de sector en regio gebruik worden gemaakt van het Economisch Onderzoek Landbouw. | Dank voor de nuance in de beschrijving van de sector. Deze nemen we over. Dit is niet de plek voor overwegingen over het nieuwe beleid. | Ja<br>Tekst op pag. 23:<br>Noord-Holland kent een productieve en veelzijdige agrarische sector, met intensieve bollenteelt in de kop van Noord-Holland, melkveehouderij en het veenweidegebied en glastuinbouw in onder meer Aalsmeer en de Bollenstreek.<br><br>Wijzigen in:<br>Noord-Holland kent een productieve en innovatieve landbouwsector, met vollegrondstuinbouw en akkerbouw, bloembollenteelt, melkveehouderij, glastuinbouw en zaadveredeling als belangrijke pijlers. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 2.9 | **Keuzevraagstukken**<br>In aanvulling op hetgeen onder het kopje 'Aanpak van het OER' is aangegeven willen we voor de onderscheiden thema's nog het volgende adviseren:<br>• **Energie-infrastructuur & Opwek**:<br>Houdt bij het vraagstuk over de Wieringermeerpolder nadrukkelijk rekening met de belangen van de agrarische sector om deze kwalitatief hoogwaardige gronden te kunnen blijven gebruiken voor de land- en tuinbouw. | Dank voor uw opmerking. | Nee |
| | 2.10 | • **Landbouw en natuur**<br>Bij de keuzevraagstukken wordt voorgesorteerd op het maken van een onderscheid in het behoud en beschermen van landbouwgronden. Een dergelijk onderscheid van 'goede' en 'minder goede' landbouwgrond wordt door ons niet relevant geacht. Hiervoor is ook geen draagvlak. Ook de (economische) basis om een dergelijk onderscheid te kunnen maken ontbreekt. Het voornemen wekt de schijn dat de landbouwsector wordt 'gebruikt' om andere belangen te dienen. Daar passen we voor. Alle landbouwgrond in Noord-Holland is het waard om beschermd te worden. | Bedoeld is te zeggen dat de omstandigheden om landbouw te bedrijven in de toekomst in sommige gebieden meer aanpassing vraagt dan in andere gebieden. Dat geldt op gebiedsniveau en op bedrijfsniveau. Bijvoorbeeld vanwege verzilting en het op termijn mogelijk niet meer kunnen doorspoelen of een meer of minder goede uitgangssituatie qua bodemgesteldheid. Wij herformuleren dit dilemma, mede gezien de reactie 6.3 als een dilemma voor Landbouw en natuur over het aanpassen van de landbouw en natuur versus gewijzigde randvoorwaarden. | Ja,<br>In paragraaf 7.5 op pag. 33 de tekst van het 2e dilemma **Waardevolle landbouwgronden**: Dit dilemma gaat over het focussen, behouden en beschermen van effectieve landbouwgronden versus het generiek beschermen van landbouwgronden<br><br>wijzigen in:<br>**Landbouw en natuur**: dit dilemma gaat over het aanpassen van de landbouw en natuur versus gewijzigde randvoorwaarden. |
| | 2.11 | **Resumé**<br>De agrarische sector wil en kan een actieve rol spelen in de realisatie van de doelen van de Omgevingsvisie NH2050. Dat vraagt om een genuanceerde benadering waarin landbouw ruimte krijgt om te innoveren, zich aan te passen én te blijven bijdragen aan brede welvaart. De | De gezamenlijke opgave voor een veerkrachtige een gezonde agrarische sector, als onderdeel van de oplossing wordt uiteraard gedeeld. Ruimte voor ondernemerschap is daarbij uitgangspunt | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | land- en tuinbouwsector is onderdeel van de oplossing, niet van het probleem.<br>Wij vertrouwen erop dat de provincie onze voorstellen serieus meeneemt in het OER-traject. Ook staan wij vanzelfsprekend open voor verdere dialoog over een toekomstgericht landbouwbeleid in Noord-Holland.<br>Samen kunnen we bouwen aan een veerkrachtige en gezonde agrarische sector en leefomgeving voor Noord-Holland in 2050.<br><br>Wij zijn altijd bereid om deze reactie mondeling toe te lichten. | en vraagt om een regionale en genuanceerde afweging.<br>Wij blijven natuurlijk in gesprek over een toekomstgericht landbouwbeleid. | |
| **3**<br>**Waterschap Amstel Gooi en Vecht** | 3.1 | In het beoordelingskader is oppervlaktewaterkwaliteit geschaard onder het thema Bodem en Water en niet onder het thema Natuur en biodiversiteit.<br>Bij de keuzevraag Recreatie wordt wel thema Natuur en biodiversiteit gewogen en het thema Bodem en Water wordt buiten beschouwing gelaten.<br>Op het eerst gezicht heeft dit tot gevolg dat bij de beoordeling van recreatiemogelijkheden de invloed op de KRW-doelen buiten beschouwing worden gelaten. Terwijl dit wel degelijk invloed heeft op de onderwaternatuur/ waterkwaliteit.<br>Bijvoorbeeld: Het toestaan van nieuwe recreatievaarwegen zorgt er bijvoorbeeld voor dat er vaker/intensiever gemaaid wordt en dit gaat ten koste van de onderwaternatuur.<br>Dit kan op opgelost worden door of KRW-waterkwaliteit onder het thema Natuur en Biodiversiteit te scharen of het thema Bodem en water – waterkwaliteit mee te wegen bij recreatie. | Dank voor de suggestie. Het meewegen van de waterkwaliteit is inderdaad op zijn plaats. Dit wordt meegenomen bij de afwegingen van de oplossingsrichtingen. Die oplossingsrichtingen worden beoordeeld aan de hand van het hele beoordelingskader. Kwaliteit van het oppervlaktewater is daar onderdeel van. | Ja<br>De tabellen in Hoofdstuk 7 vervallen. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **4**<br>**Groep windturbine houders in Schagen** | 4.1 | Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van het NRD voor het Omgevingseffectrapport horende bij de actualisatie van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. Wij, een collectief van windturbinehouders in de gemeente Schagen, willen middels deze zienswijze onze gezamenlijke visie delen op de voorgestelde NRD dat ten grondslag ligt aan de actualisatie.<br>Als ondernemers en energieproducenten dragen wij al jaren actief bij aan de energietransitie in Noord-Holland. Onze windturbines leveren een substantiële bijdrage aan de opwek van duurzame energie in de regio. Wij zijn dan ook verheugd dat de provincie in haar NRD inzet op een klimaatneutrale energievoorziening in 2050, met windenergie als een van de pijlers. | Dank voor uw zienswijze. | Nee |
| | 4.2 | Er wordt gestuurd op concentratie van windenergie op bestaande knooppunten, met ruimtelijke inpassing zonder aantasting van landschappelijke en ecologische waarden. Onze windmolens zijn zorgvuldig ingepast in het landschap en functioneren efficiënt en betrouwbaar. Wij pleiten ervoor dat het OER expliciet aandacht besteedt aan het behoud en de versterking van bestaande windlocaties. Dit is niet alleen logisch vanuit het oogpunt van ruimtelijke efficiëntie en kostenbesparing, maar ook vanuit het perspectief van continuïteit en betrouwbaarheid van de energievoorziening. Wij verzoeken de provincie om in het OER ruimte te reserveren voor opschaling van bestaande parken, zodat wij kunnen blijven bijdragen aan de provinciale energieambities. | Dank voor de suggestie, we nemen deze mee bij het uitwerken van beleidsalternatieven. Uw reactie heeft geen betrekking op reikwijdte en detailniveau van het OER. | Nee |
| | 4.3 | Wij maken ons zorgen over mogelijke ruimtelijke concurrentie en nieuwe beleidskeuzes die de exploitatie of uitbreiding van onze turbines zouden kunnen belemmeren. In het OER wordt ruimte gelaten voor keuzes over de locatie en inrichting van energieknooppunten. Als windturbinehouders van een | Met de aspecten onder het thema energietransitie worden deze risico's meegewogen. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | bestaand park vragen wij aandacht voor het risico dat nieuwe infrastructuur of andere functies ten koste kunnen gaan van bestaande duurzame energievoorzieningen. Wij verzoeken de provincie om deze risico's expliciet te benoemen en te mitigeren in het OER. | | |
| | 4.4 | Onze windparken dragen aantoonbaar bij aan het behalen van provinciale doelen op het gebied van duurzame energie, reductie van broeikasgassen en versterking van de regionale energieinfrastructuur. Daarnaast hebben wij bij de ontwikkeling van onze parken nadrukkelijk rekening gehouden met landschappelijke inpassing, ecologische waarden en omgevingsveiligheid. Wij vragen de provincie om deze bijdrage te erkennen en mee te nemen in de effectbeoordeling binnen het OER. | Het OER gaat over de effecten van nieuwe beleidskeuzes en de ruimtelijke gevolgen daarvan. Bestaande windparken worden betrokken in de huidige situatie en referentiesituatie. | Nee |
| | 4.5 | Naast deze zienswijze op de NRD hebben wij als groep ook een zienswijze ingediend op het gelijktijdig ter inzage gelegde PlanMER Wind op Land. Beide trajecten raken aan dezelfde ruimtelijke en strategische keuzes, en het is van groot belang dat deze visies elkaar versterken in plaats van tegenwerken.<br>Wij verzoeken u daarom om in het OER expliciet aandacht te besteden aan:<br>- De positie en waarde van bestaande windparken in Noord-Holland.<br>- De noodzaak van beleidsmatige borging van continuïteit en opschalingsmogelijkheden.<br>- De risico's van ruimtelijke concurrentie en de noodzaak van integrale afstemming.<br>- De bijdrage van windenergie aan de provinciale doelen voor duurzaamheid, energiezekerheid en ruimtelijke kwaliteit.<br>- De samenhang en afstemming met het PlanMER Wind op Land. | Dank voor uw actieve houding en inzet voor een toekomstbestendige energievoorziening. Ook dank voor uw aandachtspunten, we nemen deze mee bij het uitwerken van beleidsalternatieven en de OER (zie 4.2, 4.3 en 4.4).<br><br>Wij doen onze best om samenhang en afstemming met het PlanMER Wind op Land te bewaken. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Wij zijn als groep windturbinehouders gemotiveerd om samen met de provincie, gemeenten en andere stakeholders te werken aan een toekomstbestendige energievoorziening. Wij hopen dat onze zienswijze wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het OER en de ontwerp-Omgevingsvisie. Door de mogelijkheid tot opschaling te behouden, kunnen we blijven bijdragen aan een stabiele en duurzame energievoorziening. | | |
| **5**<br>**Regio**<br>**West-Friesland** | 5.1 | Op dit moment werken de Noord-Holland Noord (NHN) gemeenten samen met de provincie en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aan het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. Een traject dat onze NHN-opgaven in beeld brengt en koers zal bepalen welke oplossingsrichtingen voor NHN nodig zijn om vitaal te blijven. De actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie en het Ontwikkelperspectief gaan over merendeels dezelfde opgaven in dit deel van Noord-Holland. Meerwaarde van het Ontwikkelperspectief is de gezamenlijkheid die zorgdraagt voor draagvlak bij de NHN-gemeenten om ook daadwerkelijk de opgaven waar Noord-Holland Noord voor staat het hoofd te bieden. Het Ontwikkelperspectief en de actualisatie van de Omgevingsvisie behoren dan ook gelijk op te lopen. Nu al zaken vastleggen en/of afbakenen is niet gewenst. Het totale beeld van onze opgaven, beleidskeuzes en richtingen zal naar onze mening dan ook in gezamenlijkheid moeten worden bekeken. De reikwijdte en het detailniveau kunnen dan bepaald worden.<br><br>In dit licht bezien is het vooralsnog niet wenselijk om inhoudelijk te reageren op de nu voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. | We begrijpen uw zorgen over de relatie tussen het Ontwikkelperspectief NHN en het actualiseren van onze Omgevingsvisie. Beide trajecten gaan inderdaad om opgaven in de fysieke leefomgeving, in deels hetzelfde gebied. En beide trajecten lopen in tijd gelijk op.<br><br>Er zijn ook verschillen: een Omgevingsvisie is een instrument onder de Omgevingswet waarin ruimtelijke keuzes worden vastgelegd. Deze keuzes worden gemaakt door één overheidslaag. De Omgevingsvisie is alleen zelfbindend. Het laat zien waar de provincie staat in haar omgevingsbeleid. De ruimtelijke keuzes zijn democratisch legitiem door bekrachtiging in een gemeenteraad of Provinciale Staten.<br><br>Het Ontwikkelperspectief NHN is geen instrument onder de Omgevingswet en legt ook geen ruimtelijke keuzes vast. Het agendeert de kansen en voedt de inhoud voor regionale samenwerking in NHN. Het Ontwikkelperspectief legt de inhoudelijke basis voor de regiovorming van NHN en zet deze regio op de kaart bij het Rijk. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | We werken in het Ontwikkelperspectief NHN gezamenlijk aan het door u gewenste totaalbeeld aan opgaven, oplossings-richtingen en mogelijke keuzes. Wij zijn ook van mening dat draagvlak hiervoor bij alle partijen belangrijk is. Daarom hechten wij ook veel belang aan het traject van het Ontwikkelperspectief NHN. Uiteindelijk worden de keuzes vastgelegd in omgevingsvisies. Of dat nu de provinciale Omgevingsvisie is of die van gemeenten. Wij zullen tijdens het traject van de provinciale Omgevingsvisie voortdurend inhoudelijk schakelen met het traject van het Ontwikkelperspectief en zoveel mogelijk overnemen uit het Ontwikkelperspectief in onze Omgevingsvisie, dan wel deze er later op aanpassen. | |
| **6**<br>**Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland, Goois Natuur-reservaat, Landschap Noord-Holland en Natuur-monumenten** | 6.1 | Hierbij maken wij als natuurorganisaties van Noord-Holland graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Omgevingseffectrapportage van de actualisatie van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (hierna: OER). Allereerst willen wij u complimenteren met het zorgvuldige proces om tot een actualisatie van de omgevingsvisie te komen. | Dank voor de complimenten voor het zorgvuldige proces om te komen tot een actualisatie van de omgevingsvisie. | Nee |
| | 6.2 | Het OER richt zich op de te maken keuzes in het kader van de actualisatie. Afwegingen en effectbeschrijvingen richten zich daarom primair op alternatieven voor deze keuzes, de zogenoemde dilemma's. Het OER geeft input om een gewogen besluit per dilemma te nemen. U heeft ten behoeve hiervan ook een nulvariant laten maken. Een | Dank voor de steun voor de dilemma's onder het kopje van 7.1 Water en bodem. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | belangrijk inzicht daaruit is dat het huidige beleid onvoldoende sturend is op de onderliggende systemen zoals infrastructuur, bodem en water. Er wordt bijvoorbeeld onvoldoende geanticipeerd op toekomstige tekorten aan zoetwater en op de noodzaak tot klimaatadaptatie.<br>Vanuit die gedachte kunnen we de dilemma's die u onder het kopje '7.1 Water en bodem' wilt onderzoeken in het OER goed begrijpen. | | |
| | 6.3 | De dilemma's onder het kopje '7.5 Natuur en landbouw' op bladzijde 32 roepen echter vragen op. De geschetste dilemma's zijn:<br>1. Focus landbouw: Dit dilemma gaat in op de mate van sturing van de provincie in de transitie naar kringlooplandbouw.<br>2. Waardevolle landbouwgronden: Dit dilemma gaat over het focussen, behouden en beschermen van effectieve landbouwgronden versus het generiek beschermen van landbouwgronden.<br>3. Grondgebonden landbouw: Dit dilemma gaat over sturing op ongebonden grondteelt in gesloten systemen versus het blijven stimuleren van grondgebonden landbouw.<br>4. Kwalitatieve natuur: Dit dilemma gaat over de focus in biodiversiteit in natuurgebieden, of juist het verbreden naar minder gewaardeerde gebieden.<br>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).<br><br>Bij deze dilemma's missen wij de vraag of het naar de toekomst toe wenselijk en houdbaar is om tegen de logica van natuurlijke systemen in specifieke landbouwkundige functies op bepaalde plekken te | Terecht noemt u dat Gedeputeerde Staten en inmiddels Provinciale Staten op 29 september jl. als uitgangspunt voor de Omgevingsvisie hebben vastgesteld dat het natuurlijke water- en bodemsysteem een grotere rol zal krijgen als ordenend principe. Dank ook voor uw suggestie voor de formulering van een nieuw dilemma. Wij herformuleren het tweede dilemma, mede gezien de reactie 2.10, als Landbouw en natuur en richten dit vooral op de veranderende randvoorwaarden ingegeven door een sturende rol van water en bodem. | Ja<br>In paragraaf 7.5 op pagina 33<br><br>De tekst van het 2e dilemma **Waardevolle landbouwgronden**: Dit dilemma gaat over het focussen, behouden en beschermen van effectieve landbouwgronden versus het generiek beschermen van landbouwgronden<br><br>wijzigen in:<br>**Landbouw en natuur**: dit dilemma gaat over het aanpassen van de landbouw en natuur versus gewijzigde randvoorwaarden. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | behouden, of dat het natuurlijke systeem van bodem en water leidend is, en de functie voor de landbouw dat systeem volgt. Een opvallende omissie, omdat in de '*Voorzet richtingen en ambities voor de ontwerp-Omgevingsvisie*', 8 juli jongstleden vastgesteld door Gedeputeerde Staten, wordt gesteld dat het natuurlijke water- en bodemsysteem een grotere rol zal krijgen als ordenend principe (pagina 4). Op veel plekken in Noord-Holland is dit nog niet het geval. Bijvoorbeeld bij reguliere landbouw in veenweidegebied, maar ook bij bollenteelt in gebieden met verzilting of met natuurlijke kwel. Door hier een dilemma over te maken kunnen de consequenties inzichtelijk worden gemaakt.<br>*Wij vragen u om hierover een dilemma toe te voegen. Bijvoorbeeld:* 'functie of systeem sturend': dit dilemma gaat over de keuze *tussen de landbouwkundige functie het natuurlijke bodem en watersystemen laten volgen, of juist met technische ingrepen een landbouwkundige functie in stand houden op plekken waar dit of om steeds meer/zwaardere technische ingrepen vraagt, of waar dit in stand houden ten koste kan gaan van het natuurlijke systeem.* | | |
| | 6.4 | Daarnaast zijn we zeer verbaasd en verward over het onduidelijk geformuleerde dilemma 4 'kwalitatieve natuur'. Er lijkt te worden gesuggereerd dat er een keuze mogelijk is tussen investeren in kwalitatieve en gezonde natuurgebieden, of werken aan de biodiversiteit buiten de natuurgebieden. Dat is geen dilemma. Om de grote teloorgang van biodiversiteit te stoppen, en te voldoen aan internationale verdragen, is het inzetten op beide vlakken echt noodzaak. De provincie heeft een robuust natuurnetwerk met beschermde natuurgebieden nodig én buiten de natuurgebieden zijn er betere omstandigheden nodig voor planten en dieren. Bovendien zijn de natuurgebieden veelal door Europees | Dank voor uw suggestie, naar aanleiding daarvan hebben we het dilemma aangepast. | Ja<br><br>In paragraaf 7.5 op pagina 33 de tekst van het 4e dilemma **Kwalitatieve natuur:** dit dilemma gaat over de focus in biodiversiteit in natuurgebieden of juist het verbreden naar minder gewaardeerde gebieden.<br><br>wijzigen in: |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | of Rijksbeleid beschermd, zodat dit geen relevant dilemma is voor de Omgevingsvisie van de provincie.<br><br>De schijntegenstelling die u met dit dilemma opwerpt, doet bovendien geen recht aan uw eigen inzet. U schrijft zelf in het Masterplan Biodiversiteit uit 2021 – dat een uitwerking is van de Omgevingsvisie Noord-Holland – dat de top vijf aspecten waar u op provinciale schaal verantwoordelijkheid voor draagt en acties op moet nemen zijn:<br>1. Versterking van de kwaliteit in de natuurgebieden.<br>2. Versterken van de biodiversiteit in het landelijk en agrarisch gebied.<br>3. Versterken van de biodiversiteit in het bebouwd gebied en infranatuur.<br>4. Versterken biodiversiteit in en rond het water.<br>5. Beschermen kwetsbare soorten en bestrijden invasieve exoten. (pagina 6 Masterplan Biodiversiteit).<br>*Wij vragen u daarom dilemma 4 uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te halen. Een dilemma dat u hier bijvoorbeeld wel aan zou kunnen verbinden is: zetten we ons als provincie buiten de natuurgebieden in voor een Basiskwaliteit Natuur overal, of focussen we onze inzet buiten de natuurgebieden juist op een groenblauw raamwerk.* | | **Kwalitatieve natuu**r: zetten we buiten de natuurgebieden overal in op een Basiskwaliteit Natuur versus focussen we buiten de natuurgebieden op een groenblauw raamwerk. |
| | 6.5 | *De komende periode gaat u de consequenties van de keuzes inzichtelijk maken. Het helpt om dit in de praktijk te zien. Wij nodigen de onderzoekers en adviseurs die de OER gaan uitwerken daarom uit: ga een keer met ons op pad in één van onze natuurgebieden. Onze medewerkers laten de (mogelijke) impact op onze natuur graag zien.* | Dank voor de uitnodiging. Gezien de tijdsdruk voor het opstellen van het OER en de omgevingsvisie kunnen de onderzoekers en adviseurs hier geen gehoor aan geven. | Nee |
| **7**<br>**Gemeente Hilversum** | 7.1 | **1. Ontbrekende thema's**<br>Het beoordelingskader (p. 17–19) is breed, maar wij missen een paar cruciale thema's. | Bedankt voor de suggesties. We hebben deze meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader. | Ja |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | • **Sociale effecten**: “sociale samenhang” staat genoemd, maar betaalbaarheid, ongelijkheid en inclusiviteit komen niet terug. Dat is juist relevant als we duizenden woningen willen bouwen.<br><br>• **Digitale infrastructuur/datacenters:** de NRD noemt de diensteneconomie (p. 31), maar de enorme claim die datacenters leggen op ruimte, water en energie wordt niet meegenomen. Dit schuurt met klimaat- en energiedoelen.<br><br>• **Externe veiligheid:** omgevingsveiligheid wordt alleen generiek genoemd (p. 18). Maar in de praktijk gaat het om BRZO-bedrijven en transport gevaarlijke stoffen (A1, A27, spoorlijnen). Dat raakt juist de regio Gooi en Vechtstreek en verstedelijking rond Hilversum.<br><br>• **Regionale luchthavens:** Schiphol komt uitgebreid aan bod (p. 28, 31), maar kleine vliegvelden zoals Hilversum ontbreken volledig. Toch spelen geluid, veiligheid en ruimtedruk daar wél. | Bij het thema Welzijn en leefbaarheid is het beoordelingsaspect Sociale samenhang vervangen door Verbondenheid met als indicatoren sociale cohesie en eenzaamheid. De betaalbaarheid van woningen is als indicator opgenomen bij het thema Wonen.<br>Bij het thema Economie is het beoordelingsaspect digitale infrastructuur toegevoegd. Een indicator moeten we nog bepalen.<br><br>Bij het thema Gezonde Leefomgeving is het beoordelingsaspect Omgevings-veiligheid en is als indicator externe veiligheid uit onze Brede Basismonitor genoemd.<br><br>Bij het thema Gezonde leefomgeving worden als indicatoren voor de geluidbelasting de Brede basismonitor en voor de geluidbelasting alle bronnen van de Atlas Leefomgeving gebruikt. | zie nieuwe overzicht beoordelingskader in bijlage 4 en op pagina 18 van het rapport. |
| | 7.2 | **2. Tegenstrijdigheden**<br>• **Woningbouw en natuurdoelen**: in p. 31 wordt Hilversum expliciet genoemd als verstedelijkingslocatie, terwijl dezelfde visie inzet op behoud van open landschap en Natura 2000-gebieden (p. 32–34). Dat gaat botsen.<br>• **Digitale economie versus klimaat**: op p. 31 wordt verdichting en economische groei benoemd, maar tegelijk zet men in op minder energiegebruik en $CO_2$-uitstoot (p. 18). Dat is lastig te rijmen zonder keuzes over datacenters. | We zijn ons ervan bewust dat onze ambities met elkaar botsen. Daarom hebben we in kaartverhalen de geconstateerde botsingen verbeeld en beschreven (Totaaloverzicht: stapeling van dilemma's).<br><br>Het OER wordt dan ook mede ingezet om tegenstrijdigheden te laten zien, zodat de benodigde keuzes weloverwogen gemaakt | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | • **Recreatie versus natuur:** p. 34 spreekt over uitbreiding van recreatie, terwijl op p. 36 juist Natura 2000-bescherming centraal staat. Meer mensen in kwetsbare gebieden zonder duidelijke regulering levert frictie op. | kunnen worden. Uw voorbeelden nemen we daarbij mee. | |
| | 7.3 | **3. Specifiek voor Hilversum en Wijdemeren**<br>• Hilversum wordt genoemd als OV-knooppunt (p. 31). Dat geeft grote druk op ruimte, energie-infrastructuur en verkeer. Wijdemeren krijgt te maken met veenweide, waterberging en recreatiedruk (p. 32–34). Opvallend is dat vliegveld Hilversum niet benoemd is, terwijl daar wél raakvlakken zijn met geluid, veiligheid en recreatie.<br>• De provincie legt in de NRD de nadruk op bouwen rond OV-knooppunten. Dat zorgt voor flinke druk op de gemeente om woningen te realiseren. Tegelijk blijft de bestuurlijke vrijheid van de gemeente beperkt: waar de provincie woningbouw stuurt op regionaal niveau, moet Hilversum dit lokaal inpassen in een toch al krappe ruimte met natuur, verkeer en leefkwaliteit. Dit spanningsveld, provinciale druk versus gemeentelijke afwegingsruimte, wordt in de NRD niet goed onderkend. | Het OER gaat over de gevolgen van nieuwe keuzes voor de fysieke leefomgeving. Voor vliegveld Hilversum zijn er op dit moment geen nieuwe keuzes voorzien.<br><br>Bij de actualisatie van de omgevingsvisie is veel aandacht voor de wijze van sturing, maar we hebben ervoor gekozen dit niet in het OER te onderzoeken, zodat daarin de ruimtelijke gevolgen goed naar voren komen. | Nee |
| | 7.4 | **4. Economie**<br>• economische transitie wordt hier alleen met indicatoren ‘circulaire economie’ en ‘duurzame landbouw’ gemeten. Economische transitie is veel breder, onder andere digitalisering, technologie, innovatie, zorgtransitie, arbeidsmarktontwikkelingen, ecosystemen ontwikkelingen, talentontwikkelingen, ruimtelijk economische ontwikkelingen (campus etc) etc. Dit zou ook meegenomen kunnen worden. | Dank voor uw suggestie, we hebben deze meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader. Als extra beoordelingsaspecten voor het thema Economie nemen we Werkgelegenheid (met als indicator de balans tussen vraag en aanbod) en Digitale Infrastructuur mee. | Ja, zie nieuwe overzicht beoordelingskader in bijlage 4 en op pagina 18 van het rapport. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **8**<br>**Gemeente Texel** | 8.1 | **Aanleiding**<br>De NRD heeft onder andere betrekking op het thema mobiliteit en bereikbaarheid.<br>Wij hebben geconstateerd dat hierbij onze gemeentelijke belangen in het geding zijn. Wij brengen daarom onderstaande zienswijze naar voren.<br><br>**Bereikbaarheid landelijk gebied met het ov**<br>Allereerst zijn we blij om te lezen dat er erkend wordt dat bereikbaarheid, met name in de spits en in het landelijk gebied, een blijvend aandachtspunt is. En dat u inzet op slimme en duurzame mobiliteit. Hierin geeft u aan dat er uitbreiding van het regionaal openbaar vervoer plaatsvindt.<br>In het huidige ontwerp Programma van Eisen (PvE) voor de nieuwe aanbesteding voor de bus-concessie houdt uw provincie hier echter helaas geen rekening mee voor de gemeente Texel. Door het sterk reduceren van het aantal ov-haltes op het eiland wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer juist verminderd: hierdoor neemt de kans op het vergroten van de auto-afhankelijkheid alleen maar toe voor onder andere regionale reisbewegingen.<br>Het reduceren van het aantal haltes en verbindingen met het ov heeft grote impact voor onder andere de bewoners, toeristen en leerlingen die afhankelijk zijn van het ov. Oftewel, onder andere leefbaarheid en duurzaamheid komen hiermee in het geding en is in contrast met de ambitie zoals geformuleerd in de NRD. | Deze opmerking heeft betrekking op de concessie en niet op deze NRD.<br>Het voorstel Programma van Eisen heeft als doel om de betrouwbaarheid van de dienstregeling en efficiëntie van het gebruik van het openbaar vervoersysteem te vergroten. Hiermee zorgen we ervoor dat de Texelhopper een geschikter alternatief wordt voor de auto. Dit past bij onze ambitie zoals in de stukken beschreven. | Nee |
| | 8.2 | **Ontbrekende elementen in de NRD zoals verkeers-veiligheid, mobiliteits-rechtvaardigheid en visie Publieke Mobiliteit**<br>We missen in de opsomming van maatregelen het inzetten op verkeersveiligheid en mobiliteits-rechtvaardigheid. Ook de invloed van toeristische reisbewegingen en de kansen en uitdagingen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid komt nu maar | Dank voor de suggesties, we nemen deze mee bij het uitwerken van beleids-alternatieven. De gevolgen van (potentiële) beleidskeuzes zullen in het OER worden onderzocht en verduidelijkt. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | gering aan de orde in deze Notitie. Daarnaast is het voor ons niet helder wat er bedoeld wordt met 'beheersing van de automobiliteit in kwetsbare natuur- en woongebieden'. Ook missen we de visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland in de NRD die van belang is voor het toekomstbestendig maken van (regionaal) vervoer in de Noordkop voor alle doelgroepen. Wij vragen extra aandacht voor deze thema's in het vervolgproces. | Daarbij is verkeersveiligheid een beoordelingsaspect en wordt de Visie Publieke Mobiliteit meegenomen bij het huidige beleid. | |
| | 8.3 | **Beoordelingskader brede welvaart**<br>Daarnaast vinden we het beoordelingskader (5.3) op het gebied van mobiliteit te beperkt. Liever zouden we willen zien dat de indicatoren uit brede welvaart worden meegenomen in het beoordelingskader, zodat naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid er ook gescoord kan worden op bijvoorbeeld sociale inclusie, gezondheid en duurzaamheid. Kunt u de indicatoren uit het brede welvaart kompas implementeren in uw beoordelingskader? Ook zouden wij graag willen zien dat het beoordelingsaspect hierop wordt aangepast waarbij het denken vanuit capaciteit en knelpunten wordt losgelaten. Hiervoor in de plaats zou moeten komen dat er gekeken wordt naar de reismogelijkheden naar voorzieningen op een duurzame en inclusieve manier (brede welvaart). Dit betekent ook dat bij welzijn en leefbaarheid de bereikbaarheid van basisvoorzieningen voor alle modaliteiten er moet zijn, naast de bereikbaarheid van sociale voorzieningen. | Dank voor de suggesties, we hebben deze meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader.<br><br>Bij het thema Mobiliteit hebben we het beoordelingsaspect bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets gesplitst in bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer en bereikbaarheid langzaam verkeer en OV. Dat geeft meer inzicht in duurzame reismogelijkheden.<br><br>Bij het thema Welzijn en leefbaarheid hebben we het beoordelingsaspect Verbondenheid (in plaats van sociale samenhang) met als indicatoren sociale cohesie en eenzaamheid toegevoegd. Ook hebben we het beoordelingsaspect Gezond gedrag toegevoegd met als indicator een beweegvriendelijke omgeving. | Ja<br><br>zie het nieuwe overzicht beoordelingskader in bijlage 4 en op pagina 18 van het rapport |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **9**<br>**Port of Amsterdam** | 9.1 | Wij hebben de NRD en bijbehorende documenten met belangstelling gelezen en waarderen het dat wij in dit stadium betrokken worden bij de ontwikkeling van de Provinciale Omgevingsvisie. De NRD biedt een helder overzicht van de reeds uitgevoerde stappen, de opbrengsten daarvan en het verdere proces richting een definitieve visie. Tegelijkertijd vragen wij uw aandacht voor drie onderwerpen die naar onze mening onvoldoende aan bod komen in de NRD. | Dank voor uw zienswijze, waardering voor het proces en complimenten voor de heldere reeds uitgevoerde stappen in de NRD. | Nee |
| | 9.2 | **1 Belang van het havenindustrieel cluster**<br>Wij verzoeken u het strategische belang van de havenindustrie langs het Noordzeekanaal nadrukkelijker te benoemen in de hoofdstukken over de huidige situatie, autonome ontwikkelingen en het beleidsveld. Het Noordzeekanaalgebied huisvest een breed scala aan industrieel-logistieke clusters met een cruciale rol in productie, energievoorziening en bevoorrading — van staalproductie tot voedselverwerking, van brandstofdistributie tot offshore wind. Deze sectoren staan aan de vooravond van ingrijpende transities richting klimaatneutraliteit, circulaire economie en strategische autonomie. Om deze transities mogelijk te maken en de internationale concurrentiekracht te behouden, zijn gerichte investeringen nodig in infrastructuur (zoals waterstofnetwerken, netcapaciteit en tankterminals), ruimte (milieu, fysiek en nautisch) en innovatie. Wij verzoeken u dit belang expliciet te verwerken in de NRD, zodat het Noordzeekanaalgebied een toonaangevende vestigingslocatie blijft voor toekomstbestendige industrie. | Dank voor de suggestie, we nemen deze mee bij het uitwerken van beleidsalternatieven. | Nee |
| | 9.3 | **2 Aanvulling op het afwegingskader van de OER**<br>Gezien het belang van het havenindustrieel cluster stellen wij voor het afwegingskader van de OER aan te vullen met de volgende indicatoren: • Toegevoegde waarde binnen het thema economie; • Goederenvervoer als onderdeel van het thema mobiliteit; • Een | Dank voor de suggestie, we hebben deze meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader. Bij het thema Economie hebben we werkgelegenheid als extra beoordelingsaspect opgenomen. | Ja<br><br>In het beoordelingskader op pag. 18 van het rapport: |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | maatschappelijk thema waarin onder andere werkgelegenheid als indicator wordt meegenomen. Daarnaast valt het ons op dat in hoofdstuk 7 vooraf per groep van vraagstukken is bepaald welke thema's en indicatoren worden beoordeeld — en welke niet. Wij vinden het logischer dat deze keuzes voortkomen uit de OER zelf, en niet vooraf worden vastgelegd. | Toegevoegde waarde hebben we niet toegevoegd. Ook goederenvervoer hebben we niet als beoordelingsaspect bij het thema Mobiliteit opgenomen. Met de voorselectie in hoofdstuk 7 is beoogd in het OER gerichter naar de belangrijke thema's onderzoek te kunnen doen. Deze selectie zal in het OER worden bevestigd en kan eventueel nog worden aangepast als daar aanleiding voor is. | Bij het thema Economie is het beoordelingsaspect werkgelegenheid toegevoegd. |
| | 9.4 | **3 Keuzevraagstukken Wonen en Economie**<br>In hoofdstuk 7.4 missen wij het dilemma tussen het aanwijzen van nieuwe woningbouwlocaties binnen stedelijk gebied enerzijds, en het beschermen van havenindustriegebieden en de milieuruimte anderzijds. Wij verzoeken u dit dilemma expliciet op te nemen in één van de vraagstukken, zodat er duidelijke afwegingen kunnen worden gemaakt tussen wonen en economie. Een mogelijkheid is om vraagstuk 5, dat nu specifiek ingaat op Schiphol, uit te breiden met andere mainports, waaronder het havenindustriegebied langs het Noordzeekanaal. Wij gaan graag verder met u in gesprek om onze belangen nader toe te lichten en gezamenlijk te verkennen hoe deze een plek kunnen krijgen in de Omgevingsvisie. | Dank voor de goede suggestie, wij voegen dit als nieuw dilemma toe. | Ja<br><br>In paragraaf 7.4 Wonen en economie, pagina 31<br><br>Toevoegen dilemma 6. **Industrie en woningen:** Krimp of groei van industrie versus meer of minder ruimte voor woningbouw. |
| **10 Noord-Hollandse drinkwater-bedrijven: PWN, Vitens en Waternet** | 10.1 | Met deze zienswijze reageren wij op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het OER van de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050. Namens de drie Noord-Hollandse drinkwaterbedrijven willen wij aandacht vragen voor een robuuste en duurzame beschikbaarheid van drinkwater in de provincie Noord-Holland (hierna: de provincie), zowel op de korte als de lange termijn.<br><br>We waarderen het dat de drinkwaterbedrijven in het voortraject van de NRD nauw werden betrokken. Ook zijn we blij dat 'water en bodem' als sturend principe is | Dank voor uw zienswijze om aandacht te vragen voor een robuuste en duurzame beschikbaarheid van drinkwater in onze provincie. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | opgenomen en dat thema's als klimaatadaptatie, verzilting, droogte en waterkwaliteit deel uitmaken van het beoordelingskader binnen het OER. Juist daarom verbaast het ons zeer dat drinkwater in slechts 1 zin in de NRD ter sprake komt. De NRD behandelt aspecten die (in)direct van belang zijn voor drinkwater, zoals water, bodem, natuur en klimaatadaptatie. Wij verzoeken u om het volgende mee te nemen in de definitieve versie van de NRD. | | |
| | 10.2 | **1. 'Water en bodem' als sturend principe**<br>De NRD legt bij 'Water en bodem' de nadruk op natuur gebaseerde oplossingen voor toekomstbestendigheid, zoals ruimte voor waterberging en bodemkwaliteit en de heroverweging van functies als landbouw of havenlogistiek. Voor ons is het sturingsprincipe 'water en bodem' echter breder dan dat, namelijk ook als sturend principe bij afwegingen in de fysieke ruimte. Bijvoorbeeld als vestigingsvoorwaarde voor water vragende industrie, of bij afwegingen over (nieuwe) drinkwaterproductie-locaties en ondergrondse drinkwaterinfrastructuur. Bovendien zien we dat er, naast natuur gebaseerde oplossingen, vooralsnog ook technische oplossingen nodig zullen zijn. Alhoewel drinkwaterbedrijven een voorkeur hebben voor natuurlijke zuivering - in de duinen, bijvoorbeeld - vraagt de kwaliteit van het oppervlaktewater dat we steeds geavanceerder technieken nodig hebben om van dit water drinkwater te kunnen maken. Deelt u deze benadering? We zien deze bredere benadering graag terug in de definitieve versie van de NRD. | Ja, wij delen deze bredere benadering. In de actualisatie van de omgevingsvisie worden keuzes gemaakt over de sturende principes. Uw inbreng wordt daarbij betrokken. | Nee |
| | 10.3 | **2. Bescherming van drinkwater**<br>In het document 'Richtingen en ambities voor de ontwerp-Omgevingsvisie' wordt diverse keren de nadruk gelegd op de 'bescherming van drinkwater.' In de NRD staat (paragraaf 6.4) dat het huidige beleid op meerdere terreinen wringt, waarbij de beschikbaarheid van veilig en | Ja, deze benadering delen we en zo is deze ook bedoeld in de richtingen en ambities.<br><br>Bij de herijking van het beoordelingskader is overwogen of (drink)waterbeschikbaar- | Ja<br><br>In het beoordelingskader op pag. 18 toevoegen: |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | schoon drinkwater specifiek wordt benoemd. Dit is de enige keer dat drinkwater in de NRD wordt genoemd. Dit wekt de indruk dat 'bescherming van drinkwater' alleen van toepassing is op de kwaliteit van water (schoon en veilig). Er wordt niets beschreven over de bescherming van de kwantitatieve beschikbaarheid van (zoetwater)bronnen voor drinkwaterproductie en over de bescherming van vitale (boven- en ondergrondse) drinkwater-infrastructuur. Ook wordt niet duidelijk hoe invulling wordt gegeven aan de bescherming van drinkwater in de vervolgfase. Deelt u deze brede benadering van 'bescherming van drinkwater? We zien deze bredere benadering graag terug in de definitieve versie van de NRD. | heid en vitale infrastructuur daar op een andere manier in moeten worden opgenomen. We hebben Beschikbaarheid van water als beoordelingsaspect opgenomen in plaats van de kwaliteit en kwantiteit van grondwater met als indicatoren de beschikbaarheid van drinkwater en de toekomstige watervoorraad. | Beschikbaarheid van water als beoordelingsaspect en beschikbaarheid van drinkwater als indicator. |
| | 10.4 | **3. Lokaal wat kan, regionaal wat moet**<br>In het document 'Richtingen en ambities voor de ontwerp-Omgevingsvisie' wordt (op pagina 9) aangegeven dat 'meer sturing vanuit de provincie nodig is'. De sturingsfilosofie wordt: 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet'. Waarbij het 'regionaal wat moet' concreet zal worden ingevuld door de provinciale belangen aan te geven en gebiedsgericht beleidsuitspraken te doen. Naast het concretiseren van 'regionaal wat moet' dient ook het 'lokaal wat kan' nader uitgewerkt te worden. Delegeren naar lokaal niveau ontslaat de provincie immers niet van haar rol. Met name bij regionale en gemeentegrensoverschrijdende ontwikkelingen is duidelijkheid van de rol van de provincie noodzakelijk. Welke rol vervult de provincie bij 'lokaal wat kan'? De NRD maakt niet duidelijk of drinkwater gezien wordt als lokaal of regionaal belang. De Drinkwaterwet (Artikel 2) geeft aan dat drinkwater een dringende reden van openbaar belang is, en het kan daarmee niet gelijkgeschakeld worden aan andere 'lokale of provinciale' belangen. Wij zien drinkwater als randvoorwaarde voor provinciale ontwikkelingen als | Deze vraag zal beantwoord worden in de ontwerp Omgevingsvisie. De aangehaalde sturingsfilosofie is ook al de sturingsfilosofie in de huidige Omgevingsvisie NH2050. We zijn bezig met een evaluatie van de huidige Omgevingsvisie, daarin wordt expliciet de werking van de sturingsfilosofie meegenomen. De resultaten van de evaluatie worden meegenomen bij de actualisatie van de Omgevingsvisie. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | wonen en economie. Welk belang kent de provincie toe aan drinkwater en hoe wordt dit meegenomen in de definitieve versie van de NRD? | | |
| | 10.5 | **4. Drinkwater is een ruimtelijk vraagstuk** Dat drinkwater in Noord-Holland fysieke ruimte nodig heeft om te kunnen blijven voldoen aan de groeiende vraag zou, na onze inbreng in het voorliggende traject, geen verassing hoeven zijn. De voorliggende NRD anticipeert hier echter niet op. De NRD start met te stellen dat de beschikbare fysieke ruimte in toenemende mate onder druk komt te staan en dat daarom een Omgevingseffectrapportage (OER) wordt opgesteld. Via deze zienswijze wijzen we u er nogmaals op dat er t.a.v. de toekomstige Noord-Hollandse drinkwatervoorziening een nadrukkelijke fysieke ruimtevraag ligt, zowel boven- als ondergronds. Voor de energiesector maakt de NRD dit zichtbaar. Graag zien we dat dit ook voor de drinkwatersector wordt meegenomen in de definitieve versie van de NRD, rekening houdend met verschillende tijdshorizonnen: - - - tot 2030 – waarin de fysieke ruimte die nodig is duidelijk is; en tot 2050 – waarin de fysieke ruimte die nodig is t.b.v. uitbreiding drinkwater-capaciteit steeds concreter wordt; en na 2050 – waarin de fysieke ruimtevraag nog onbekend is, maar waarvan we weten dat de vraag naar drinkwater zal blijven groeien en waarin de drinkwaterbedrijven aan haar leveringszekerheidsplicht moeten blijven voldoen. Uit ervaring weten we dat het ontwikkelen van nieuwe brongebieden met beschermingszones een lange doorlooptijd vergt. Voor deze periode is het daarom belangrijk dat er geen ruimtelijke lock-ins ontstaan. | We onderschrijven de drinkwaterbedrijven op dit punt. Deze vraag zal beantwoord worden in de ontwerp Omgevingsvisie.<br><br>We nemen fysieke ruimte voor drinkwatergebieden mee als onderzoeksvraag in de NRD door het dilemma drinkwatergebieden toe te voegen. | Ja<br><br>Toevoegen in paragraaf 7.1 Water en bodem van dilemma 5 op pagina 27<br><br>**Drinkwatergebieden**: het dilemma gaat over het al dan niet uitbreiden en beschermen van drinkwatergebieden. |
| | 10.6 | **5. Relatie tussen natuur en drinkwater**<br>In de NRD wordt ingegaan op de relatie tussen natuur en landbouw, maar niet op de relatie tussen natuur en drinkwater. Graag zien we in de volgende versie van de NRD dat deze relatie wordt gelegd. Natuur en drinkwater | Wij nemen kennis van het ingebrachte punt en zullen dat betrekken bij het onderzoek naar gevolgen van nieuwe keuzes en ook gebruiken bij de uitwerking | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | dienen te worden gezien als 'koppelkans' - zij versterken elkaar. Bescherming van natuur versterkt de bescherming van onze Noord Hollandse bronnen voor de drinkwatervoorziening en vice versa. | van de richtingen en ambities in de ontwerp Omgevingsvisie. | |
| | 10.7 | **Afsluitend**<br>Wij verzoeken de provincie om bovenstaande punten expliciet op te nemen in de aangepaste NRD. Alleen dan kan voldoende worden geborgd dat drinkwater volwaardig en volledig wordt meegewogen in de toekomstige ruimtelijke inrichting van de provincie. Wij blijven graag in gesprek over de verdere invulling hiervan. | Zie hierboven op welke punten de NRD is aangepast (10.3 en 10.5). | Nee |
| **11**<br>**Stichting behoud agrarische cultuurhistorie Heemstede i.o.** | 11.1 | **Weerlegging van het uitgangspunt van 'veranderend erfgoed' (paragraaf 7.7)**<br>Het beleidsmatige uitgangspunt dat "erfgoed en landschap dynamische kwaliteiten zijn die mee kunnen veranderen en dat we moeten investeren in nieuwe waarden, in plaats van vast te houden aan oorspronkelijke waarden" (pagina 37) is problematisch en niet zo onschuldig als het lijkt. Hoewel niemand ontkent dat er in de loop der tijd ontwikkelingen plaatsvinden, blijkt dit perspectief bij nadere analyse vooral gebruikt te worden om ingrepen te legitimeren die ten koste gaan van uniek erfgoed en historische landschappen.<br>Hieronder bespreken we waarom dit uitgangspunt onhoudbaar is in de ruimtelijke ordening en cultuurhistorie, gevolgd door voorbeelden uit Noord-Holland (en Nederland breder) waar waardevol erfgoed en landschap verloren gingen onder het mom van "modernisering" of functieverandering. | Wij begrijpen uw zorg over het uitgangspunt *'veranderend erfgoed'* en benadrukken dat erfgoed en historische landschappen onvervangbare waarden vertegenwoordigen. Het OER richt zich op het inzichtelijk maken van ruimtelijke effecten van beleidskeuzes en betrekt daarbij nadrukkelijk cultuurhistorische waarden. In situaties waarin afwegingen onvermijdelijk zijn, is het van belang de gevolgen zorgvuldig inzichtelijk te maken en keuzes transparant te verantwoorden. Daarbij sluiten wij aan bij bestaande beleidskaders zoals de Omgevingsverordening en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Uw oproep om continuïteit en identiteit te borgen nemen wij mee bij de verdere uitwerking van het beoordelingskader en beleidsalternatieven. | Nee |
| | 11.2 | **Waarom 'dynamisch erfgoed'-denken problematisch is**<br><br>• **Erfgoed is onvervangbaar**: Cultureel erfgoed kan niet opnieuw worden gemaakt. Wat eenmaal verloren is, is | Dank voor uw uitgebreide toelichting. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | voorgoed verdwenen. Dit geldt zowel voor monumentale gebouwen als voor historische landschappen. Het argument dat we gerust oude waarden kunnen loslaten omdat er “nieuwe waarden” voor in de plaats komen, miskent deze onvervangbaarheid. De oorspronkelijke historische waarde – of dat nu een oud landhuis, een karakteristiek polderland of een dorpsgezicht is – draagt unieke kenmerken en verhalen met zich mee die niet te reproduceren zijn. Zoals de erfgoednota Groningen treffend stelt: “Veel erfgoed is onvervangbaar: wat eenmaal weg is, zijn we voorgoed kwijt.”<br><br>• **Nieuwe waarden verdringen vaak bestaande betekenis:** Het investeren in “nieuwe” waarden gaat in de praktijk vaak ten koste van de bestaande cultuurhistorische betekenis. Een modern gebouw of nieuwe functie mag op zichzelf waardevol zijn, maar wordt veelal geplaatst in plaats van het oude – en daarmee verdwijnt de historische gelaagdheid en context. Erfgoed vormt juist de identiteit van een gebied; “het verhaal van het verleden en de fysieke overblijfselen hiervan, vormen de identiteit van een gebied”, aldus het Informatiepunt Leefomgeving. Die historische gelaagdheid maakt een plek aantrekkelijk en uniek. Wanneer een uniek historisch element wordt vervangen door iets nieuws, verdwijnt vaak de identiteit en het verhaal dat eraan verbonden was. Uiteindelijk creëert men zo eenheidsworst: plaatsen verliezen hun eigen karakter en gaan op elkaar lijken. Ook de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) waarschuwt hiervoor door te benadrukken dat een herkenbare leefomgeving met karakter belangrijk is en ongewenste “wildgroei van grootschalige, eenvormige” nieuwe ontwikkelingen (zoals eindeloze distributiehallen) te voorkomen. Dit onderstreept dat nieuwe waarden niet zomaar de oude | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | kunnen vervangen zonder kwaliteitsverlies voor de leefomgeving.<br><br>• **Misbruik van het 'dynamiek'-argument:** Het idee dat erfgoed "toch altijd verandert" kan als drogreden dienen om ingrepen te rechtvaardigen die eigenlijk niet in het belang van het erfgoed zijn. Natuurlijk veranderen gebruik en omgeving van erfgoed door de eeuwen – maar bewuste aantasting of verwijdering is iets anders dan natuurlijke geleidelijke verandering. Het is een groot verschil of erfgoed evolueert met respect voor het bestaande, of dat men actief besluit historische elementen op te offeren voor iets nieuws. Dat laatste wordt door dit uitgangspunt gelegitimeerd: men suggereert dat het verdwijnen van oorspronkelijke waarden een neutraal proces is ("accepteren van het verdwijnen van oorspronkelijke waarden" wordt in het genoemde beleid zelfs als optie gepresenteerd). Dit is echter zelden neutraal: vaak spelen economische belangen of kortetermijnplanning een rol, en wordt het argument van dynamiek gebruikt om bijvoorbeeld bouwprojecten op historische locaties door te drukken. In de praktijk zien we dat pas decennia later het inzicht komt wat er verloren is gegaan. Tegen die tijd is herstel onmogelijk, want erfgoed dat weg is, kan niet worden teruggetoverd. • Historisch besef en continuïteit negeren: Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het vasthouden aan oorspronkelijke waarden juist essentieel om continuïteit in het landschap en de gebouwde omgeving te bewaren. Erfgoed zorgt voor een fysieke link met het verleden en voor herkenning bij de gemeenschap. Mensen ontlenen identiteit en herinneringen aan historische plekken (bijvoorbeeld een oude boerderij waar generaties hebben gewerkt, of het open veld bij een buitenplaats waar men altijd vrij uitzicht had). Wanneer we telkens "nieuwe waarden" centraal stellen, verbreken we die continuïteit en wordt ons leefmilieu onthecht van zijn geschiedenis. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | De maatschappelijke meerwaarde van behoud blijkt juist groot: erfgoed draagt aantoonbaar bij aan de leefkwaliteit, de beleving van plekken en zelfs aan economische vitaliteit via toerisme en vestigingsklimaat. Kortom, het oorspronkelijke erfgoed heeft waarde op zichzelf – niet alleen als iets dat je naar believen kunt omwisselen voor iets nieuws.<br><br>• **Geen weg terug na verlies:** Ten slotte is het goed te beseffen dat "investeren in nieuwe waarden" vaak onomkeerbare gevolgen heeft. Een historisch gebouw slopen voor nieuwbouw, of een landelijk weidegebied volbouwen, kan maar één keer. Achteraf beseft men regelmatig dat het oude eigenlijk meer waard was dan gedacht. Dit is in Nederland herhaaldelijk gebeurd in de 20e eeuw: de Monumentenwet van 1961 en de instelling van beschermde stads- en dorpsgezichten kwamen niet voor niets – ze waren een reactie op de onherstelbare aantasting van historisch waardevolle omgevingen in de jaren daarvoor. Met andere woorden: het idee van "veranderend erfgoed" onderschat de risico's. Het suggereert een flexibiliteit die in werkelijkheid zeer begrensd is – immers, als men te laat tot inkeer komt, is er niets meer over om te behouden. Historische voorbeelden van erfgoedverlies door modernisering De zorgen zijn geenszins theoretisch. In de afgelopen ~100 tot 125 jaar zijn in Noord/Holland en Nederland vele waardevolle historische plekken verloren gegaan door visies die nadruk legden op vooruitgang, nieuwe functies of " gebrek aan flexibiliteit van het oude". | | |
| | 11.3 | **Enkele voorbeelden ter illustratie:**<br><br>• **Verdwenen buitenplaatsen en versnipperde landgoederen**: Noord-Holland was ooit rijk aan buitenplaatsen, maar een groot deel daarvan is in de late 19e en 20e eeuw verdwenen of sterk aangetast. Veel | Dank voor uw voorbeelden ter illustratie. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | landgoederen langs de oude strandwallen zijn eind 19e, begin 20e eeuw verkaveld ten behoeve van villawijken. Zo werd bijvoorbeeld de buitenplaats De Rijp in Bloemendaal opgesplitst tot het Bloemendaalse Park in 1882. In de jaren 1920 ging de kaalslag zo ver – talloze landgoederen werden gesplitst en verkocht – dat de overheid ingreep met de Natuurschoonwet van 1929 om verdere versnippering af te remmen. Enkele concrete gevallen: buitenplaats Meer en Berg in Bloemendaal werd rond 1850 omgevormd tot de psychiatrische inrichting Meerenberg, en Ypestein te Heiloo werd in 1928–1940 deels gesloopt voor de bouw van de R.K. Willibrordus-inrichting. Hier werden oorspronkelijke waarden ingeruild voor nieuwe functies (zorginstellingen) – waardoor het karakter van de historische buitenplaats verloren ging. Zulke landgoederen kunnen niet meer in oorspronkelijke staat hersteld worden; men kan hooguit proberen een paar gebouwen of een stukje park te bewaren. De weinige buitenplaatsen die wel intact bleven, tonen hoe bijzonder het verloren gegane erfgoed was.<br><br>• **Verstedelijking van dorpskernen en platteland:** In de 20e eeuw zijn vele dorpen opgeslokt door verstedelijking of hebben hun historische kern zien verloederen door modernisering. Zeker rond steden als Amsterdam, Haarlem en Alkmaar raakten omliggende dorpen en polders bebouwd. Zo zijn voormalige landelijke gemeenten als Nieuwendam, Zwanenburg, Hoofddorp e.a. sterk veranderd door uitbreidingswijken en industrie, waarbij het oude dorpsgezicht soms onherkenbaar werd. Zonder duidelijke bescherming werden karakteristieke panden afgebroken en vervangen door nieuwbouw die niet aansloot bij de schaal en stijl van het dorp. Een treffend voorbeeld van aantasting is Amsterdam Noord: oude dorpjes als Ransdorp, Schellingwoude en Nieuwendam verloren hun geïsoleerde karakter door de oprukkende stad, al zijn hun kernen gelukkig deels | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | beschermd geraakt. Elders echter niet: menig dorp kreeg in de jaren ’60 een nieuw gemeentehuis, winkelcentrum of appartementengebouw waarvoor historische bebouwing moest wijken – vaak gedreven door de gedachte dat men het dorp “met de tijd mee” moest laten gaan. Pas later, met de invoering van beschermde dorpsgezichten, is deze trend afgeremd. In Noord-Holland zijn nu bijv. Broek in Waterland en De Rijp beschermd dorpsgezicht, juist om verdere aantasting te voorkomen. Maar die bescherming kwam soms te laat om eerdere verliezen te keren.<br><br>• **Inpolderingen en grootschalige landaanwinning:** De drang om “nieuw land” te scheppen en het land te moderniseren heeft ook unieke landschappen en culturen tenietgedaan. Het meest sprekende voorbeeld is de Zuiderzeewerken. De aanleg van de Afsluitdijk (voltooid 1932) en de droogmaking van polders in het IJsselmeer brachten zonder twijfel nieuwe waarden (veiligheid, landbouwgrond), maar betekenden tevens het einde van een eeuwenoud maritiem landschap en visserijcultuur. Met de sluiting van de Zuiderzee verdween de zoutwatervisserij in één klap. Dorpen rond de voormalige Zuiderzee – van Marken en Volendam tot Harderwijk en Urk – zagen hun traditionele bestaan instorten. De overheid moest zelfs een speciale Zuiderzee-steunwet invoeren in 1925 om compensatie en omscholing voor de vissers te regelen, aangezien hun ambacht onmogelijk werd gemaakt. De burgemeester van Harderwijk verzuchtte destijds over de vissers: “Is het niet een bedroevend verschijnsel dat men van mensen die een behoorlijk stuk brood kunnen verdienen, steuntrekkers maakt?”. Dit illustreert de enorme impact: een hele streek verloor haar oorspronkelijke economische functie en culturele identiteit onder het vaandel van vooruitgang. Ook al hebben de nieuwe polders prachtige nieuwe landschappen opgeleverd (soms inmiddels zelf weer | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | erfgoed, zoals de Beemster uit 1612 of de Wieringermeer uit 1930), het is belangrijk te erkennen dat hiermee andere erfgoedwaarden verloren gingen. De open Zuiderzee met zijn eilanden, de speciale zoutwaterflora en -fauna, en de kleinschalige vissersplaatsjes vormen nu enkel nog geschiedenis en museumstof. Een dynamisch proces, zeker – maar niet zonder spijt achteraf bij betrokkenen.<br><br>• **Sloop van oude gebouwen voor nieuwbouw:** Veel historische gebouwen – van stadsboerderijen tot complete grachtenrijtjes – zijn in de afgelopen eeuw gesloopt onder het motto van modernisering. In steden werd oude (ogenschijnlijk vervallen) bebouwing vaak gezien als obstakel voor de toekomst. Zo werden in Amsterdam in de jaren ’60 en ’70 flinke delen van de binnenstad bedreigd door saneringsplannen. In de oude Nieuwmarktbuurt bijvoorbeeld moest een groot tracé dwars door de historische stad worden vrijgemaakt voor de aanleg van de metro en een geplande snelweg. Hele huizenblokken zijn toen afgebroken en zelfs eeuwenoude grachten werden gedempt. Dit “moderniserings-ideaal” leidde tot hevig protest van bewoners (de Nieuwmarktrellen van 1975) en uiteindelijk werd de snelweg afgeblazen, maar de schade was al deels aangericht: tientallen monumentale panden en het stratenpatroon gingen verloren voordat de rest kon worden gered. In andere steden speelde iets soortgelijks: middelgrote plaatsen als Haarlem, Alkmaar, Hoorn hebben eveneens perioden gekend waarin historisch waardevolle panden werden gesloopt voor bijvoorbeeld nieuwe kantoren, brede verkeerswegen of winkelcentra. Een voorbeeld is het voormalige stationsemplacement in Haarlem, waar historisch weefsel is vervangen door een modern stadskantoor. In Den Haag werd in de jaren ’70 de prachtige 19e-eeuwse Stationsbuurt grotendeels afgebroken om plaats te maken voor kantoren – een | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | beslissing die men later betreurde. Deze voorbeelden tonen aan dat het idee dat nieuwbouw per definitie betere “waarde” creëert gevaarlijk is. Regelmatig kwamen gemeenten hier later van terug, maar toen was het erfgoed al weg. Het is veelzeggend dat na 1961 (inwerkingtreding Monumentenwet) en vooral in de jaren ’70 steeds meer lokale actiegroepen en historische verenigingen opstonden om sloop te voorkomen. Dankzij hen zijn bijvoorbeeld in Amsterdam panden als het Huis De Pinto in de Nieuwmarktbuurt op het nippertje behouden – iets wat duidelijk maakt dat “vasthouden aan oorspronkelijke waarden” juist hard nodig was tegen het dominante veranderingsdenken.<br><br>• **Verdwijning van karakteristieke landschappen:** Ten slotte mogen we ook de subtielere landschapselementen niet vergeten. Door ruilverkaveling, grootschalige landbouw en stadsuitbreiding verdwenen in de 20e eeuw ook veel karakteristieke landschapselementen die tot het culturele erfgoed gerekend kunnen worden: hoogstamboomgaarden, houtwallen, duinlandschappen en veenweidegebieden in hun oude vorm. In Noord-Holland zijn bijvoorbeeld grote stukken veenweidelandschap verstedelijkt (denk aan de Haarlemmermeer na 1970, of het Westelijk Garden Cities gebied bij Amsterdam). Ook de kuststreek heeft veranderingen ondergaan: de aanleg van recreatieparken en campings in de duinen, de komst van hoogbouw in badplaatsen als Zandvoort, etc., hebben het oorspronkelijke duin- en dorpslandschap gewijzigd. Veel van deze ontwikkelingen gingen uit van het idee dat landschap ook “maakbaar” en flexibel is. Maar gaandeweg groeide het besef dat juist de authentieke landschappen – van een open polder met wuivend gras tot een intacte duinrij – een kwaliteit vertegenwoordigen die na aantasting niet terugkeert. | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 11.4 | **Conclusie**<br><br>De stelling dat erfgoed en landschap dynamisch zijn en dat we dus op nieuwe waarden moeten focussen in plaats van oorspronkelijke waarden te behouden, klinkt modern en toekomstgericht, maar houdt geen rekening met de onomkeerbaarheid van erfgoedverlies en de essentiële waarde van het bestaande. Ja, samenlevingen veranderen en erfgoed kan een nieuwe laag of functie krijgen – maar die nieuwe ontwikkelingen moeten bovenop de bestaande waarden gestapeld worden, niet in de plaats ervan. In de praktijk heeft het denken in louter “nieuwe waarden” geleid tot een trend van geleidelijke uitvlakking van unieke historische plekken. Steeds weer is gebleken: wat verdwijnt, komt niet terug, en achteraf betreurt men het verlies van authenticiteit. Anders gezegd: erfgoed is misschien dynamisch in het gebruik en in hoe mensen er nieuwe betekenis aan kunnen geven, maar het fysieke erfgoed is toch vooral een begrensde en kwetsbare resource. Iedere generatie heeft de verantwoordelijkheid om niet alle sporen van voorbije generaties uit te wissen voor kortstondig gewin. Zoals het Rijk in zijn omgevingsvisie benadrukt, moeten we streven naar een omgeving met herkenbaar karakter en onze historische iconen en landschappen daarbij koesteren. Nieuwe waarden hoeven originele waarden niet uit te sluiten – integendeel, ze kunnen erop voortbouwen. Bronnen: De weerlegging en voorbeelden zijn onderbouwd met o.a. beleidsteksten van de Provincie Noord-Holland, visies van Rijksdiensten, historisch-geografische onderzoeken, lokale erfgoedbeschrijvingen en journalistieke en historische bronnen over erfgoedverlies (Nieuwmarkt Amsterdam, Zuiderzee/Afsluitdijk, etc.). Deze geven gezamenlijk een duidelijk beeld: “Veranderend erfgoed” is geen neutraal fenomeen, maar een keuze die we als samenleving maken – en die keuze heeft vaak onomkeerbare | Bedankt voor de uitgebreide toelichting. De rol van bestaande waarden en de invloed van ontwikkelingen met onomkeerbare impact op die waarden zal in de OER worden meegenomen ter ondersteuning van de besluitvorming om beleidskader wel of niet aan te passen. Op pagina 36 en 37 van de NRD staat op welke onderdelen zal worden gekeken naar de effecten. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | gevolgen. Daarom is kritische reflectie nodig voordat weer een uniek grasland, gebouw of landschap verdwijnt voor vermeende “nieuwe waarden”. | | |
| **12 Vereniging Oud Edam** | 12.1 | Met belangstelling heeft Vereniging Oud Edam kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050. De dilemma’s waarvoor wij in Noord-Holland (komen te) staan, zijn duidelijk verwoord en in overzichtelijke tabellen weergegeven. Het is maar goed dat u aan de kop van Hoofdstuk 7 – Keuzevraagstukken aangeeft dat in de praktijk waarschijnlijk een meer hybride oplossing mogelijk zal blijken, want de zwart-wit gestelde dilemma’s zijn inderdaad uitsluitend en uitermate scherp zwartwit, waarbij de indruk ontstaat dat alles van waarde moet wijken voor ‘praktische oplossingen’. Denk hierbij aan erfgoed, natuur, waardevolle cultuurlandschappen. Hieronder geeft Vereniging Oud Edam haar zienswijze op de 7 keuzevraagstukken met, vanuit de achtergrond van de Vereniging, veel nadruk op behoud van erfgoed, natuur en cultuurlandschap. Vereniging Oud Edam heeft als een van haar doelstellingen het beschermen, handhaven en versterken van de stadsstructuur en stedenbouwkundige samenhang in haar cultuurhistorische context, zoals omschreven bij de aanwijzing tot Rijksbeschermd Stadsgezicht (23 augustus 1977). Het belangengebied, dus het beschermingsgebied, omvat zowel de oude kom van Edam als de groene omgeving van de stad. Denk hierbij aan De Purmer (droogmakerij anno 1622) en de Zeevang (veenweide, Natura 2000). Dit alles is vastgelegd in onze statuten (Artikel 2)1. De letterlijke tekst over de groene omgeving luidt:<br><br>(2.4) Het beschermen en bevorderen van een goede instandhouding van cultuurhistorische, natuur- en landschappelijke waarden zoals beplantingen, wegen, | We onderschrijven het in de zienswijze verwoordde belang van cultuurhistorisch erfgoed. In de richtingen en ambities die door PS zijn vastgesteld, wordt betoogd dat het beschermen van landschappelijke en erfgoedwaarden een volwaardig onderdeel moet zijn van ruimtelijke afwegingen. De rol van bestaande waarden en de invloed van ontwikkelingen met onomkeerbare impact op die waarden zal in de OER worden meegenomen ter ondersteuning van de besluitvorming om beleidskader wel of niet aan te passen. Op pagina 36 en 37 van de NRD staat op welke onderdelen zal worden gekeken naar de effecten. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | watergangen, dijken, karakteristieke landschapselementen zoals lintbebouwing en ringvaarten en in het bijzonder de monumentale zeedijken in het belangengebied.<br>(2.5) Het beveiligen en bevorderen van het natuurschoon en het karakteristieke open Waterlandse landschap in het belangengebied. Daarbij hoort ook het beschermen, bewaren en openhouden van het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam als een groene ring van cultuurhistorie en open landschap, het openhouden van de Purmer, het beschermen van de Zeevang en het openhouden van het groene lint langs de N247 tussen Amsterdam en Hoorn. Dit alles om cultuur-historische redenen en om redenen van natuur, klimaat en milieu. De vereniging wil zich in dit verband sterk maken voor klimaatadaptie, klimaatmitigatie, energietransitie, biodiversiteit en de leefbaarheid van de stedelijke en groene leefomgeving.<br><br>De groene omgeving van Edam is nauw verweven met de historie van de stad en heeft in de visie van de Vereniging naast een intrinsieke landschappelijke waarde ook erfgoedwaarde. Die waarden worden ook benoemd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland.<br><br>Het belang van erfgoed mag niet ondergeschikt raken aan een strakke matrix die op papier dilemma's oplost. Het mag ook niet zo zijn dat de Provincie Noord-Holland landschappen en erfgoed, waaronder provinciale monumenten nodeloos opoffert. Het zou eeuwig zonde zijn. Wat weg is, krijg je nooit meer terug. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) schrijft niet voor niets op zijn website "Erfgoed meenemen in de planvorming van een gebied, begint bij begrip van de plek. Het is essentieel om een goed beeld te hebben van de kernkwaliteiten van een gebied". | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 12.2 | **Algemeen**<br>De eerste, algemene aanbeveling van de Vereniging luidt: neem de waarde van erfgoed, natuur en cultuurlandschap mee in overwegingen en beslissingen. In Hoofdstuk 6 - Huidige en autonome situatie staat expliciet “De actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 richt zich op het zorgvuldig balanceren van vaak conflicterende ruimtelijke belangen.” De Vereniging vertrouwt erop dat de waarden die zij verdedigt in dit proces zorgvuldig worden meegenomen.<br><br>Daarbij wil de Vereniging ook wijzen op de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van droogmakerij De Purmer. De Beemster en de Haarlemmermeer worden expliciet genoemd (§ 6.1, gebiedskenmerken), maar De Purmer wordt verzwegen, terwijl deze droogmakerij nu nog voor de helft intact is en op zijn minst waardering, zo niet bescherming verdient. Vanwege de historische band tussen De Purmer en de ontwikkeling van Edam, zet Vereniging Oud Edam zich daarvoor in. De helft die nog intact is wordt veelal als landbouwgebied gebruikt en vervult als onderdeel van de Stelling van Amsterdam een functie in de groene schil rond Amsterdam, in de groene corridor tussen Amsterdam en Hoorn en als buffer voor de Zeevang. Dat laatste is te zien in de Omgevingsverordening NH2022. Wij hebben hiervoor een adres in De Purmer ingevoerd (Edammerweg E1, Purmer). Kadastraal valt dit adres onder Edam. | In de betreffende passage worden De Haarlemmermeer en De Beemster als voorbeelden van droogmakerijen vermeld. Vandaar het woord ‘zoals’.<br><br>We zijn het met inspreker eens dat ook De Purmer bepaalde historisch landschappelijk kenmerkende kwaliteiten heeft, om rekening mee te houden. | Nee |
| | 12.3 | **De 7 keuzevraagstukken**<br><br>**§ 7.1 – water en bodem**<br>Het versterken van de blauwe dooradering is een goed streven. Hier missen wij echter aandacht voor het behoud van het veenweidegebied als cultuurlandschap met natuurwaarde. Vaak wordt gedacht dat “verblauwing” op zich altijd goed is, terwijl een goed beheerd | Wij hebben uw suggestie meegenomen in de herijking van het beoordelingskader. Archeologie was al opgenomen in het beoordelingskader bij Ruimtelijke kwaliteit en als indicatoren zijn naast | Ja<br><br>in hoofdstuk 5.3 in het beoordelingskader op pagina 18 bij het thema |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | veenweidelandschap ook natuurwaarde heeft. Denk aan specifieke flora en fauna, met name weidevogels en in onze regio zelfs foeragerende lepelaars. Zo'n veenweidegebied is redelijk "blauw"- en daarmee groen. Water- en bodemkwaliteit zouden een speerpunt moeten zijn, ook voor een gezonde landbouw. Wat betreft veenweide als cultuurlandschap: "verblauwing" mag niet ten koste gaan van de eeuwenoude verkavelingsstructuur, die naast cultuurhistorische waarde ook natuurwaarde heeft. Vanuit de Vereniging pleiten wij voor een zorgvuldige omgang met archeologische waarden. In eerste instantie in overleg met archeologen en andere deskundigen. | archeologische monumenten nu ook archeologische waarden toegevoegd. | Ruimtelijke Kwaliteit aan het beoordelingsaspect Archeologie toevoegen: archeologische waarden |
| | 12.4 | **§ 7.2 – personenmobiliteit & goederen-mobiliteit**<br>Wat betreft het OV-netwerk: is bij dit dilemma gedacht aan simpele buslijnen? Gewoon van A naar B? Kan er een-op-een overlegd worden met de busmaatschappijen? Om een voorbeeld uit eigen regio te geven: de busverbinding tussen Edam en Purmerend is ronduit onvoldoende. En dat terwijl veel mensen uit Edam vaak naar Purmerend gaan. Zo zijn er waarschijnlijk meer voorbeelden in de provincie, waar een busverbinding ook zonder hubs de bereikbaarheid zou vergroten. Het lijkt dat het bouwen van OV-hubs een doel op zich is geworden, met alle kwaliteitsverlies van dien – wat in de visie van de Vereniging voor het platteland onnodig en onwenselijk is. De tabel bij dit onderwerp noemt zelfs verlies van kwaliteit bij Natura 2000-gebieden. Om in het kader van de hubs nogmaals Purmerend aan te halen: daar is langs de N244 een carpoolplaats met bushalte. Daar rijdt welgeteld één lijn, in de ochtend- en avondspits. Daar zouden ook andere buslijnen kunnen stoppen, zodat er een natuurlijke hub omstaat voor de wijde omgeving. Eigenlijk gaat dit voorbeeld van de carpoolplaats annex bushalte over efficiënt gebruik van wat er al is, zonder | In de participatie over de omgevingsvisie staan de busmaatschappijen als partner genoteerd, hiermee worden ze uitgenodigd om te reageren. In het algemeen wordt bij gebiedsontwikkeling altijd eerst gekeken of de huidige situatie kan worden geoptimaliseerd alvorens eventuele uitbreiding/aanpassing van het mobiliteitssysteem te overwegen. We voorzien overal dat er een grote groei van verkeer zal plaatsvinden. Dit vraagt iets van het OV-systeem, in welke vorm dit het beste kan is ook mede afhankelijk van de uitwerking en inpassing. Dit kan bijvoorbeeld het omleggen/toevoegen van een busverbinding zijn of de aanleg van een doorfietsroute. Wat betreft hubs moet gekeken worden wat geschikte plekken zijn hiervoor, hierbij is de aanwezigheid van en overstapmogelijkheden op andere vormen | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | nieuwe infrastructuur en busstations (hubs) aan te hoeven leggen. Denk daarover na! Ook is het raadzaam de verbindingen niet alleen op papier te ontwerpen en ontwikkelen. | van mobiliteit een belangrijk aandachtspunt. | |
| | 12.5 | **§ 7.3 – energie-infrastructuur & opwek**<br>We ontkomen er niet aan: de energietransitie en de 380kV hoogspanningskabels. Met name dat laatste zal een enorme inbreuk maken op de ruimtelijke kwaliteit, erfgoed en natuur. Wat daarvan eenmaal is vernietigd, komt nooit meer terug. Er moet goed worden nagedacht hoe dit het beste in te passen is in het landschap: de locatie, door welk landschap, de route, de vormgeving en degelijke. Het mag niet zo zijn dat een energiebedrijf bepaalt hoe ons landschap eruit komt te zien. Dat vergt input van deskundigen op het gebied van landschap, én overleg. | Overheden als bevoegd gezag bepalen de locaties en inpassing waaraan initiatiefnemers zoals de netbeheerders moeten voldoen. De Energievisie heeft als één van de leidende principes: "Ontwikkelen energie infrastructuur met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving". Dit nemen we op in de NRD. | Ja, toevoegen in paragraaf 6.1 op pagina 22:<br><br>Een leidend principe is dat we energie-infrastructuur ontwikkelen met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving. |
| | 12.6 | **§ 7.4 – wonen en economie**<br>Wonen moeten we allemaal, maar de huidige opgave brengt, zoals geschetst, inderdaad een enorm dilemma met zich mee. De Omgevingsverordening NH2022 ziet nog aardig wat ruimte voor landschap en natuur. In hoeverre kan de provincie daar oog voor blijven houden? Als randvoorwaarden voor grootschalige woningbouwontwikkeling worden de beschikbaarheid van voldoende en schoon drinkwater, alsmede energie genoemd. Terecht. Dit zijn basisbehoeften, de aloude nutsvoorzieningen. Op de zoetwaterbel in de binnenduinrand is het ongetwijfeld mooi wonen – de ontwikkelaar ziet het villawijkje al voor zich – maar drinkwatervoorziening gaat voor. Zijn er nog meer van dergelijke wezenlijke randvoorwaarden bedacht? Zo ja, op welk vlak? Wat betreft de economie: is er nagedacht over de samenstelling van de beroepsbevolking? In § 7.4 lezen we over een ontwikkeling in de richting van diensten – maar hoe lang zet die door? En is een job in de dienstensector voor iedereen geschikt? Indien niet: wat is | De woningbouwopgave richt zich zoveel als mogelijk binnenstedelijk. Grootschalig bouwen in landelijk gebied is mogelijk als onderbouwd wordt dat het binnen-stedelijk niet (snel genoeg) lukt. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | voor hen het alternatief? Is daar dan nog ruimte voor? Is er nog werk voor deze mensen? De Vereniging wil zich ook op het gebied van wonen en economie sterk maken voor behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Waar mogelijk binnenstedelijk bouwen, en anders naadloos ingepast in het landschap. Eigenlijk zou er een provinciaal bureau voor de leefomgeving moeten zijn, met een provinciale bouwmeester en input van deskundigen. | | |
| | 12.7 | **§ 7.5 – landbouw en natuur natuur** '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,' zo valt te lezen op p.22. Dat is mooi. Zaak is wel dat men daarbij niet uit het oog verliest dat de oorspronkelijke landbouwgronden in Noord-Holland van huis uit geschikt zijn voor 'ouderwets boeren'. Er zijn al boeren die dat uit eigen beweging doen, vaak in samenwerking met collega-boeren en andere partijen. Laten we dat niet uit het oog verliezen. In een ideale provincie gaan we samen aan het werk voor een duurzame en rendabele voedselproductie en maken we de scheiding tussen boerenland en natuur niet al te scherp. | Uw reactie sluit goed aan op het door ons benoemde landbouwbeleid. Ons landbouwbeleid is gestoeld op samenwerking met landbouworganisaties en via agrarische natuurbeheer wordt in veel gebieden gestreefd naar de synergie tussen landbouw en natuur. Daarbij geeft kringlooplandbouw en de daarin benoemde transitiepaden ruimte aan de eigenheid van verschillende sectoren, gebieden en ondernemers. | Nee |
| | 12.8 | **§ 7.6 – recreatie**<br>Recreatie, en daarmee het oprichten van recreatie-gebieden, lijkt bij het lezen van dit stuk een doel op zich te zijn geworden. Natuurlijk is recreatie belangrijk, maar is het een must om de ruimtelijke kwaliteit op te offeren aan recreatiegebieden? Bestaat het besef wat er allemaal voor een recreatiegebied nodig is? Bestaat het besef dat het landschap onherroepelijk wordt opgeofferd als er nog meer recreatievoorzieningen nieuw worden gebouwd en opgericht – met alle infrastructuur en hinder van dien? Nieuwe gebouwde recreatievoorzieningen, zoals | Dank voor uw hartekreet. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | marinaparken langs de Markermeerkust, zijn voor de Vereniging een no go. In dit licht verwijst de Vereniging nogmaals naar de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De koppelkansen die de provincie ziet tussen recreatie en natuurontwikkeling zijn op het eerste gezicht logisch, maar is er al over nagedacht of we het dan over 'echte' natuur hebben? Of een als natuur vermomd recreatiegebied? En: hoe komen we er? Denk aan verkeersdruk. Drukvermindering in de kwetsbare 'echte' natuurgebieden (duinen, Natura 2000) is een mooi streven. Een voorbeeld dicht bij huis: Edammers lopen en fietsen om te recreëren graag door De Purmer. Moet die nu op de schop om recreatiegebied te worden? Daar schuilt ook een dilemma in! Regelmatig is in het nieuws dat een bestaande, soms zelfs 'onbedoelde' recreatieplek moet wijken voor iets nieuws. Dat is kapitaalvernietiging, want je neemt mensen hun vertrouwde, bestaande recreatieplek af. Teruggrijpend op § 7.4: mensen recreëren misschien in die binnenduinrand waar ook een zoetwaterbel is. Dat is hun vaste plek en die zou je ze dan afnemen door woningbouw. Dan moet er iets nieuws gecreëerd worden, maar waar? En wat? Is men er blij mee? Zo blijf je schuiven. Wat betreft zaken als spreiding van toerisme en recreatief gebruik van erfgoedlocaties: het is opvallend hoe zwaar een kleine binnenstad als Edam de laatste jaren gebukt gaat onder massaal bustoerisme. Te veel touringcars en te veel grote groepen tegelijk – groepen die niets bijdragen aan de lokale economie. Dat is dus nog een dilemma: de balans is hier duidelijk zoek. Daar moet goed over nagedacht worden. | | |
| | 12.9 | **§ 7.7 – cultuur & voorzieningen + landschap & erfgoed**<br>Onduidelijk is wat er wordt bedoeld met 'voorzieningen'. Zijn dat theaters en concertzalen? Valt sport daar ook onder? En het dorpshuis? Moet de provincie daarover gaan? Of zijn dat de dorpen en steden zelf? Het is vrij | De omgevingsvisie gaat over provinciale beleidskeuzes, waarmee onder meer op | Ja<br><br>in paragraaf 7.7, pagina 36 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | logisch dat er in Amsterdam meer cultuuraanbod is (in de zin van een avondje uit) dan in Lutjewinkel. Wel zou er nagedacht kunnen worden over geschikte OV-verbindingen tussen de stad en het achterland, zodat men na een avondje Amsterdam ook weer terug kan naar huis. De tabel bij deze paragraaf (p.36) lijkt niet te kloppen bij het onderwerp. Om te beginnen ontbreken hier woorden als Cultuur en Erfgoed, al vinden we erfgoed terug in de rij Ruimtelijke Kwaliteit. Of gaat deze paragraaf misschien specifiek over landschap en erfgoed - de cultuur die zich als het ware buiten afspeelt? Voor de lezer is het onduidelijk. Gaat u dat rechtzetten? Als we het over cultuur, landschap en erfgoed hebben is het belangrijk dat we met elkaar niet uit het oog verliezen hoe ons landschap is gevormd, hoe het ons heeft gevormd - wat tot een uniek Noord-Holland heeft geleid. Landschap en erfgoed horen hier meer dan eens bij elkaar. Formuleringen over UNESCO-gebieden en veranderend erfgoed en landschap, zoals te lezen in § 7.7, zijn tamelijk verontrustend. UNESCO-gebieden zijn van universele waarde. Dat is officieel zo vastgelegd. Ook Nederland heeft zich daaraan gecommitteerd. Het “mee laten bewegen van UNESCO-gebieden met maatschappelijke en economische ontwikkelingen” en het niet “strikt behouden van het historische en culturele karakter” zet de deur open voor de verkwanseling van een destijds unieke verdedigingslinie. Ook houdt de Vereniging haar hart vast bij het dilemma, lees: de harde tegenstelling tussen “het zien van landschap en erfgoed als dynamische kwaliteiten die mee kunnen veranderen en het investeren in nieuwe waarden” en “het accepteren van het verdwijnen van oorspronkelijke waarden”. Ook in dit dilemma wordt het cultuurlandschap niet gezien als iets eigens met een eigen historie, maar als een gebruiksvoorwerp, een blanco vel papier dat men naar believen kan exploiteren. | provinciale voorzieningen (in de breedte) gestuurd wordt.<br><br>De tabel gaat over de onderwerpen Cultuur & voorzieningen en Landschap & erfgoed in plaats van recreatie, zoals abusievelijk in de tekst stond. De oplossingsrichtingen worden beoordeeld aan de hand van het hele beoordelings-kader, daarmee vervalt de tabel per thema. | de gehele tabel met beleidsaspecten vervalt. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Voor de Vereniging blijft het belangrijk om de ruimtelijke kwaliteit, met alle schatten die zij herbergt, niet verloren te laten gaan. | | |
| **13**<br>**Liander** | 13.1 | Wij waarderen de methodische opzet van de NRD en de toelichting daarop. We lezen daarin de erkenning van de prominente rol van de energie en de energie-infrastructuur. Goed dat u de leidende principes uit de Energievisie volgt en uitgaat van een betrouwbare, betaalbare en duurzame energievoorziening. Graag brengen wij de volgende punten in. | Dank, hier nemen we kennis van. | Nee |
| | 13.2 | **1. Samenhang met het TenneT-netwerk**<br>De ontwikkelingen en plannen in Noord-Holland zijn voor hun stroomvoorziening grotendeels afhankelijk van het hoogspanningsnetwerk van TenneT. Immers, deze zijn gekoppeld aan het onderliggende regionale en locale electriciteitsnetwerk. In provincie wordt het 380 kV-netwerk uitgebreid om het 150 kV-netwerk te voeden. De Energievisie richt zich nu vooral op het regionale netwerk, de afhankelijkheid van het 150-kV net. Wij verzoeken om in de Omgevingsvisie en de OER expliciet aandacht te geven aan de relatie tussen het Liander-netwerk en het TenneTnetwerk. Hierbij kunt u refereren aan netvisies, investeringsplannen en pMIEK projecten. | Voor de omgevingsvisie is het totale energie-netwerk en de daarmee gepaard gaande ruimtevraag van belang. Besluiten over het hoogspanningsnet groter dan 220 kV worden op Rijksniveau genomen. Wij moeten inderdaad rekening houden met de noodzakelijke uitbreidingen en sluiten hierbij aan op de netvisies en investerings-plannen van Liander en TenneT, het Programma Energiehoofdstructuur en de Nota Ruimte van het Rijk. | Ja<br><br>In paragraaf 6.1, op pagina 22 voegen wij toe:<br><br>Wij houden rekening met de noodzakelijke uitbreidingen van het hoogspanningsnet (groter dan 220kV) en sluiten hierbij aan op de netvisies en investeringsplannen van Liander en TenneT en het Programma Energie-hoofdstructuur en de nota Ruimte van het Rijk. |
| | 13.3 | **2. PlanMER en samenhang energievisie**<br>In de inleiding wordt gesteld dat de planMER voor de concept-Energievisie 2.0 gelijktijdig wordt uitgevoerd met die van de geactualiseerde Omgevingsvisie. Wij vragen om verduidelijking: wordt er één gezamenlijke planMER uitgevoerd, waarbij een aantal onderdelen uit de energievisie vertaald worden naar de omgevingsvisie, en | De Omgevingsvisie is de integrale ruimtelijke visie op de provincie Noord-Holland. De energetische én ruimtelijke aspecten van de Energievisie worden op hoofdlijnen meegenomen in de Omgevingsvisie en integraal afgewogen in de OER, vanwege hun onderlinge afhankelijkheid. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | een aantal dus niet? Wij pleiten voor een integrale benadering. | | |
| | 13.4 | **3. Maakbaarheid en effectbeoordeling**<br>Het thema 'maakbaarheid' komt onvoldoende terug. Hierdoor wordt impliciet aangenomen dat alle keuzes uitvoerbaar zijn. Wij verzoeken u om het aspect van praktische haalbaarheid op te nemen in het beoordelingskader. | In principe hebben we met de Energievisie en pMIEK geprobeerd om de maakbaarheid te verbeteren. Doordat de Energievisie een bouwsteen is van de omgevingsvisie wordt dit als uitgangspunt meegenomen. Maakbaarheid en haalbaarheid zijn belangrijke overwegingen bij de uiteindelijke keuzes in de omgevingsvisie. Maar haalbaarheid is geen aspect van de fysieke leefomgeving en dus van het beoordelingskader. | Nee |
| | 13.5 | **4. Aantasting van landschappelijke en ecologische waarden bij energie - infrastructuur**<br>In hoofdstuk 6 wordt aangegeven dat de omgevingsvisie stuurt op ruimtelijke inpassing van duurzame energie zonder aantasting van landschappelijke en ecologische waarden. Wij wijzen erop dat grootschalige energie-infrastructuur – zoals bovengrondse lijnen en (E)HS-stations – onvermijdelijk leidt tot ruimtelijke veranderingen. Dit blijkt ook uit de Handreiking HS-stations, waarin staat dat landschapswaarden veranderen door dergelijke ingrepen. Wij verzoeken daarom om niet uit te gaan van het uitsluiten van aantasting, maar van een zorgvuldige afweging en inpassing binnen het bredere maatschappelijke belang van de energietransitie. Door rekening te houden met gebiedskenmerken bij ruimtelijke ingrepen voor de energietransitie kan vaak ook de omgevingskwaliteit versterkt worden en blijven de negatieve ruimtelijke effecten beperkt. | We voegen uit de Energievisie het volgende leidende principe toe in de NRD: "Ontwikkelen energie infrastructuur met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving". | Ja<br><br>Tekst toevoegen in paragraaf 6.1 op pagina 22:<br><br>Een leidend principe is dat we energie-infrastructuur ontwikkelen met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving. |
| | 13.6 | **5. Energie-infrastructuur als ruimtelijk systeem**<br>Het energiesysteem is steeds meer sturend, energie wordt inmiddels erkend als sterk ordenend systeem. De NRD behandelt energie-infrastructuur echter als thema. | Wij zullen dit dilemma benaderen vanuit de schaal van de provincie als geheel en in relatie tot ruimtelijke economische ontwikkelingen. Energie-infrastructuur is | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Wij verzoeken u om dit te benaderen als een integraal ruimtelijk systeem. Schaarste blijft. Dit betekent dat bepaalde keuzes voor energieknooppunten, infrastructuur en opwekking ook elders in de provincie ruimtelijke consequenties zullen hebben en interacteren met andere ruimtelijke dilemma's die voorliggen. Wij vragen om deze relaties expliciet te maken in de scenario's en effectbeoordeling. Bij onderstaande punten gaan we hier verder op in. | mede als thema opgenomen om een goed beeld te krijgen van de gevolgen van ruimtelijke keuzes op dit systeem. Daarnaast is energie-infrastructuur als dilemma opgenomen omdat we erkennen dat de keuzes die hierin gemaakt worden ruimtelijke gevolgen zullen hebben. Door alternatieven voor de verschillende dilemma's integraal op gevolgen voor de leefomgeving te beschouwen verkrijgen we inzicht in de botsingen tussen maatregelen op het ene thema en ambities op een ander thema. | |
| | 13.7 | **a) Hoofdlijnen van de aanpak** In hoofdstuk 4 worden de dilemma's geïntroduceerd die om een integrale afweging vragen, waarbij wij het belang van de samenhang van de provinciale energievisie met het hoogspanningsnetwerk van TenneT nogmaals benadrukken. In paragraaf 4.1 wordt genoemd dat het goed is om alternatieven ook op dit hogere niveau uit te werken. Kunt u ons meenemen op welke manier zich dit vertaalt in de voorgestelde aanpak? Daarnaast wordt in deze paragraaf gesteld dat de locatiekeuze voor energieknooppunten een lokaal dilemma is. Wij wijzen erop dat deze locatiekeuze provinciale impact heeft. Kiezen voor knooppunten op de ene plek betekent ook iets voor de mogelijkheden elders. Wij verzoeken u daarom om dit als provinciaal dilemma te behandelen. | Deze zin, waarin wordt aangegeven dat het wenselijk is om alternatieven op een hoger detailniveau uit te werken, geeft richting aan het ontwikkelen van beleidsalternatieven voor de dilemma's. Het is wenselijk om deze zodanig concreet te maken dat de potentiële gevolgen ook goed te beschrijven zijn.<br>Met de bewoording dat de tracékeuze voor een hoogspanningsleiding een sectorale en lokale aard heeft, wordt niet bedoeld dat dit een lokaal dilemma is. Hiermee wordt bedoeld dat de alternatieven voor dit dilemma variatie zullen vertonen binnen een thema en in de locatie. Hiermee wordt niet uitgesloten dat iets een provinciaal dilemma is, noch dat de gevolgen van een keuze breder zullen zijn dan dit thema. Wij zullen dit dilemma ook benaderen vanuit de schaal van de provincie als geheel i.v.m. hun | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | onderlinge samenhang en impact die verder gaat dan lokale effecten. | |
| | 13.8 | **b) Beoordelingskader**<br>In het beoordelingskader in paragraaf 5.3 wordt gesproken over 'verandering in ondergrondse en bovengrondse infra'. Wij vragen om verduidelijking of dit alle ketens betreft: elektriciteit, warmte, duurzame gassen en koolstof. Tevens vragen wij aandacht voor doorijleffecten: ruimtelijke keuzes op één locatie kunnen elders leiden tot extra infrastructuur of vice versa.<br><br>Een indicator bij het thema energietransitie is energieverbruik, dit wordt in absolute eenheden beoordeeld. Daar zijn wij het mee oneens. Dit zou een relatief beoordelings-aspect moeten zijn. | Het beoordelingskader voor energie-infrastructuur omvat leidingen voor elektriciteit, warmte en gas. Voor doorijleffecten hebben wij aandacht bij het in beeld brengen van risico's en kansen van oplossingsrichtingen.<br><br>Het energieverbruik wordt beoordeeld in aantal petajoule per jaar op provinciaal, gemeentelijk en regionaal niveau, volgens de indicator in onze brede basismonitor (https://cijfers.noord-holland.nl/dashboard/dashboard-brede-basismonitor/energieverbruik). | Nee |
| | 13.9 | **c) Keuzevraagstukken: water & bodem**<br>In paragraaf 7.1 wordt gesproken over differentiatie in gebieden op basis van verzilting en waterveiligheid. Wij vragen u om de effecten van differentiatie op de al geplande energieinfrastructuur mee te nemen in de beoordeling. | De effecten van nieuwe keuzes worden altijd afgezet tegen de referentiesituatie. Al geplande infrastructuur behoort tot die referentiesituatie. | Nee |
| | 13.10 | **d) Keuzevraagstukken: personenmobiliteit en goederenmobiliteit**<br>In paragraaf 7.2 wordt specifiek voor dit thema een relatie gelegd met het effectdilemma zoutindringing rond het NZKG. Dit gebied is ook een energieknooppunt in de energievisie. Wij vragen u om de effecten op economische ontwikkelingen' en energie-infrastructuur mee te nemen in de afweging. | Wij hebben deze suggestie meegenomen in de herijking van het beoordelingskader. Effecten op energie-infrastructuur zijn al als relevant benoemd. | Nee |
| | 13.11 | **e) Keuzevraagstukken: energie-infrastructuur en opwek**<br>Om het electriciteitsnetwerk beter te benutten is het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod noodzakelijk. Dit kan onder andere door spreiding in gebruik over momenten in de dag en het jaar, door een betere mix van | Dank voor de suggestie. Fysieke ruimte voor genoemde energie infrastructuur past in het meenemen van de gehele | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | duurzame opwek met toevoeging van wind en ruimtelijke concentratie van activiteiten. In dit bijbehorende beoordelingskader in paragraaf 7.3 wordt terecht de impact van alle soorten energievoorzieningen meegenomen en de relatie gelegd met energieknooppunten. Hierbij vragen we ook graag aandacht voor de fysieke ruimte voor voedende en afgaande infrastructuur bij energieknooppunten en voor de effectrelaties buiten de knooppunten. | energie infrastructuur in het OER (zie onderdeel 13.2). We beschouwen de provincie als geheel, zie ook 13.6 en 13.7. | |
| | 13.12 | **f) Keuzevraagstukken: Wonen en economie** In hoofdstuk 7.4 wordt gesproken over sturing op economische clusters. Wij vragen om ook hier de effectrelatie met energie-infrastructuur expliciet te noemen, gezien de energie-intensiteit en de verschillen in locatie van genoemde sectoren. Er wordt daarnaast als dilemma de vraag gesteld of overal in de provincie extra woningen kunnen worden gebouwd, ook wanneer de benodigde energie-infrastructuur hiervoor extra moet worden uitgebreid. We willen graag goed begrijpen wat u hierin als dilemma schetst, en of dit meer beleidsmatig is of technisch. We zien dit niet terug in het beoordelingskader. Het is in ieder geval goed om de afweging expliciet te koppelen aan locatiekeuze voor energieknooppunten in combinatie met het keuzevraagstuk energie-infrastructuur & opwek. | We erkennen dat er een belangrijke effectrelatie is tussen de sturing op economische clusters en energie-infrastructuur, hier zal in het OER aandacht aan worden besteed. In beginsel is de vraag over het bouwen van woningen beleidsmatig en gaat deze over de sturingsfilosofie en randvoorwaarden voor de samenhang tussen woningbouw en energie-infrastructuur. Het is mogelijk dat hierin meer technische oplossingen ook worden betrokken bij alternatieven, indien we verwachten dat dit waardevolle milieuinformatie op levert. | Nee |
| | 13.13 | **6. Omgevingsvergunning voor N2000 activiteiten**<br>Tot slot verzoekt Liander de provincie mee te denken over een wijze waarop de energieinfraprojecten minimale hinder van een Omgevingsvergunning voor N2000-activiteit ondervinden, inclusief het betrekken van de Omgevingsdiensten hierbij, en waarbij Europese afspraken gewaarborgd worden.<br>Wij danken u voor de mogelijkheid tot inspraak en blijven | Wij blijven ook graag met u in gesprek en denken met u mee over hoe het realiseren van de energietransitie dichter bij te brengen is. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | graag met u in gesprek over de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie en de Omgevings Effect Rapportage. | | |
| **14**<br>**GGD'en provincie Noord-Holland** | 14.1 | De GGD'en zijn verheugd dat gezondheid een steeds belangrijker onderwerp wordt voor de provincie Noord-Holland. Gezondheid heeft bij de vernieuwing van de omgevingsvisie een prominente plaats gekregen. In de verkenningen die zijn uitgevoerd in het Keuzepalet ontwerp omgevingsvisie is gezondheid (in combinatie met het bouwen van woningen) een van de drie 'stel dat we dit centraal maken' onderwerpen. Daar staan vergaande maatregelen genoemd als:<br>• Voldoen aan de WHO advieswaarden voor lucht en geluid<br>• Autokilometers drastisch laten afnemen in combi met een schaalsprong in OV en fietsnetwerken<br>• Vliegroutes Schiphol schrappen<br>• Industrie totaal verduurzamen of anders beëindigen over verplaatsen naar elders<br>• Ontwikkeling van groen gelijk laten opgaan met woningbouw<br><br>Deze maatregelen leveren forse gezondheidswinst op, maar het is een verkenning van een perspectief waarin gezondheid het enige criterium is. Logisch dat in de afweging met andere belangen gezondheid een minder prominente plaats krijgt. Het is dan ook eerlijk dat in de Concept richtingen en ambities ontwerp omgevingsvisie op pagina 7 staat dat gezondheid niet altijd prevaleert. Interessant is dan wel om te lezen op pagina 11 dat uit de participatie komt dat inwoners vinden dat gezondheid wel zou moeten prevaleren. Inwoners staan natuurlijk niet voor de zware taak om moeilijke afwegingen te maken, maar het belang dat de samenleving aan gezondheid hecht is zeker iets om in het vervolg van het traject mee te nemen. | De conceptrichtingen en ambities zijn op 29 september vastgesteld door PS. We kunnen deze dan niet meer wijzigen. We hebben in onze brede basismonitor aandacht voor welvaart. Daarnaast zijn we actief bezig met rechtvaardigheid en hebben we daarvoor onderzoeken gedaan met betrekking tot mobiliteit en de energietransitie. We nemen dit ook mee in de afweging van de Omgevingsvisie. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Het NRD geeft de resultaten van de 'stel dat' verkenning een plaats in het OER en gezondheid staat in het beoordelingskader en is criterium bij veel van de keuzevraagstukken. De prominente plaats van gezondheid in het vernieuwingstraject biedt mogelijkheden om de provincie gezonder te maken. De GGD'en werken daaraan graag mee en wij geven voor de NRD en de concept richtingen onderstaande suggesties mee. | | |
| | 14.2 | **NRD**<br><br>*Indicatoren en beoordelingaspecten*<br>Op pagina 18 staan de gezondheidsindicatoren genoemd. Daarin ontbreken de gezondheids-bevorderende maatregelen. Mogelijkheden tot bewegen en recreatie staat wel onder Welzijn en leefbaarheid, maar wordt beoordeeld als 'kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen'. In het keuzepalet staat op pagina 47 in de 'stel dat' verkenning gezondheids-bevordering wel genoemd in de vorm van stimuleren van bewegen en de daarvoor benodigde maatregelen. Neem voor de toetsing een beoordelingsaspect voor (actief) bewegen op in het beoordelingskader, zoals bijvoorbeeld de modal split (aandelen auto/OV/fiets/lopen).<br>Een andere indicator die bij gezondheids-bevordering van belang is, is de aanwezigheid van groen.<br>Bij de indicator geluid staat hinder als beoordelingsaspect. Waarschijnlijk wordt hier ernstige hinder genoemd. Gelet op de grote aandacht voor Schiphol in de visie is het raadzaam om ernstige slaapverstoring toe te voegen bij geluid.<br>Een beoordelingsaspect dat bij gezondheid al op korte termijn speelt zijn magneetvelden. In het keuzepalet staat op pagina 24 als optie om hoogspanning niet langs verstedelijking te laten lopen en zoveel mogelijk ondergronds te brengen. Op dit moment loopt de | De suggesties voor uitbreiding van de indicatoren met actief bewegen, groen, magneetvelden, hittestress en slaapverstoring bij geluid zijn betrokken bij de herijking van het beoordelingskader.<br><br>Voor geluid wordt het beoordelingsaspect geluidgehinderden gebruikt met de indicatoren van geluidbelasting (oppervlak met meer dan 55 decibel) van onze brede basis monitor en de geluidbelasting van alle bronnen uit de Atlas Leefomgeving.<br><br>Zie verder in de volgende onderdelen. | Ja.<br><br>Zie 14.4 en 14.6, en 14.8 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | verzwaring van de 380 kV hoogspanningslijn Beverwijk-Oostzaan- Diemen waar magneetvelden over woningen gaan lopen.<br>Hittestress staat als indicator genoemd bij klimaatverandering gemeten als de verhouding verhard oppervlak versus groen en water. Hitte is ook belangrijk in de woning. Voeg bij kwaliteit woonlocaties hitte toe als indicator.<br>Bovenstaande leidt tot de volgende suggesties voor aanpassing van het beoordelingskader voor gezondheid:<br>• Actief bewegen als indicator met als beoordelingsaspect de modal split (aandelen auto/OV/fiets/lopen)<br>• Groen als indicator met kwantiteit als beoordelingsaspecten<br>• Magneetvelden als indicator met aantal woningen boven de 0,4 microtesla als beoordelingsaspect<br>• Hittestress in de woning als indicator met een strengere eis dan TOjuli als beoordelingsaspect<br>• Bij de indicator geluid het beoordelingsaspect hinder veranderen in ernstige hinder en ernstige slaapverstoring toevoegen. | | |
| | 14.3 | *Keuzevraagstukken*<br>Gezondheid keert terug bij veel van de in het NRD genoemde keuzevraagstukken. Bij een aantal ontbreekt gezondheid.<br><br>*7.1 Water en bodem*<br>Bij het watervraagstuk staat dat gezondheid niet van toepassing is. Voor waterrecreatie is gezondheid wel een belangrijke indicator. Denk hierbij aan infectierisico's en waterverontreiniging met stoffen als zware metalen, pfas etc. Deze kunnen tevens relevant zijn voor gezondheid in het kader van drinkwater. | Op het moment voorzien we geen zodanig grote gevolgen op de gezondheid, die het behandelen van het thema gezondheid voor dit dilemma noodzakelijk maken. Dit kan evenwel nog wijzigen. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 14.4 | *7.2 Personenmobiliteit & goederenmobiliteit*<br>Voor de gezondheid is toename van actief transport belangrijk. Dit kan zichtbaar worden gemaakt door bij gezondheid of mobiliteit het beoordelingsaspect van de modal-split toe te voegen.<br>Neem bij het beoordelingsaspect 'veranderingen in verontreinigende emissies' voor Schiphol ook UFP (ultrafine particles) mee. | De suggestie om de modal split en UFP als beoordelingsaspecten op te nemen is meegenomen in de herijking van het beoordelingskader. Actieve mobiliteit gaan we toevoegen bij het thema mobiliteit, waarbij we het beoordelingsaspect Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets splitsen in bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer en bereikbaarheid langzaam verkeer en OV. | Ja<br><br>Bij het thema mobiliteit is als beoordelingsaspect Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV toegevoegd. |
| | 14.5 | *7.3 Energie-infrastructuur & opwek*<br>Energievoorzieningen kunnen hinder veroorzaken en de verschillende componenten van het elektriciteitsnetwerk veroorzaken een magneetveld waarvan de Gezondheidsraad een relatie met het ontstaan van leukemie mogelijk acht. Voeg magneetvelden toe als criterium.<br>Gezien de ambitie van de provincie om energievoorzieningen en andere functies te bundelen is hier aandacht voor cumulatie van belang. Zo leven er zorgen dat naast het genoemde dilemma rondom een 380kV-voorziening in de Wieringermeerpolder, er in deze regio ook een groot aantal windturbines en data centers terecht kunnen komen wat een groot effect op de leefbaarheid kan hebben. | De provincie neemt kennis van de zorgen over hinder en magneetvelden, en over leefbaarheid. De gesuggereerde indicator magneetvelden is meegenomen in de herijking van het beoordelingskader. Elektrische magneetvelden nemen we niet op in het beoordelingskader omdat de locatiekeuze niet in de omgevingsvisie gemaakt wordt. Relevante milieuaspecten zoals magneetvelden, geluid en trillingen zullen bij nieuwe energie-infrastructuur altijd bekeken moeten worden. | Nee |
| | 14.6 | *7.4 Wonen en economie*<br>Neem bij de selectie van nieuwbouwlocaties gezondheid toe als criterium en in het beoordelingskader voor gezondheid hittestress in woningen. | Hittestress speelt met name in bestaand stedelijk gebied en is afhankelijk van de inrichting op een hoger detailniveau dan de aanwijzing van nieuwbouwlocaties. Daarmee lijken er op voorhand geen aanzienlijke gevolgen te verwachten. Hittestress hebben we verwijderd bij het thema Klimaatverandering en toegevoegd | Ja<br><br>In het beoordelingskader is bij het thema Gezonde leefomgeving als beoordelingsaspect hittestress toegevoegd. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | als beoordelingsaspect bij het thema Gezonde leefomgeving, maar met als indicator stedelijk hitte eiland. | |
| | 14.7 | *7.5 Landbouw en natuur*<br>De landbouw staat voor een grote transitie. Vanuit gezondheidsperspectief kan landbouw een bijdrage leveren aan de voedseltransitie naar een lokale en gezonder (meer plantaardig) dieet. Een ander belangrijk aspect waar ook in de participatie veel zorgen over bestaan is gewasbescherming en de teelten die daarvan veelvuldig gebruik maken. Neem daarom specifiek voor dit keuzevraagstuk vanuit gezondheid de mogelijke bijdrage aan een gezonde voedseltransitie en het beperken van het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen als indicatoren op. | De bijdrage van landbouw aan een gezonde voedseltransitie en het beperken van gewasbeschermingsmiddelen zijn betrokken bij de herijking van het beoordelingskader. | Nee |
| | 14.8 | *7.6 Recreatie*<br>Bij recreatie is de kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid een beoordelingsaspect bij de indicator 'mogelijkheden tot bewegen en recreatie'. Hier is voor de gezondheid ook de hoeveelheid groen een belangrijk beoordelingsaspect. | De hoeveelheid groen als aanvullend beoordelingsaspect bij recreatie is betrokken bij de herijking van het beoordelingskader. Recreatie en groen worden meenemen in het aspect voorzieningen bij wonen. Verder wordt aan het thema Welzijn en leefbaarheid ook het beoordelingsaspect Gezond gedrag toegevoegd, met als indicatoren de ervaren gezondheid en een beweegvriendelijke omgeving. | Ja<br><br>Toevoegen aan thema Welzijn en leefbaarheid het beoordelingsaspect Gezond gedrag, met als indicatoren de ervaren gezondheid en een beweegvriendelijke omgeving. |
| | 14.9 | *Aanvullend punt uit de NRD*<br>Pag 22 over mobiliteit: hierbij graag ook de wensen vanuit Gooi en Vechtstreek toevoegen en meenemen in het OER: Impactstudie A27/A1 \| Regio Gooi en Vechtstreek | Dit nemen we mee in de gebiedsgerichte uitwerking van de omgevingsvisie. Daarnaast zal dit wat ons betreft ook terugkomen in de update van het Multi-modaal Toekomstbeeld van de MRA. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 14.10 | **Concept richtingen en ambities ontwerp Omgevingsvisie**<br>Een aantal zaken rond gezondheid valt op in de concept richtingen die wij graag aan de provincie meegeven in deze zienswijze bij het NRD.<br><br>Op pagina 5 staat dat de provincie stuurt op energieknooppunten en clustering van grote nieuwe energievragers en geclusterd ruimte geeft aan datacenters die ondersteunend zijn aan toekomstbestendige economische sectoren. Met name in de Wieringermeerpolder bestaan hierover zorgen dat windturbines, hoogspanningslijnen en data centers tot een grote aantasting van de leefkwaliteit zullen leiden. Die zorgen zijn ook zichtbaar in de participatie (pagina 10) waar inwoners aangeven minder data centers te willen.<br><br>De participatie toont ook dat de inwoners gezondheid willen laten prevaleren in de keuzes die de provincie maakt. Tata, Schiphol en gewasbescherming zijn genoemd als grootste bedreigingen voor de gezonde leefomgeving.<br>Het terugdringen van de schadelijke effecten van de industrie en van Schiphol is ook voor de GGD'en een belangrijk punt. Dit geldt niet alleen voor het beperken van geluid en uitstoot, maar ook voor de woningbouw rondom industrie en Schiphol. Op pagina 7 staat dat de provincie afstand wil houden tussen nieuwe woonlocaties en industrie. Op pagina 8 staat dat uitbreiding van industriële activiteiten en luchtvaart pas kan als wanneer de uitstoot aanwijsbaar vermindert. Voor de GGD'en zijn ook de huidige uitstoot en geluid belangrijke aspecten bij het beoordelen van nieuwbouw in nabijheid van industrie en Schiphol en is er alle reden om forse maatregelen te nemen ter verbetering. | De conceptrichtingen en ambities zijn op 29 september vastgesteld door PS. We kunnen deze dan niet meer wijzigen. We hebben in onze brede basismonitor aandacht voor welvaart. Daarnaast zijn we actief bezig met rechtvaardigheid en hebben we daarvoor onderzoeken gedaan met betrekking tot mobiliteit en de energietransitie. We nemen dit ook mee in de afweging van de Omgevingsvisie. We verwachten dat de manier waarop ons beleid uitwerkt voor de verschillende groepen inwoners van Noord-Holland daarin een plaats kan krijgen. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Op pagina 9 staat: “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.” Vanuit perspectief gezondheid verdient ook de groep met een lage sociaal economische status een plek in deze rij. Door het bewust opnemen van deze kwetsbare groep in de Omgevingsvisie kan gericht gewerkt worden vanuit de fysieke leefomgeving op provinciaal niveau aan het vergroten van gezondheidswinst voor inwoners met een lage SES.<br><br>Op pagina 8 staat een conclusie waarin de GGD zich van harte kan vinden, namelijk:<br>“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.”<br><br>Het succes van dit voornemen staat of valt met de concrete uitwerking ervan. De GGD’en in de provincie Noord-Holland zijn van harte bereid hieraan handen en voeten te geven. | | |
| **15 Gemeente Uithoorn** | 15.1 | Wij hebben grote moeite met de zinsnede over de 'cruciale rol' van Schiphol voor de economie. Er zijn uiteenlopende meningen over hoe groot die rol is en hoe groot Schiphol zou moeten zijn om een optimale rol voor de economie te hebben. Verzoek om deze zin aan te passen. | In het OER wordt een objectieve weergave van de werkelijkheid nagestreefd, al kan dat voor thema’s met een grote belevingscomponent een uitdaging vormen. | Ja,<br><br>In paragraaf 6.1 op pagina 21 vervangen wij een cruciale rol in de economie door een grote rol in de economie. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **16**<br>**Regio Alkmaar en Regio Kop van Noord-Holland** | 16.1 | De NRD is de basis voor het onderzoek naar de effecten van beleidskeuzes in de omgevingsvisie. 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. Vanwege dit karakter van het onderzoek is het belangrijk dat de feiten en cijfers volledig en actueel zijn en dat de onderzoeksvoorstellen en dilemma's gebaseerd zijn op objectieve informatie. Dat is met betrekking tot Noord-Holland Noord (NHN) niet het geval.<br><br>**Positie van NHN in de NRD**<br>De gemeenten in NHN werken intensief samen met de provincie en het hoogheemraadschap aan het versterken van de regionale samenwerking en het opstellen van een ruimtelijk koersdocument, het Ontwikkelperspectief NHN geheten. Het Ontwikkelperspectief NHN is niet de plek om beleidskeuzes te maken, maar biedt wel belangrijke input voor toekomstige beleidskeuzes. In aansluiting op het ruimtelijk voorstel zijn de belangrijke ruimtelijke opgaven voor NHN in beeld gebracht. De ruimtelijke opgaven voor NHN en de samenhang met het gezamenlijk op te stellen koersdocument zien wij onvoldoende terug in de NRD.<br><br>Het NRD weerspiegelt niet de inzet die u met het college van Gedeputeerde Staten heeft voor de regio NHN, de kwaliteiten van de regio en de bijdrage van NHN aan de grote nationale opgaven, zoals ruimte voor defensie, woningbouw en de energie-infrastructuur. Dit staat haaks op het uitgangspunt dat het vernieuwen van de Omgevingsvisie gebeurt met respect voor de eigen kracht en identiteit van en verschillen tussen de regio's.<br><br>Als belangrijk voorbeeld benoemen we dat u in de NRD bij zowel de autonome ontwikkelingen als het huidige provinciale omgevingsbeleid alleen de woondeal MRA | U geeft aan dat de feiten en cijfers niet volledig en actueel zijn en dat de onderzoeksvoorstellen en dilemma's niet gebaseerd zijn op objectieve informatie.<br><br>Het onderzoek voor de omgevingseffectrapportage gaat nog beginnen. De beschrijving van de huidige situatie met gebiedskenmerken is globaal door het bureau gedaan op basis van beleidsrapporten. De huidige situatie en referentiesituatie gaan nog met data onderzocht worden.<br><br>Als u met objectieve informatie doelt op de passage over Noord-Holland Noord in de paragraaf Sociaaleconomische dynamiek in 6.1, dan zeggen wij toe deze passage te wijzigen (zie ook onze reactie bij 16.2).<br><br>In de NRD worden veelal generieke beleidskeuzes en dilemma's genoemd. Een gebiedsgerichte uitwerking hiervan, ook voor NHN, moet nog plaatsvinden. Wij zijn van mening dat de beleidskeuzes en dilemma's in de NRD wel herkenbaar (zouden moeten) zijn voor NHN. De NRD noemt veel dilemma's die één op één herleidbaar zijn tot de opgaven die in het Opgavendocument Ontwikkelperspectief NHN zijn opgenomen.<br><br>Het is geenszins onze bedoeling om de kwaliteiten van de regio en de bijdrage van NHN aan grote nationale opgaven te onderbelichten. Daarvoor werken we ook | Ja<br><br>In paragraaf 6.2 en 6.3 op pagina 24 twee keer woondeal NHN en addendum toevoegen waar alleen Woondeal MRA wordt genoemd. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | benoemt, terwijl NHN een belangrijke bijdrage levert aan de woonopgave en hierover in de woondeal NHN 2.0 ook afspraken zijn gemaakt. Wij verzoeken u de inhoud van de woondeal en het addendum integraal op te nemen in de NRD, en bij de onderzoeken rekening te houden met de benodigde stikstofruimte voor de woningbouw.<br><br>Uitgangspunt voor de provinciale omgevingsvisie zou moeten zijn een leefbare omgeving voor elke Noord-Hollander. | gezamenlijk aan het Ontwikkelperspectief NHN. Een aantal malen komt de kracht van NHN overigens wel degelijk naar voren in de beschrijving van de autonome ontwikkelingen en het huidige beleid, zoals bijvoorbeeld over het belang van de landbouw in NHN. Het voorbeeld dat u noemt over het uitsluitend (2x) noemen van de Woondeal MRA is inderdaad wat ongelukkig en dit zullen we aanpassen door de woondeal NHN en het addendum hieraan toe te voegen. Het integraal opnemen van de inhoud van de woondeal en het addendum voert te ver voor in de NRD. | |
| | 16.2 | Door de visie van 2018 als uitgangspunt te nemen, wordt ten onrechte een beeld geschetst van NHN als krimpregio. Ter illustratie verwijzen we naar de alinea op pagina 22 onder de gebiedskenmerken over de sociaaleconomische contrasten. Inmiddels is dit beeld, mede door de woondeal NHN, sterk gewijzigd. NHN is een regio met een sterke eigen identiteit gebaseerd op landschap, cultuur en leefbaarheid. Tegelijkertijd neemt het een strategische positie in binnen de provincie en Nederland als gebied waar ruimte is voor groei, innovatie en balans tussen mens en natuur. De economische kracht van de regio op het gebied van agri & food (Greenport), water en (duurzame) energie en ons sterke MKB krijgt in de NRD onvoldoende aandacht. En ook de economische betekenis van ons aantrekkelijk landschap en onze rijke cultuurhistorie in combinatie met een sterke toeristische infrastructuur voor toerisme en recreatie is onderbelicht. Wij verzoeken u de NRD op deze punten aan te vullen en meer balans te brengen tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de provincie. Als bepaalde beleidskeuzes bewust worden uitgesteld in afwachting | Wij erkennen dat het beeld dat van Noord-Holland Noord in 6.1 onder Sociaaleconomische dynamiek nuancering behoeft voor wat betreft krimp en afnemende leefbaarheid. Uit onderzoek van RaboResaerch en de universiteit van Utrecht blijkt bijvoorbeeld dat NHN bovengemiddeld scoort op brede welvaart. We zullen daarom deze tekst aanpassen aan de hand van de suggesties die u doet.<br><br>Het is niet dat we bepaalde beleidskeuzes bewust willen uitstellen in afwachting van het Ontwikkelperspectief NHN. We zullen, als één van de mede-opstellers van dit gezamenlijk koersdocument, goed volgen welke mogelijke beleidskeuzes voor NHN naar voren komen en deze proberen zoveel mogelijk over te nemen in onze | Ja<br><br>tekstwijziging in paragraaf 6.1 op pag. 21 onder Sociaaleconomische dynamiek:<br><br>De zin: 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 Nord.<br><br>Wijzigen in:<br>Tegelijkertijd kent de |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | van het gezamenlijk koersdocument voor NHN, dan zou dat ook uit de NRD moeten blijken. | ontwerp Omgevingsvisie (zie ook onze reactie bij 5.1 Regio West-Friesland). | provincie ook regio's waar de economische structuur versterkt kan worden, zoals in Noord-Holland Noord, waar de beroepsbevolking afneemt, maar waar ook kansen liggen in de economische kracht van de regio op het gebied van agri&food, water en duurzame energie. |
| | 16.3 | **Keuzevraagstukken**<br>Bij de keuzevraagstukken signaleren wij dat er onvoldoende aandacht is voor:<br><br>- vitale dorpen en kernen (§7.2 en 7.4). Leefbaarheid is slechts gekoppeld aan de aanwezigheid van sociale voorzieningen in plaats van eveneens maatschappelijke voorzieningen, als een dorpshuis, arts, school, ed. Dit samenstel van voorzieningen is essentieel en bepaalt de vitaliteit/leefbaarheid van de kernen.<br><br>- de mobiliteitsopgave voor autobereikbaarheid in NHN (§7.2). Er zijn afspraken gemaakt met het Rijk over investeringen in het mobiliteitssysteem om de regio Alkmaar en NHN bereikbaar en leefbaar te houden.<br><br>- ruimte voor (de groei van de) economie (§ 7.4). Dit betreft o.a. de ontwikkeling van het maritiem cluster met defensie in Den Helder, Greenport NHN, en het faciliteren van extra ruimte voor bedrijventerreinen en energie-innovatie.<br><br>- recreatie en toerisme als economische factor (§7.4)<br><br>- hinder van Schiphol: mobiliteit staat centraal in plaats van de leefomgeving (§7.2). Een groot deel van de | Wij hebben uw suggesties meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader en nemen uw suggesties mee bij het uitwerken van de dilemma's en beleidsalternatieven.<br><br>In paragraaf 7.7 is het dilemma Toegang tot voorzieningen opgenomen 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.<br><br>Verschillen op gebiedsniveau komen uit de beoordeling van de huidige en referentiesituatie op het beoordelingsaspect bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer.<br><br>We herkennen de door u aangegeven economische activiteiten in NHN evenals de potentiële groei van deze activiteiten. Het faciliteren van ruimte voor groei van de economie is vervat in het dilemma van | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | geluidsoverlast landt in onze regio wat leidt tot gezondheidsklachten. Deze keerzijde van de luchthaven (die niks afdoet aan de economische waarde van Schiphol) en mogelijke alternatieve oplossingen worden onvoldoende belicht en onderzocht. | economie van de toekomst. Daarbij zullen de door u aangegeven economische activiteiten worden beoordeeld op hun effecten.<br><br>Recreatie en toerisme zijn in paragraaf 7.6 apart benoemd met ruimtelijke dilemma's.<br><br>Met betrekking tot Schiphol is op te merken dat juist het belang van een gezonde leefomgeving aanleiding geeft om groei en krimp van Schiphol te onderzoeken. | |
| | 16.4 | Daarnaast wordt bij een aantal keuzevraagstukken vooruitgelopen op ruimtelijke keuzes die een plek moeten krijgen het Ontwikkelperspectief NHN, waarin we een gezamenlijke koers bepalen, en/of die om een meer gebiedsgerichte afweging vragen, te weten:<br><br>- vernatten van veenweidegebied en het tegengaan van verzilting (§ 7.1)<br><br>- de ontwikkeling van de Wieringermeerpolder (§ 7.3). U zet hier twee ontwikkelingen naast elkaar die beiden weliswaar aandacht vragen op gebied van mobiliteit, werkgelegenheid, leefbaarheid en energie, maar met andere invalshoeken en accenten.<br><br>- de ontwikkeling van de binnenduinrand (§ 7.4). We voelen ons overvallen door de passage waarin is aangegeven dat de provincie in de omgevingsvisie wil vastleggen of er gebouwd mag worden in de binnenduinrand, of dat deze beschikbaar gehouden moet worden voor het vergroten van de zoetwaterbel. Dit onderwerp is te veelomvattend om terloops in het kader van de NRD te benoemen. | Er ligt nu een aantal dilemma's of keuzevraagstukken voor die in de meeste gevallen (op enkele voorbeelden die u noemt na) niet specifiek aan NHN of NHZ zijn gekoppeld. Veelal gaat het om generieke dilemma's waarbij de te maken keuze inderdaad nog gebiedsgericht moet worden uitgewerkt.<br><br>We realiseren ons dat daarbij mogelijk enige spanning kan ontstaan in de keuzes die de provincie uiteindelijk maakt en de keuzes die het Ontwikkelperspectief NHN hiervoor agendeert voor de regionale samenwerking. We zullen daarom voortdurend blijven schakelen tussen beide trajecten en met u in gesprek blijven over de te maken keuzes. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | - sturing op economische ontwikkeling van clusters, strategische sectoren, en de realisatie van meer werkgelegenheid (§ 7.4) | | |
| | 16.5 | Bij de keuzevraagstukken voor Energie-infrastructuur & opwek in paragraaf 7.3 lijkt u uw eigen energievisie 2.0 ter discussie te stellen. Er is weliswaar discussie geweest over de typering van de knooppunten (robuust, adaptief, kwetsbaar), maar er was wel consensus dat dit de knooppunten zijn. Voor de energieopwekking wordt een beleidsrichting geformuleerd in plaats van een dilemma. | Er is bewust voor gekozen de Energievisie 2.0 niet apart met een planMER te onderzoeken, maar bij de Omgevingsvisie integraal in een OER te beoordelen in samenhang met het andere provinciale beleid.<br>De knooppunten en de beleidsrichting voor energieopwek van de Energievisie 2.0 worden als uitgangspunten uit de Energievisie opgenomen, waarvan de effecten onderzocht worden in het OER. | Ja<br><br>In de inleidende tekst dilemma's wijzigen in: uitgangspunten uit de Energievisie 2.0 |
| | 16.6 | Wij verzoeken u om bij de keuzevraagstukken ook nog eens kritisch te kijken in hoeverre echt sprake is van een provinciaal belang, en rekening te houden met de gemeentelijke autonomie. | Dit aspect zullen we betrekken bij de uitwerking van de keuzevraagstukken als ook het provinciaal belang in beeld is gebracht. | Nee |
| | 16.7 | **Proces**<br>De keuze om nu de omgevingsvisie te vernieuwen parallel aan het proces van het Ontwikkelperspectief NHN vinden we zeer onverstandig. We zetten de komende tijd belangrijke stappen om een gezamenlijke koers te bepalen. De input vanuit het Ontwikkel-perspectief zou bij de actualisatie moeten worden betrokken. Nu al zaken vastleggen en/of afbakenen is niet gewenst. Het totale beeld van onze opgaven, beleidskeuzes en richtingen zal in gezamenlijkheid moeten worden bekeken. Wij verzoeken u met klem om de samenhang tussen deze processen goed te bewaken, en gaan hierover graag met u in gesprek in het traject van het Ontwikkelperspectief NHN. | Zie de reactie bij 5.1 Regio West-Friesland.<br><br>Wij zullen zeker de samenhang tussen het Ontwikkelperspectief NHN en onze Omgevingsvisie bewaken en blijven daarover met elkaar in gesprek, onder andere in de stuurgroep Ontwikkelperspectief, in uw regionale portefeuillehouder overleggen en in bestuurlijke overleggen, zoals voor NHN op 6 november. | Nee |
| | 16.8 | Het moment van de terinzagelegging van deze NRD tijdens het zomerreces is zeer ongelukkig gekozen. Als gevolg hiervan was er beperkte gelegenheid voor bestuurlijke afstemming. Dit terwijl het onderzoek | De data van de terinzagelegging hangen samen met de totale planning van de actualisatie van de Omgevingsvisie. Om de resultaten van de OER ook mee te kunnen | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | belangrijke input moet opleveren voor te maken beleidskeuzes. | nemen in het opstellen van het ontwerp, is het zaak dat deze op tijd resultaten oplevert. Saillant genoeg spelen bij de totale planning de gemeenteraads-verkiezingen ook een rol. We leggen de ontwerp Omgevingsvisie volgend jaar 12 i.p.v. 6 weken ter inzage juist om gemeenten meer ruimte te geven om te reageren op de ontwerp Omgevingsvisie. Die ruimte willen we graag houden. Dat betekent dat we nu niet kunnen schuiven. | |
| | 16.9 | Ook vragen we aandacht voor de objectiviteit van de effectbepaling. In de NRD wordt aangegeven dat sprake is van een (globale) kwalitatieve beoordeling die wordt uitgevoerd door de mer-auteurs, en die wordt getoetst door de deskundigen van de provincie. De vraag is dan ook hoe bepalend de uitkomsten kunnen zijn voor de te maken beleidskeuzes. | De effectbeoordeling wordt uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen. Het OER wordt getoetst door provinciale experts namens het bevoegd gezag, maar het bureau dat het OER op stelt zal te allen tijde penvoerder blijven om de objectiviteit te borgen. Het OER zal ook aan de Commissie voor de milieueffect-rapportage worden voorgelegd voor een onafhankelijk toetsingsadvies. Met deze stap wordt een kritische reflectie op de objectiviteit van het OER ingebouwd. | Nee |
| **17**<br>**ProRail** | 17.1 | Met aandacht is uw visie gelezen, door collega's van de regiodirectie en op landelijk niveau, en is deze brief opgesteld. Met deze brief vraagt ProRail aandacht voor haar belangen en betrokkenheid bij de uitwerking van de NRD in een MER. In uw provincie ligt een omvangrijk spoometwerk. Het spoornetwerk heeft ruimte nodig om nu en in de toekomst te functioneren en de effecten op de omgeving te beperken. | Dank voor uw zienswijze die getuigt van uw belangen en betrokkenheid. | Nee |
| | 17.2 | **1 Bescherming van het spoornetwerk en haar omgeving**<br>ProRail ziet bereikbaarheid van steden en landelijk gebied als een samenspel tussen ruimtelijke keuzes en het mobiliteitssysteem. Ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk kunnen de bereikbaarheid van | Dank voor het naar voren brengen van het belang van een zogenaamd | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | woningen en werklocaties versterken. Echter, soms kunnen ontwikkelingen en spoor elkaar belemmeren. Om dit te voorkomen denkt ProRail graag vroegtijdig mee bij ontwikkelingen in de nabijheid van het spoornetwerk. Het voorkomen van nadelige gevolgen op het functioneren van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) is een taak die neergelegd is bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (art 2.19 lid 3 onder a sub 2 van de Omgevingswet). Als beheerder van de HSWI vraagt ProRail u om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en rekening te houden met negatieve gevolgen voor zowel het spoor als uw eigen opgaven. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp bij de te onderzoeken varianten in de milieueffectrapportage. Rondom de hoofdspoorweg-infrastructuur (HSWI) ligt een zogenaamd beperkingengebied (Omgevingsbesluit, artikel 3.5), ongeveer tot 11 meter buiten de HSWI. Doel van dit beperkingengebied is om het huidig functioneren en de veiligheid op het spoometwerk zeker te stellen. Voor de NRD betekent dit dat ProRail uw college vraagt om bij het kiezen en uitwerken van varianten voor uw opgaven in de nabijheid van het spoor, rekening te houden met de toekomstige uitbreidingen van het spoometwerk en de omgevingseffecten te mitigeren om het spoorvervoer niet te beperken. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en rekening te houden met de eigendommen (o.a. grond) van ProRail. ProRail wijst u erop dat het bouwen boven of op of nabij de HSWI vergunningplichtig is, privaatrechtelijke toestemming van ProRail vereist en een exclusief recht van ProRail is. Aan de vergunning en toestemming worden voorschriften verbonden met het oog op het voorkomen van nadelige gevolgen voor de staat en werking van de hoofdspoorwegen en uitbreiding daarvan. In de NRD | beperkingengebied rondom de hoofdspoorweginfrastructuur.<br><br>Het klopt dat er in de NRD geen alternatieven en bijbehorende locaties zijn geformuleerd, maar keuzevraagstukken. De provincie denkt met het iteratief samenstellen van het concept voorkeursalternatief tot de juiste beslisinformatie voor bestuurders te komen.<br><br>Dit proces zal leiden via een concept voorkeursalternatief tot een voorkeursalternatief in het OER. Dit voorkeursalternatief zullen we volgend jaar ter inzage leggen samen met het OER. | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | benoemt uw college geen alternatieven. ProRail wijst u erop dat het een eis is dat in een NRD de alternatieven staan. In H7 worden wel “keuzevraagstukken” geformuleerd, als opstapje naar de alternatieven, alleen ontbreken de alternatieven. ProRail verzoekt uw college om de gekozen alternatieven en bijhorende locaties alsnog met haar te delen. | | |
| | 17.3 | <u>Specifiek vraagt ProRail uw aandacht voor het volgende:</u><br>Paragraaf 3.3: De sturende werking van water en bodem wordt vooropgesteld. ProRail wijst u erop dat de sturende werking van restcapaciteit op de netwerken evenzo belangrijk is. Er is te weinig geld en ruimte voor nieuwe netwerken en stations. Het voorstel is om de sturende werking van de netwerken als tweede bolletje (na water en bodem sturend) op te nemen. Nota bene: Dat is in lijn met hetgeen beschreven in paragraaf 6.1 t/m 6.4 en 7.4. | In de richtingen en ambities staat dat ook de sturende werking van de netwerken beschreven. Dit is voldoende geborgd. | Nee |
| | 17.4 | Paragraaf 5.3: Bij de te beoordelen aspecten staan geluid en lichthinder wel, maar externe veiligheid en trillingen niet. Die effecten graag toevoegen. Er worden op het spoor door Amsterdam gevaarlijke stoffen vervoerd (en ook door de stad op de Ring AIO) en woningen en kantoren direct naast het spoor kunnen trillinghinder ondervinden. | Wij hebben uw suggestie meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader en deze overgenomen. | Ja<br><br>Externe veiligheid is toegevoegd als indicator aan het beoordelings-kader. |
| | 17.5 | Paragraaf 5.3 en 7.2: Bij de bereikbaarheid ligt de focus te eenzijdig op knelpunten. Op routes met relatief weinig reizigers kunnen ook knelpunten aanwezig zijn. Het is daarom beter om tevens te kijken naar de bereikbaarheid van het aantal banen vanuit ieder deelgebied na een uur reizen (en dan alle modaliteiten met elkaar vergelijken). | Wij hebben uw suggestie meegenomen bij de herijking van het beoordelingskader en deze niet overgenomen. | Nee |
| | 17.6 | Paragraaf 6.1: Noem in de voorlaatste alinea ook ProRail als één van de partijen waarmee vroegtijdig (en gezamenlijk) afgestemd moet worden. | Bedankt voor deze opmerking. | Ja<br>In paragraaf 6.1 is in de een na laatste alinea ProRail toegevoegd. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 17.7 | Paragraaf 7.2: Verzoek om in een bijlage de uitbreidingen aan de OV-netwerken te noemen? Er staat nu alleen dat er uitbreidingen beoogd worden, waardoor onduidelijk blijft welke dat zijn en waar die beoogd worden. | Op de lange termijn verwachten we dat een grote schaalsprong nodig zal zijn. Dit zal gezamenlijk worden opgesteld. | |
| | 17.8 | **2 Voorkomen belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk**<br>Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweg-infrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt ProRail u om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds- en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen. | De omgevingsvisie zal niet op dit detailniveau uitspraak doen. | Nee |
| | 17.9 | Daarnaast wil ProRail uw aandacht vragen voor het combineren van functies dicht op het spoor in combinatie met het aanwezige goederenvervoer. Dit goederenvervoer kent afstandsbeperkingen en regels op basis van Basisnet. Het duidelijk opnemen van deze regels bij de ruimtelijke keuzes in uw provincie is noodzakelijk. | Dit nemen wij mee. | Nee |
| | 17.10 | Als laatste wijst ProRail u op het feit dat het gebruik van gronden of percelen in eigendom en beheer bij ProRail, niet kan zonder schriftelijke toestemming. Dit geldt ook voor bestaande rechten van ProRail op percelen van derden. | Hier nemen wij kennis van. | Nee |
| | 17.11 | **3 Bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor** | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van uw NRD naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten (in bijlage 1 zijn deze verder toegelicht):<br>- Externe veiligheid;<br>- Geluid;<br>- Trillingen;<br>- Overwegveiligheid;<br>- Waterpeil/stabiliteit;<br>- Windbeleving en windhinderrisico's;<br>- Schaduwwerking op zonnepanelen;<br>- Zonneparken/ reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur. | De NRD wordt uitgewerkt in een OER bij het ontwerp van de provinciale Omgevingsvisie.<br><br>In de NRD voor de OER van de Omgevingsvisie zijn de meeste (6) beoordelingsaspecten voor de gezonde leefomgeving opgenomen: luchtkwaliteit, geluid, geur, hittestress, lichthinder en omgevingsveiligheid. De laatste met als indicator externe veiligheid. Deze zijn het meest relevant voor het niveau van de keuzevraagstukken voor de provinciale Omgevingsvisie. | Nee |
| | 17.10 | ProRail wenst u veel succes met de vaststelling van uw NRD en de uitwerking daarvan in het MER en het projectbesluit. Graag denkt ProRail vroegtijdig mee over plannen in de nabijheid van het spoor. | Dank voor uw opmerkingen, de NRD wordt uitgewerkt in het OER en het ontwerp van de actualisatie van de provinciale Omgevingsvisie NH2050. | Nee |
| **18**<br>**TenneT** | 18.1 | 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.<br><br>De kerntaken van TenneT zijn het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van bestaande en nieuwe ondergrondse en bovengrondse hoogspannings-verbindingen. De hoogspanningsverbindingen van TenneT zijn, zowel boven- als ondergronds, dan ook ruimtelijke relevant. Deze vitale infrastructuur dient daarom een gepaste structurele plaats te krijgen en te behouden in | Dank voor uw waardering van onze samenwerking. | Nee |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een verzekerde planologische situering gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding.<br><br>TenneT werkt in het kader van de Taskforce Energie-infrastructuur Noord-Holland nauw samen met de provincie, Liander en gemeenten om projecten te realiseren (werkspoor 1) en in gezamenlijkheid vorm te geven aan het energiesysteem van de toekomst (werkspoor 2).<br><br>Het plan geeft ons op dit moment geen aanleiding voor het maken van concrete opmerkingen over de inhoud ervan. Wel benutten we deze gelegenheid om te benadrukken dat we onze samenwerking waarderen en deze graag voortzetten. | | |

## Deel C. Ambtshalve wijzigingen NRD

| Paragraaf, pagina | Figuur/tabel/tekst, wat wijzigt | Nieuwe figuur/tabel/tekst |
|---|---|---|
| 3.3 Fase 2: Keuzes in beeld, pagina 9 | Figuur 3.2<br>In blokje tekst 0-variant (huidig beleid) wijzigen in botsingen huidig beleid, in blokjes van stel dat verkenningen schematische weergave wijzigen in geschetste kaarten, blokje met tekst Bevindingen (5/6) wijzigen in Keuzepalet met plaatje van voorkant van het document, blokje met tekst Adviezen op nieuwe ambities (12/6) wijzigen in Richtingen en ambities. Blokje met tekst NH 2050 verwijderen.<br><br>Onderschrift wijzigen in*:* Figuur 3.2: Weergave proces om te komen tot het keuzepalet *en de richtingen en ambities voor de geactualiseerde Omgevingsvisie* (provincie Noord-Holland) | Nieuwe figuur 3.2, zie bijlage 1<br><br>Figuur 3.2: Weergave proces om te komen tot het keuzepalet *en de richtingen en ambities voor de geactualiseerde Omgevingsvisie* (provincie Noord-Holland) |
| 4.1 Hoofdlijnen van de aanpak, pagina 12 | Figuur 4.1<br><br>Blokje Ruimtelijk Voorstel verwijderen, in blokje tekst 0-variant (huidig beleid) wijzigen in botsingen huidig beleid en plaatje verwijderen, in blokjes stel dat verkenningen de plaatjes verwijderen, tekst erboven wijzigen van verkenningen (naar oplossingsrichtingen) in Integrale verkenningen, tussen het blokje Alternatievenonderzoek en raakvlakanalyse en het blokje Voorkeursalternatief een blokje met de tekst concept Voorkeursalternatief plaatsen.<br><br>Toevoegen in de figuur een blokje met gebiedssessies en een blokje met Gebiedsuitspraken. | Nieuwe Figuur 4.1, zie bijlage 2 |
| 4.2 Afwegingsproces, pagina 14 | Figuur 4.2<br>met Tekst Richtingen en ambities toevoegen in blok keuzepalet, blok toevoegen met schaalniveau hele provincie en gebieden en bij blok Eén integraal eindbeeld tekst toevoegen: concept Voorkeursalternatief + gebiedsuitspraken | Nieuwe Figuur 4.2, zie bijlage 3 |

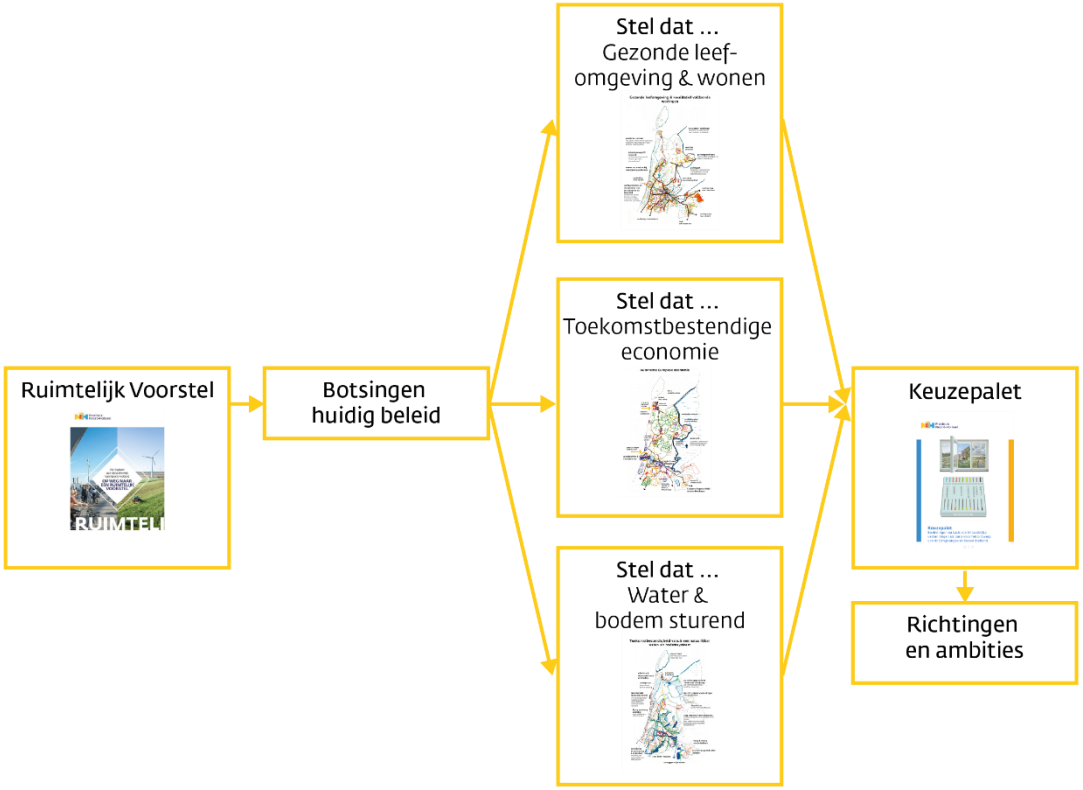
| | | |
|---|---|---|
| | Bij blok tekst Omgevingsvisie vervangen door Voorkeursalternatief<br>Onderschrift toevoegen: Figuur 4.2: Schematische weergave proces van de input van beleid en het onderzoek in de OER | *Figuur 4.2: Schematische weergave proces van de input van beleid en het onderzoek in de OER* |
| 5.3 Beoordelingskader, pagina 17 | De tekst: Dit zal in het OER worden toegelicht<br>vervangen door de volgende tekst: Dit beoordelingskader is van toepassing op alle dilemma's die onderzocht gaan worden. | Nieuwe tekst:<br><br>*Dit beoordelingskader is van toepassing op alle dilemma's die onderzocht gaan worden*. |
| 5.3 Beoordelingskader, pagina 18 | De tabel is met het bureau dat de OER gaat opstellen herijkt en aangepast om zoveel mogelijk aan te sluiten op de beschikbaarheid van data, de ingebrachte zienswijzen en de indicatoren van de provinciale Brede Basis Monitor.<br><br>In de tabel met het beoordelingskader moet de 2e kolom beoordelingsaspect zijn en de 3e kolom de indicatoren.<br><br>Bij het thema bodem en water zijn de beoordelingsaspecten drinkwater en grondwater samengevoegd tot beschikbaarheid van water. Het beoordelingsaspect Bodemkwaliteit en –vruchtbaarheid wijzigt in chemische en biologische bodemkwaliteit.<br><br>Bij het thema natuur en biodiversiteit wijzigt het beoordelingskader Natura 2000-gebieden in VHR natuurherstel (N2000).<br><br>Het thema Gezondheid wijzigt in Gezonde Leefomgeving, het thema Economische transitie in Economie en het thema Verstedelijking in Wonen.<br><br>Het beoordelingsaspect hittestress verhuist van thema Klimaatverandering naar thema Gezonde Leefomgeving met als indicator stedelijk hitte-eiland. | Voor de nieuwe tabel met beoordelingskader voor pagina 18, met beoordelingsaspecten en indicatoren, zie bijlage 4.<br><br>Aangepaste tekst:<br><br>De beschikbaarheid van specifieke data, actualiteit van thema's en ingebrachte zienswijzen op de NRD *hebben* aanleiding *ge*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. |

| | | |
|---|---|---|
| | Bij het thema Welzijn en leefbaarheid worden de beoordelingsaspecten sociale samenhang en mogelijkheden tot bewegen en recreatie vervangen door de beoordelingsaspecten verbondenheid, sociale veiligheid en gezond gedrag met bijbehorende indicatoren.<br><br>Bij thema Economie voegen we de beoordelingsaspecten Werkgelegenheid en Digitale infrastructuur toe. Voor digitale infrastructuur moeten we nog een indicator bepalen.<br><br>Bij het thema Mobiliteit verwijderen we beoordelingsaspect Internationale bereikbaarheid en splitsen we het beoordelingsaspect Bereikbaarheid weg, spoor, water, fiets in Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer en Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV.<br><br>Het thema Verstedelijking wijzigt in Wonen en we veranderen het beoordelingsaspect kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties in Woningaanbod.<br><br>Bij het thema Ruimtelijke kwaliteit wijzigen we de beoordelingsaspecten Cultuurhistorische waarden en Landschappelijke waarden in respectievelijk Cultuurhistorie en Landschap. Het beoordelingsaspect aardkundige waarden vervalt.<br><br>Het thema raakvlakken met interne en externe raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie en met ruimtevragen van andere overheden) verdwijnt uit de beoordelingstabel. Dit wordt per beoordelingsaspect in het OER meegenomen. | |
| 5.4 Wijze van effectbepaling | De eerste zin als volgt aanvullen:<br><br>Voor het bepalen van de effecten van de beleidsalternatieven wordt primair gebruik gemaakt van een kwalitatieve benadering, gebaseerd | Nieuwe tekst:<br><br>Voor het bepalen van de effecten van de beleidsalternatieven wordt primair gebruik gemaakt van een kwalitatieve benadering, |

| | | |
|---|---|---|
| | op reeds beschikbare informatie, beleidskaarten en studies*, en gebruik gemaakt van een app.*<br><br>Bij B**eoordeling per thema** de volgende tekst aan het eind toevoegen:<br><br>*In een werksessie zal besproken worden welke relaties het meest relevant zijn. Er kunnen combinaties van oplossingsrichtingen worden samengesteld en de effecten bekeken. Iteratief kan gezocht worden naar de meest optimale oplossingsrichting.* | gebaseerd op reeds beschikbare informatie, beleidskaarten en studies*, en gebruik gemaakt van een app.*<br><br>*In een werksessie zal besproken worden welke relaties het meest relevant zijn. Er kunnen combinaties van oplossingsrichtingen worden samengesteld en de effecten bekeken. Iteratief kan gezocht worden naar de meest optimale oplossingsrichting.* |
| 7.1 t/m 7.7 | De teksten onder het kopje Reikwijdte van de beoordeling en tabellen met beoordelingskader zijn verwijderd. | Niet van toepassing |
| 7.1 Water en bodem, pagina 27 | Toevoegen bij *Problematiek en overeenkomsten*<br>De provincie veronderstelt dat het voor een toekomstige waterhuishouding noodzakelijk is *om Water en Bodem meer ordenend te laten zijn*.<br>De volgende tekst verwijderen: ~~weloverwogen keuzes te maken in het gewenste beschermingsniveau van (water)gebieden en hierin te differentiëren in ruimtegebruik~~.<br><br>Toevoegen bij *Keuzevraagstukken*<br>Nog te maken keuzes gaan over de volgende dilemma's, hier toevoegen: *hoe ordenend we Water en Bodem willen laten zijn*<br><br>Toevoegen als nieuw dilemma<br>6. Grondwaterbeschermingsgebieden: het dilemma gaat over het uitbreiden van beschermingsgebieden versus het handhaven van het bestaande beschermingsregime in grondwaterbeschermings-gebieden. | Aangepaste tekst:<br><br>De provincie veronderstelt dat het voor een toekomstige waterhuishouding noodzakelijk is *om Water en Bodem meer ordenend te laten zijn*.<br><br>Nog te maken keuzes gaan over de volgende dilemma's, *hoe ordenend we Water en Bodem willen laten zijn:*<br><br>*6. Grondwaterbeschermingsgebieden: het dilemma gaat over het uitbreiden van beschermingsgebieden versus het handhaven van het bestaande beschermingsregime in grondwaterbeschermingsgebieden.* |
| 7.2 Personenmobiliteit en goederenmobiliteit, pagina 28 | De tekst van dilemma 1 over Schiphol aanpassen, zodat deze overeenkomt met de tekst van dilemma 5 bij paragraaf 7.4 wonen en economie | 1. **Gezonde leefomgeving rondom Schiphol:** Dit dilemma gaat in op de vraag of Schiphol kan groeien of dient te krimpen, *in relatie tot een gezonde leefomgeving van de regio.* |

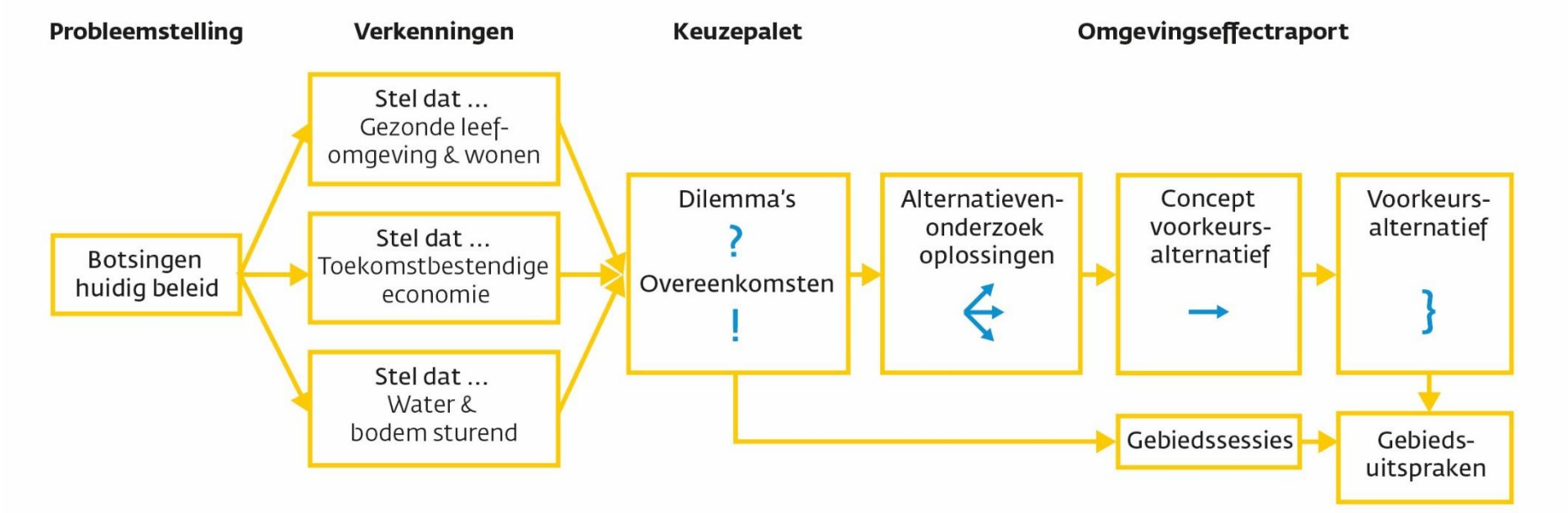
**Bijlagen**

**Bijlage 1 Nieuwe figuur 3.2**



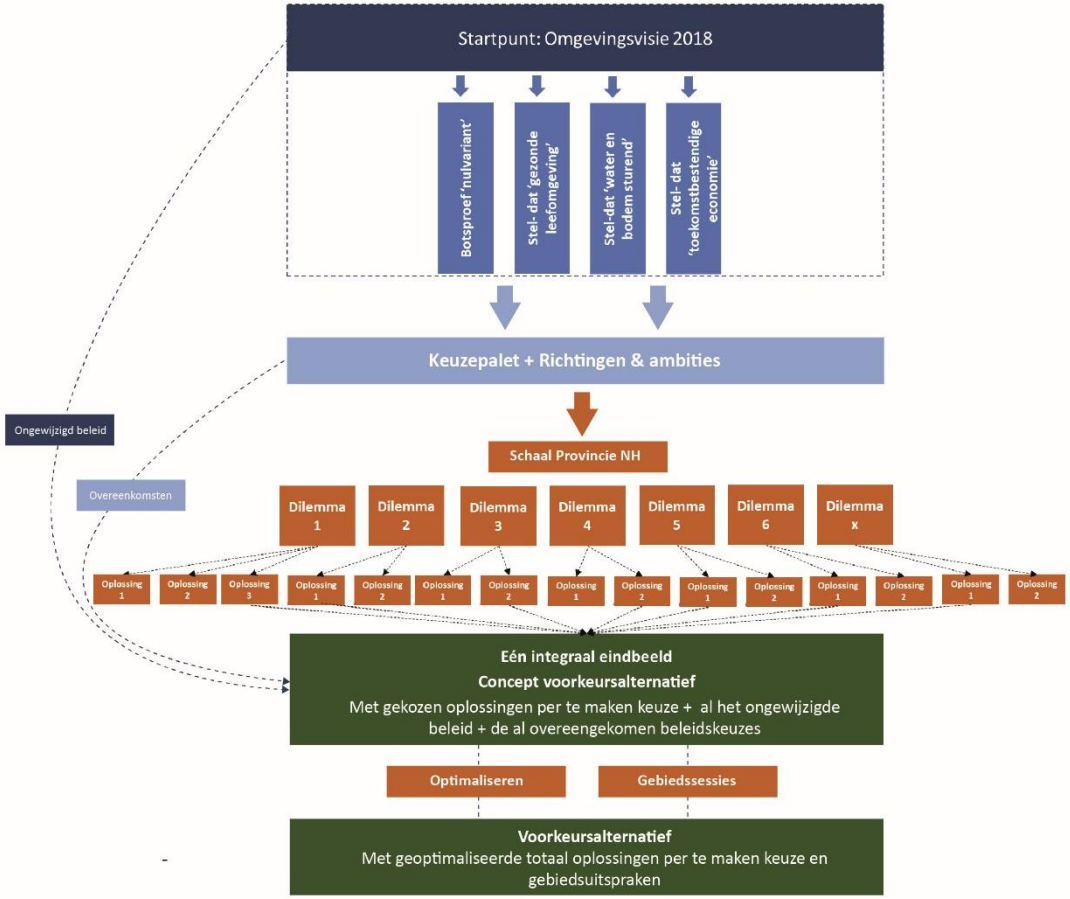

Figuur 3.2: Weergave proces om te komen tot het keuzepalet *en de richtingen en ambities voor de geactualiseerde Omgevingsvisie* (provincie Noord-Holland)

**Bijlage 2 Nieuwe figuur 4.1**




Figuur 4.1: Schematische weergave proces van het ruimtelijke voorstel en de OER

**Bijlage 3 Nieuwe figuur 4.2**




Figuur 4.2: Schematische weergave proces van de input van beleid en het onderzoek in de OER

**Bijlage 4 Nieuwe tabel met beoordelingskader voor pagina 18 van de NRD**

| Thema | Beoordelingsaspect | Indicatoren |
|---|---|---|
| Klimaatverandering | Wateroverlast | wateroverlast bij gebouwen<br>percentage verharding |
| | Waterveiligheid | overstromingsrisico |
| | Verdroging | omvang droogtegevoelige gebieden en lage waterbeschikbaarheid |
| | Verzilting | verzilting in gevoelige gebieden |
| Bodem en Water | Chemische en biologische bodemkwaliteit | chemische bodemkwaliteit<br>biologische bodemkwaliteit |
| | Bodemdaling | bodemdaling (metrisch) per tijdseenheid |
| | Beschikbaarheid van water | beschikbaarheid van drinkwater<br>watervoorraad |
| | Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater | kwaliteit oppervlaktewater<br>kwantiteit oppervlaktewater |
| Gezonde Leefomgeving | Luchtkwaliteit | concentraties NO2, PM10 en PM2,5 in de lucht |
| | Geluid | geluidgehinderden |
| | Geur | geurgehinderden |
| | Hittestress | stedelijk hitte-eiland |
| | Lichthinder | hemelhelderheid 's nachts |

| | | |
|---|---|---|
| | Omgevingsveiligheid | plaatsgebonden risico<br>aandachtgebieden |
| Welzijn en leefbaarheid | Verbondenheid | sociale cohesie<br>eenzaamheid |
| | Sociale veiligheid | mate van sociale veiligheid |
| | Gezond gedrag | ervaren gezondheid<br>beweegvriendelijke omgeving |
| Natuur en biodiversiteit | VHR –natuurherstel (N2000) | instandhoudingsdoelstellingen soorten en habitattypen in Natura 2000-gebieden |
| | Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000 | wezenlijke kenmerken en waarden (en beheertypen), omvang en verbondenheid van het NNN |
| | Biodiversiteit buiten NNN | leefgebieden binnen de provincie (natuurgebieden (weidevogelgebieden), landelijk gebied, stedelijk gebied/infranatuur, in en om het water), Soortendiversiteit en bijzondere soorten |
| Economie | Werkgelegenheid | balans vraag en aanbod |
| | Circulaire economie | aandeel circulaire bedrijven |
| | Duurzame landbouw | aandeel biologische landbouw ten opzichte van totaal en per bedrijfstype |
| | Digitale infrastructuur (kwaliteit en kwantiteit) | nog te bepalen |
| Wonen | Woningaanbod | balans vraag en aanbod<br>betaalbaarheid |
| | Voorzieningenniveau | aanbod van/afstand tot voorzieningen |

| | | |
|---|---|---|
| Energietransitie | Aandeel duurzame energie | omvang hernieuwbare energiebronnen t.o.v. totaal |
| | Energiegebruik | aantal petajoule per jaar |
| | Energie-infrastructuur | netcongestie |
| | Uitstoot broeikasgassen | uitstoot CO2, overige broeikasgassen |
| Mobiliteit | Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer | doorstroming auto |
| | Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV | afstand tot OV<br>aandeel verplaatsingen te voet/met de fiets tot 7.5 km |
| | Verkeersveiligheid | aantal slachtoffers |
| Ruimtelijke kwaliteit | Cultuurhistorie | beschermde / erkende gebieden |
| | Landschap | landschappelijke waarden: gebruikswaarde en belevingswaarden |
| | Archeologie | archeologische monumenten<br><br>archeologische waarden |

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0502279.100
definitief
25 november 2025

www.anteagroup.nl

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

projectnummer 0502279.100
definitief na zienswijzen
25 november 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 6

**3 Proces van de omgevingsvisie** 7
3.1 Routekaart 7
3.2 Fase 1: Overzicht in informatie 7
3.3 Fase 2: Keuzes in beeld 8
3.4 Fase 3: Keuzes maken 9
3.5 Fase 4 en 5: Besluitvorming 9
3.6 Planning en participatie 10

**4 Strategische inzet van het OER** 11
4.1 Hoofdlijnen van de aanpak 11
4.2 Afwegingsproces 12
4.3 Stappen in de mer-procedure 14

**5 Aanpak van het OER** 16
5.1 Onderzoeksstappen 16
5.2 Eerste stap: in beeld brengen van huidige situatie en referentiesituatie 16
5.3 Beoordelingskader 16
5.4 Wijze van effectbepaling 18
5.5 Aandachtspunten en raakvlakken 19
5.6 Aanpak passende beoordeling 19

**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 27
7.3 Energie-infrastructuur & opwek 28
7.4 Wonen en economie 28
7.5 Landbouw en natuur 29
7.6 Recreatie 29
7.7 Cultuur & voorzieningen + Landschap & erfgoed 30

**Begrippenlijst** 31

# 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?*

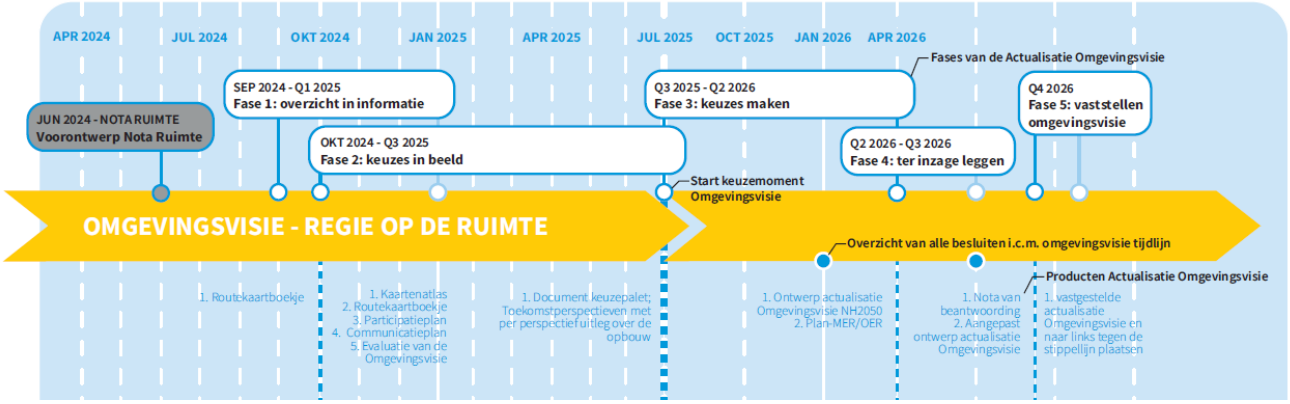
Het proces begon met de vaststelling van de startnotitie 'Regie op de Ruimte' en het 'Ruimtelijk Voorstel' op 30 september 2024. Het Ruimtelijk Voorstel agendeert de ruimtelijke vraagstukken waarvoor keuzes nodig zijn, zonder zelf al keuzes te maken. Het laat zien dat er minimaal een kwart meer ruimte 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 zijn van keuzes die gemaakt worden 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.

## 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.

[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".

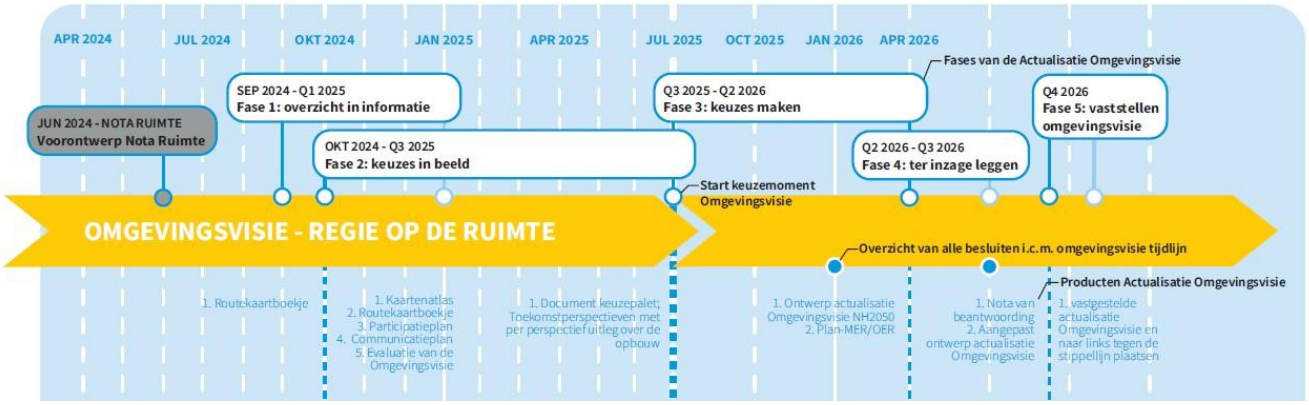
# 3 Proces van de omgevingsvisie

## 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

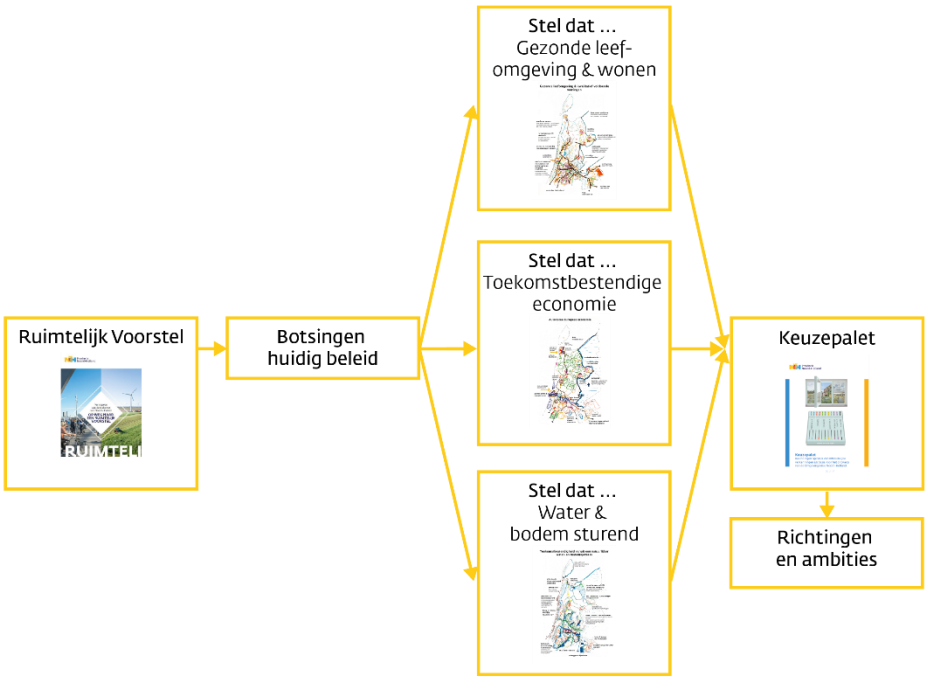
vormde het startsein voor een traject waarin de provincie, samen met partners en belanghebbenden, toewerkt naar een strategische koers voor de ruimtelijke inrichting van Noord-Holland richting 2050.

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 en de richtingen en ambities voor de geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050 (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.

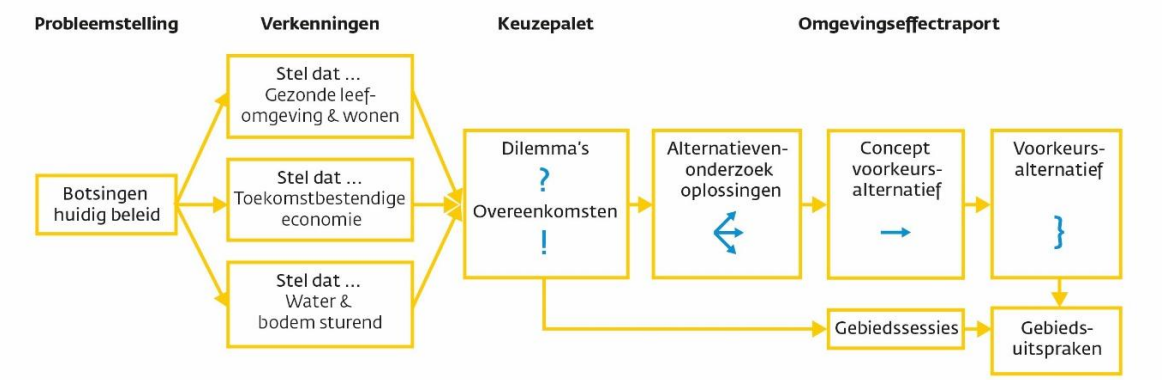
Afstemming met overheden vindt plaats via bestaande bestuurlijke lijnen, zoals het interbestuurlijk Afstemmingsoverleg en platform MRA. Daarnaast worden belanghebbenden actief betrokken via themabijeenkomsten, werksessies en consultatierondes. Voor inwoners is een brede online participatiecampagne opgezet 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.

Beleidskeuzes waar geen dilemma's voor zijn beschreven kunnen voortkomen uit de analyse van de deelgebieden (gebiedsgerichte benadering), waarbij concrete beleidsuitspraken over die gebieden gedaan worden en deze input leveren voor het (concept) voorkeurs-alternatief. In gebiedssessies zullen deze gebiedsuitspraken voorbereid worden. In gebiedssessies zullen deze gebiedsuitspraken voorbereid worden.

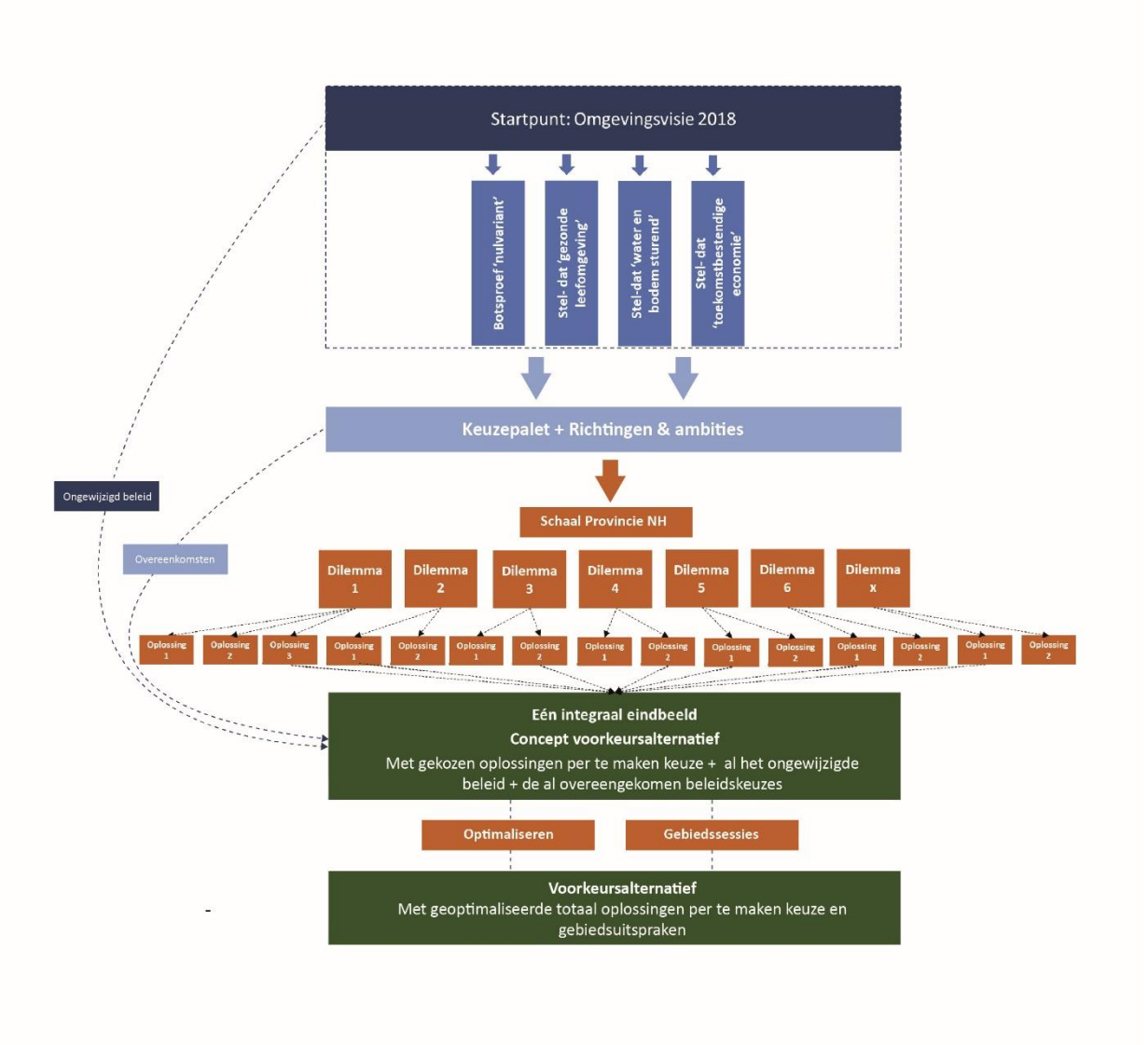
## 4.2 Afwegingsproces

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.

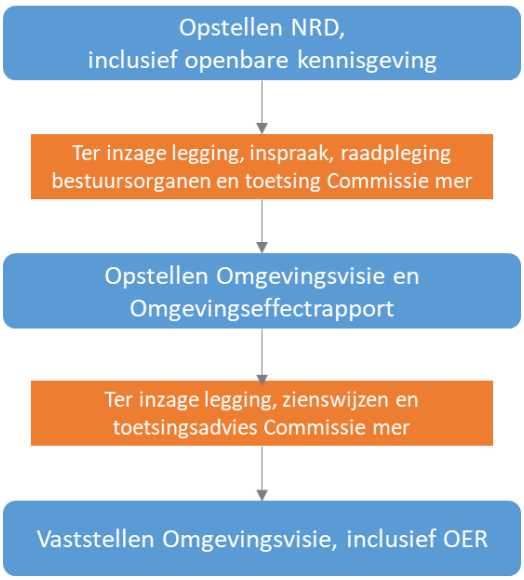
- Stap 3: Het OER geeft input om een gewogen besluit per dilemma te nemen. De samenstelling van al deze gekozen oplossingsrichtingen, tezamen met het overeind blijvende omgevingsbeleid van de Omgevingsvisie NH 2050 (2018) én de keuzerichtingen waarvoor géén alternatievenonderzoek nodig is (de "overeenkomsten"), 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.




*Figuur 4.2: Schematische weergave proces van de input van beleid en het onderzoek in de OER*

## 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 autonome ontwikkeling, en gezamenlijk 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. Dit beoordelingskader is van toepassing op alle dilemma's die onderzocht gaan worden.

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 hebben aanleiding gegeven om het

beoordelingskader 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 | Wateroverlast bij gebouwen<br>Percentage verharding |
| | Waterveiligheid | Overstromingsrisico |
| | | |
| | Verdroging | Omvang droogtegevoelige gebieden en lage waterbeschikbaarheid |
| | Verzilting | Verzilting in gevoelige gebieden |
| **Bodem en water** | Chemische en biologische bodemkwaliteit | Chemische bodemkwaliteit Biologische bodemkwaliteit |
| | Bodemdaling | Bodemdaling (metrisch) per tijdseenheid |
| | Beschikbaarheid van water | Beschikbaarheid van drinkwater<br>Watervoorraad |
| | Oppervlaktewater | Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater |
| **Gezonde leefomgeving** | Luchtkwaliteit | Concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ in de lucht |
| | Geluid | Geluidgehinderden |
| | Geur | Geurgehinderden |
| | Hittestress | Stedelijk hitte-eiland |
| | Lichthinder | Hemelhelderheid 's nachts |
| | Omgevingsveiligheid | Plaatsgebonden risico<br>Aandachtsgebieden |
| **Natuur en biodiversiteit** | VHR- natuurherstel (N 2000) | Instandhoudingsdoelstellingen soorten en habitattypen in Natura 2000-gebieden |
| | Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000 | Wezenlijke kenmerken en waarden (en beheertypen), omvang en verbondenheid van het NNN |
| | Biodiversiteit buiten NNN | Leefgebieden binnen de provincie (natuurgebieden, weidevogelgebieden, landelijk gebied, stedelijk gebied/infranatuur, in en om het water), Soortendiversiteit en bijzondere soorten |
| **Welzijn en leefbaarheid** | Verbondenheid | Sociale cohesie<br>Eenzaamheid |
| | Sociale veiligheid | Mate van sociale veiligheid |
| | Gezond gedrag | Ervaren gezondheid<br>Beweegvriendelijke omgeving |
| **Economie** | Werkgelegenheid | Balans vraag en aanbod |
| | Circulaire economie | Aandeel circulaire bedrijven |
| | Duurzame landbouw | Aandeel biologische landbouw t.o.v. totaal en per bedrijfstype |
| | Digitale infrastructuur | Nog te bepalen |
| **Energietransitie** | Aandeel duurzame energie | Omvang van hernieuwbare energiebronnen t.o.v. totaal (wind, zon, water, thermisch etc.) |
| | Energiegebruik | Aantal petajoule per jaar |
| | Energie-infrastructuur | Netcongestie n |

| | | |
|---|---|---|
| | Uitstoot broeikasgassen | Uitstoot $CO_2$, overige broeikasgassen |
| **Mobiliteit** | Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer | Doorstroming auto |
| | Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV | Afstand tot OV<br>Aandeel verplaatsingen te voet/met de fiets tot 7,5 km |
| | Verkeersveiligheid | Aantal slachtoffers |
| **Wonen** | Woningaanbod | Balans vraag en aanbod<br>Betaalbaarheid |
| | Voorzieningenniveau | Aanbod van /afstand tot voorzieningen |
| **Ruimtelijke kwaliteit** | Cultuurhistorie | Beschermde/erkende gebieden |
| | Landschap | Landschappelijke waarden:<br>Gebruikswaarde en belevingswaarden |
| | | |
| | Archeologie | Archeologische monumenten<br>Archeologische waarden |

## 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, en gebruik gemaakt van een app. 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

[2] Welke perspectieven gehanteerd worden verschilt per dilemma. Voor ieder dilemma wordt verklaard vanuit welke perspectieven naar het dilemma gekeken wordt.

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.
In een werksessie zal besproken worden welke relaties het meest relevant zijn. Er kunnen combinaties van oplossingsrichtingen worden samengesteld en de effecten bekeken. Iteratief kan gezocht worden naar de meest optimale oplossingsrichting.

#### 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 Aandachtspunten en raakvlakken

Van de verschillende oplossingsrichtingen worden kansen en risico's onderzocht. Daarbij wordt ook, indien mogelijk, gekeken naar gebiedsuitspraken. Uit de beoordeling van de oplossingsrichtingen volgen aandachtspunten, waaronder eventuele raakvlakken, benodigd voor het samenstellen van het concept-voorkeursalternatief. Ook zal per aspect naar de benodigde ruimte gekeken worden.

Met deze analyse 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 analyse 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.

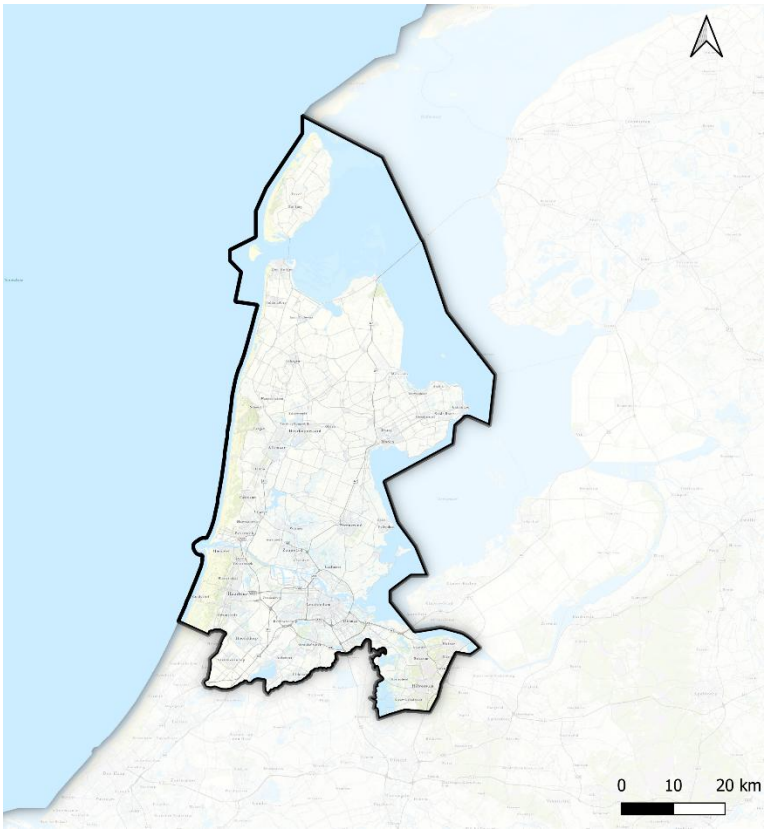
Er wordt niet voorzien dat er in het kader van de passende beoordeling stikstofdepositieberekeningen plaats zullen vinden, maar indien het voorkeursalternatief voldoende concreet blijkt, kunnen indicatieve berekeningen uitgevoerd worden. Deze berekeningen zijn vooral bedoeld om in orde van grootte iets 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 grote rol in de economie van de provincie en Nederland als geheel. Tegelijkertijd kent de provincie ook regio's waar de economische structuur versterkt kan worden, zoals in Noord-Holland Noord, waar de beroepsbevolking afneemt, maar waar ook kansen liggen in de economische kracht van de regio op het gebied van agri&food, water en duurzame energie. .

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. Een leidend principe is dat we energie-infrastructuur ontwikkelen met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving. Wij houden rekening met de noodzakelijke uitbreidingen van het hoogspanningsnet (groter dan 220kV) en sluiten hierbij aan op de netvisies en investeringsplannen van Liander en TenneT en het Programma Energiehoofdstructuur en de Nota Ruimte van het Rijk.

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, ProRail, 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) en de woondeals voor NHN en addendum, bepalen 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), de woondeal NHN 2.0 (2023) en addendum (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 en de drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden. 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 het 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 beantwoordt de vraag of de huidige waterveiligheidsniveaus overal in de provincie gehandhaafd worden.
5. **Drinkwatergebieden**: het dilemma gaat over het al dan niet uitbreiden en beschermen van drinkwatergebieden.
6. **Grondwaterbeschermingsgebieden**: het dilemma gaat over het uitbreiden van beschermingsgebieden versus het handhaven van het bestaande beschermingsregime in grondwaterbeschermingsgebieden.

## 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, in relatie tot een gezonde leefomgeving van de regio.
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.

## 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 2.0 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 uitgangspunten uit de Energievisie 2.0 gaan specifiek over energieknooppunten, opwek en aanlanding van wind op zee. Daarbij zijn de leidende principes uit deze Energievisie 2.0 de uitgangspunten voor het onderzoek. Daarnaast heeft de provincie een dilemma rondom een 380kV-voorziening 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 aan de orde of de aangewezen locaties van de knooppunten 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.
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.

## 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.
6. **Industrie en woningen:** Krimp of groei van industrie versus meer of minder ruimte voor woningbouw.

## 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. **Landbouw en natuur:** Dit dilemma gaat over het aanpassen van de landbouw en natuur versus gewijzigde randvoorwaarden. .
3. **Grondgebonden landbouw:** Dit dilemma gaat over sturing op ongebonden grondteelt in gesloten systemen versus het blijven stimuleren van grondgebonden landbouw.
4. **Kwalitatieve natuur:** zetten we buiten de natuurgebieden overal in op een Basiskwaliteit Natuur versus focussen we buiten de natuurgebieden op een groenblauw raamwerk.
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).

## 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.

## 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.

# 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

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0502279.100
definitief
25 november ~~30 juni~~ 2025

www.anteagroup.nl

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Omgevingseffectrapportage actualisatie Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

projectnummer 0502279.100
definitief na zienswijzen
25~~30~~ november~~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 11~~10~~
3.6 Planning en participatie 11

**4 Strategische inzet van het OER** 13~~12~~
4.1 Hoofdlijnen van de aanpak 13~~12~~
4.2 Afwegingsproces 14~~13~~
4.3 Stappen in de mer-procedure 16~~15~~

**5 Aanpak van het OER** 18~~17~~
5.1 Onderzoeksstappen 18~~17~~
5.2 Eerste stap: in beeld brengen van huidige situatie en referentiesituatie 18~~17~~
5.3 Beoordelingskader 18~~17~~
5.4 Wijze van effectbepaling 20~~19~~
5.5 Raakvlakanalyse 21~~20~~
5.6 Aanpak passende beoordeling 22~~20~~

**6 Huidige en autonome situatie** 23~~21~~
6.1 Gebiedskenmerken Noord-Holland 23~~21~~
6.2 Autonome ontwikkelingen 25~~23~~
6.3 Huidig provinciaal omgevingsbeleid 26~~24~~
6.4 Nulvariant 27~~25~~

**7 Keuzevraagstukken** 29~~27~~
7.1 Water en bodem 29~~27~~
7.2 Personenmobiliteit & goederenmobiliteit 30~~28~~
7.3 Energie-infrastructuur & opwek 31~~29~~
7.4 Wonen en economie 33~~31~~
7.5 Landbouw en natuur 34~~32~~
7.6 Recreatie 36~~34~~
7.7 Cultuur & voorzieningen + Landschap & erfgoed 38~~36~~

**Begrippenlijst** 40~~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?*

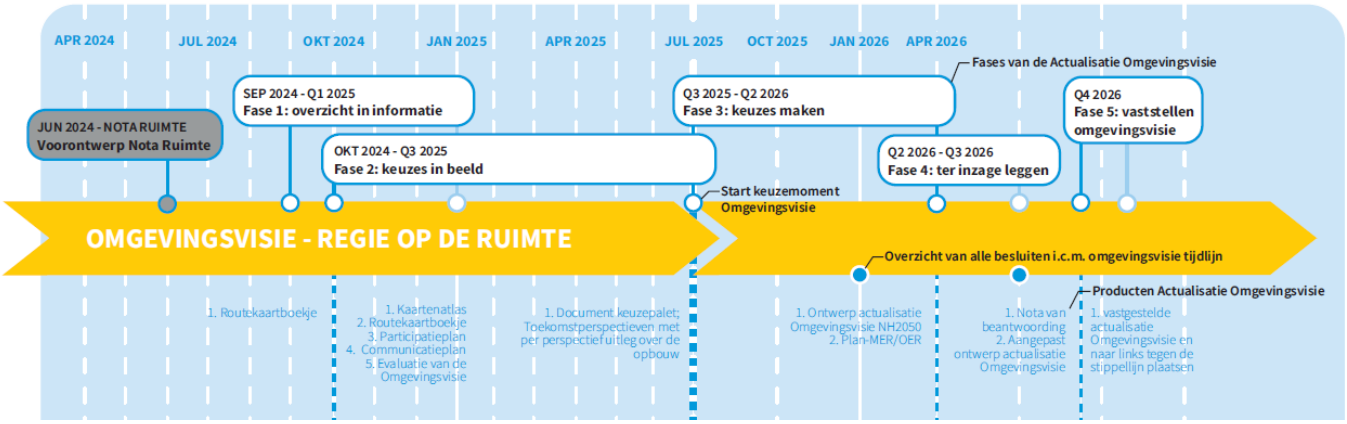
Het proces begon met de vaststelling van de startnotitie 'Regie op de Ruimte' en het 'Ruimtelijk Voorstel' op 30 september 2024. Het Ruimtelijk Voorstel agendeert de ruimtelijke vraagstukken waarvoor keuzes nodig zijn, zonder zelf al keuzes te maken. Het laat zien dat er minimaal een kwart meer ruimte 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 zijn van keuzes die gemaakt worden 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.

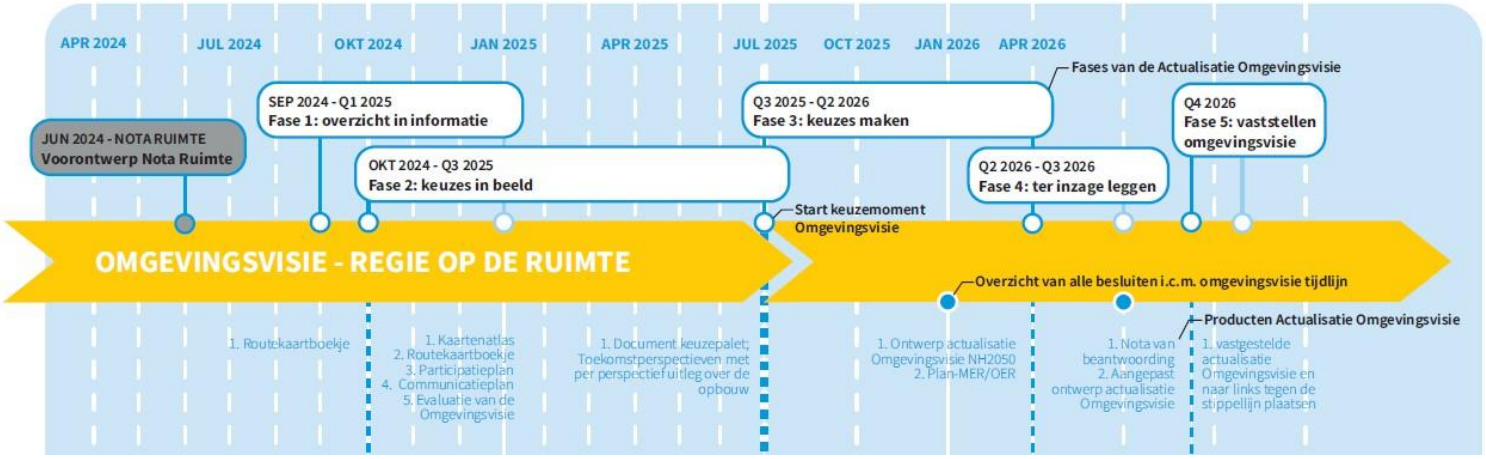
# 3 Proces van de omgevingsvisie

## 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

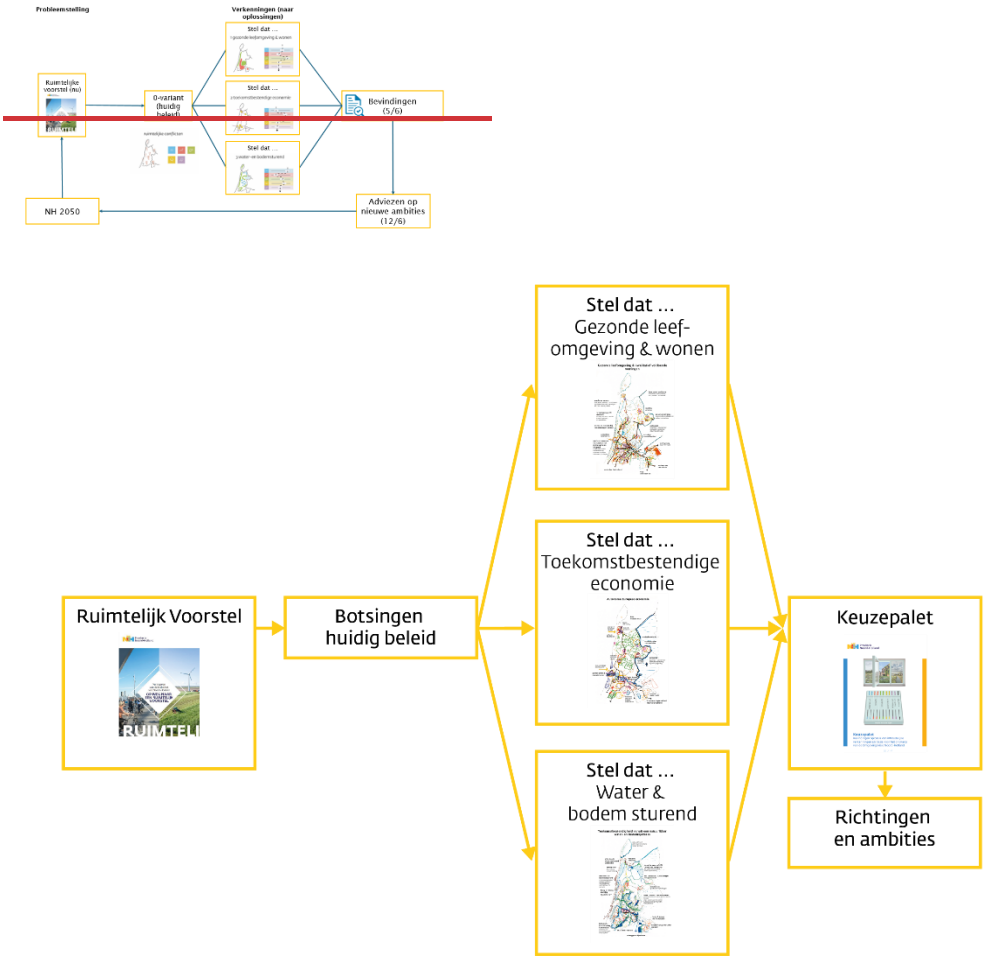
vormde het startsein voor een traject waarin de provincie, samen met partners en belanghebbenden, toewerkt naar een strategische koers voor de ruimtelijke inrichting van Noord-Holland richting 2050.

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 en de richtingen en ambities voor de geactualiseerde Omgevingsvisie NH2050 (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.

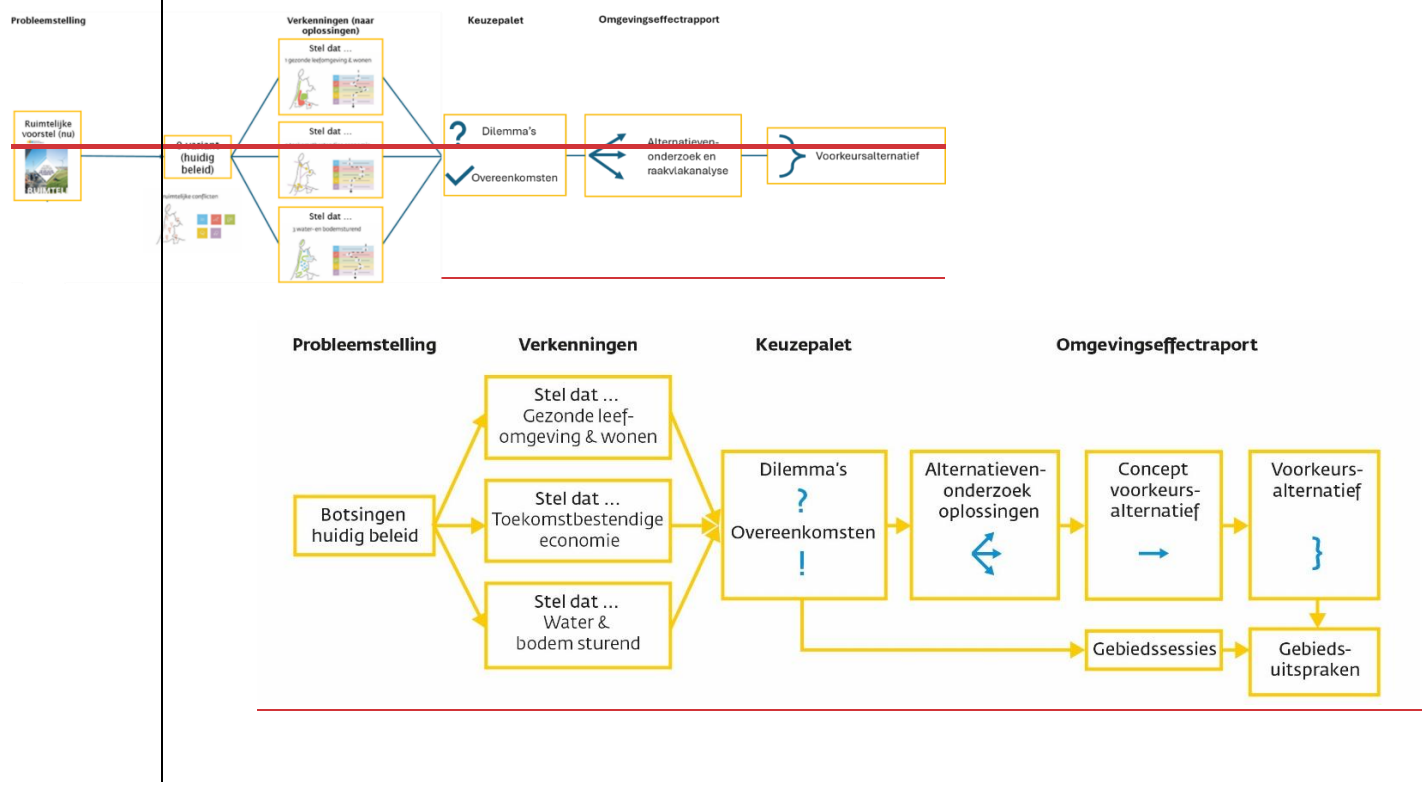
Afstemming met overheden vindt plaats via bestaande bestuurlijke lijnen, zoals het interbestuurlijk Afstemmingsoverleg en platform MRA. Daarnaast worden belanghebbenden actief betrokken via themabijeenkomsten, werksessies en consultatierondes. Voor inwoners is een brede online participatiecampagne opgezet 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.

Beleidskeuzes waar geen dilemma's voor zijn beschreven kunnen voortkomen uit de analyse van de deelgebieden (gebiedsgerichte benadering), waarbij concrete beleidsuitspraken over die gebieden gedaan worden en deze input leveren voor het (concept) voorkeurs-alternatief. In gebiedssessies zullen deze gebiedsuitspraken voorbereid worden. In gebiedssessies zullen deze gebiedsuitspraken voorbereid worden.

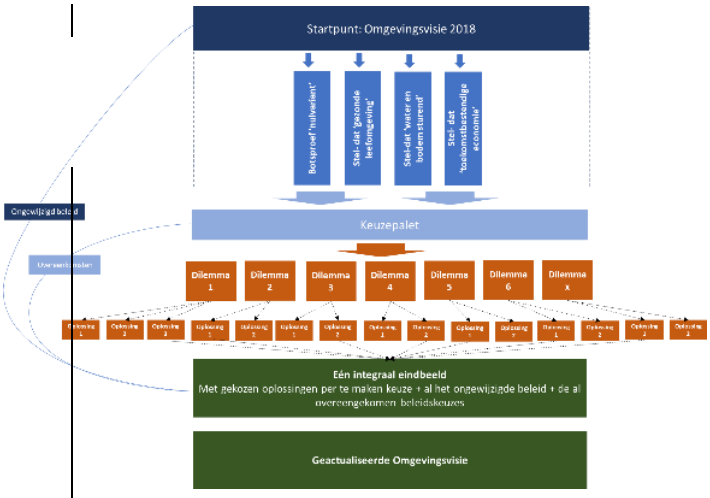
## 4.2 Afwegingsproces

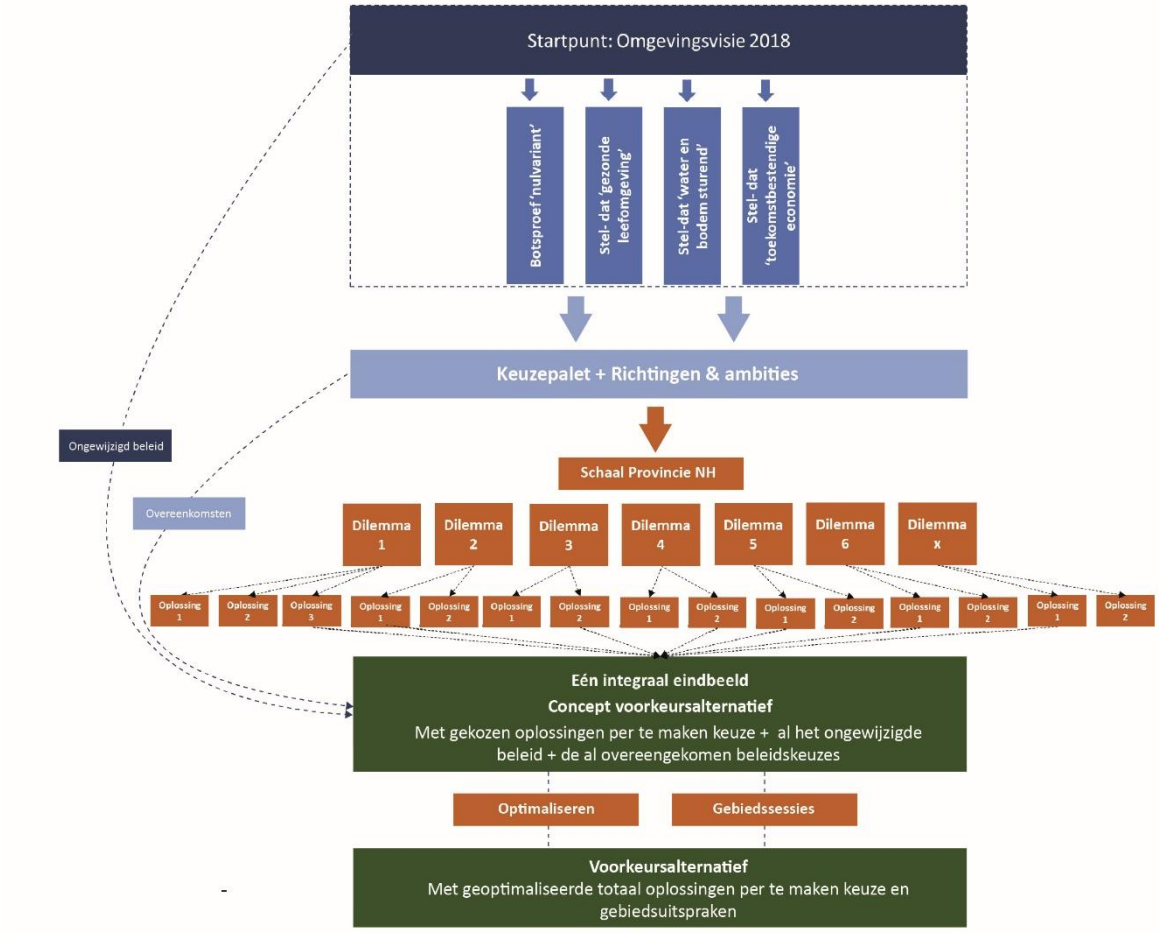
Het OER-traject is vooral gefocust op de fase die ná de stel-dat-verkenningen volgen, en gaat daarin specifiek in op het genereren van beslisinformatie over de dilemma's. Dit principe is in onderstaand schema op hoofdlijnen weergegeven. Aan iedere kleur in het schema (blauw, oranje, groen) is een stap 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.

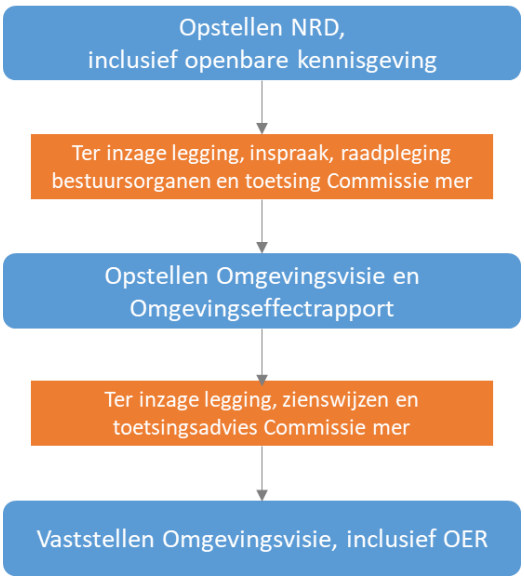



*Figuur 4.2: Schematische weergave proces van de input van beleid en het onderzoek in de OER*

## 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 autonome ontwikkeling, en gezamenlijk 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. Dit beoordelingskader is van toepassing op alle dilemma's die onderzocht gaan worden.

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 hebben~~kunnen~~ aanleiding gegeven

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 | Wateroverlast bij gebouwen<br>Percentage ~~Omvang~~ verharding ~~vs neerslag~~ |
| | Waterveiligheid | Overstromingsrisico |
| | ~~Hittestress~~ | ~~Verhouding verhard oppervlak versus groen en water~~ |
| | Verdroging | Omvang droogtegevoelige gebieden ~~met droogtestress~~ en lage waterbeschikbaarheid |
| | Verzilting | Verzilting in gevoelige gebieden~~Toename kwel~~ |
| **Bodem en water** | Chemische en biologische ~~B~~bodemkwaliteit ~~en vruchtbaarheid~~ | Chemische~~B~~ bodemkwaliteit~~ en vruchtbaarheid~~ Biologische bodemkwaliteit |
| | Bodemdaling | Bodemdaling (metrisch) per tijdseenheid |
| | Beschikbaarheid van water~~Kwaliteit en kwantiteit grondwater~~ | Beschikbaarheid van drinkwater~~Kwaliteit en kwantiteit grondwater~~<br>Watervoorraad |
| | ~~Kwaliteit en kwantiteit o~~Oppervlaktewater | Kwaliteit en kwantiteit oppervlaktewater~~, inclusief verzilting~~ |
| **Gezonde leefomgeving~~heid~~** | Luchtkwaliteit | Concentraties $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ in de lucht ~~en daaraan blootgestelden~~ |
| | Geluid | Geluidgehinderden |
| | Geur | Geurgehinderden |
| | Hittestress | Stedelijk hitte-eiland |
| | Lichthinder | Hemelhelderheid 's nachts |
| | Omgevingsveiligheid | Plaatsgebonden risico<br>~~Inwoners binnen a~~Aandachtsgebieden |
| **Natuur en biodiversiteit** | VHR- natuurherstel (N 2000)~~-gebieden~~ | ~~Staat van i~~Instandhoudingsdoelstellingen soorten en habitattypen in Natura 2000-gebieden |
| | Natuurnetwerk Noord-Holland buiten N2000 | Wezenlijke kenmerken en waarden (en beheertypen), omvang en verbondenheid van het NNN |
| | Biodiversiteit buiten NNN | Leefgebieden binnen de provincie (natuurgebieden, weidevogelgebieden, landelijk gebied, stedelijk gebied/infranatuur, in en om het water), ~~Omvang bio~~Soortendiversiteit en bijzondere~~: aantal~~ soorten ~~en groepen en omvang leefgebieden~~ |
| **Welzijn en leefbaarheid** | Verbondenheid ~~Sociale samenhang~~ | Sociale cohesie<br>Eenzaamheid<br>~~Bereikbaarheid van sociale voorzieningen~~ |
| | Sociale veiligheid | Mate van sociale veiligheid |
| | Gezond gedrag ~~Mogelijkheden tot bewegen en recreatie~~ | Ervaren gezondheid<br>Beweegvriendelijke omgeving~~Kwantiteit, kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen~~ |
| **Economi~~esche transitie~~** | Werkgelegenheid | Balans vraag en aanbod |

| | | |
|---|---|---|
| | Circulaire economie | Aandeel circulaire bedrijven<br>~~Kansen op een circulaire economie in de aanleg-, gebruik- en herstelfase~~ |
| | Duurzame landbouw | Aandeel~~reaal~~ biologische landbouw ~~vs~~t.o.v. totaal en per bedrijfstype~~grondgebonden/intensieve landbouw, areaal glastuinbouw~~ |
| | Digitale infrastructuur | Nog te bepalen |
| **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)~~ | Netcongestie ~~Omvang van boven- en ondergrondse voorzieningen~~ |
| | Uitstoot broeikasgassen | Uitstoot $CO_2$, overige broeikasgassen~~methaan lachgas~~ |
| **Mobiliteit** | Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer<br>~~Internationale bereikbaarheid (mainports Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports)~~ | Doorstroming auto<br>~~Milieugebruiksruimte van mainports~~ |
| | Bereikbaarheid langzaam verkeer en OV~~weg, spoor, water, fiets~~ | Afstand tot OV<br>Aandeel verplaatsingen te voet/met de fiets tot 7,5 km<br>~~Knelpunten en capaciteit tussen herkomst en bestemming~~ |
| | Verkeersveiligheid | Aantal slachtoffers |
| **Wonen~~Verstedelijking~~** | Woningaanbod~~Kwantiteit en kwaliteit van woon- en werklocaties~~ | Balans vraag en aanbod<br>Betaalbaarheid<br>~~Kwantiteit en kwaliteit woon- en werklocaties~~ |
| | Voorzieningenniveau | Aanbod van /afstand tot voorzieningen ~~binnen een gebied (ziekenhuizen, onderwijs en winkelgebieden)~~ |
| **Ruimtelijke kwaliteit** | Cultuurhistorie~~sche waarden~~ | Beschermde/erkende gebieden |
| | Landschap~~pelijke waarden~~ | Landschappelijke waarden:<br>Gebruikswaarde~~-~~ en~~,~~ belevings~~- en toekomst~~waarden |
| | | ~~Beschermde aardkundige waarden~~ |
| | Archeologie | ~~Gebieden van provinciaal belang en a~~Archeologische monumenten<br>Archeologische waarden |
| | ~~Interne raakvlakken (strijdigheid met andere ruimtevragers in de omgevingsvisie)~~ | ~~Mate van interferentie met andere dilemma's / keuzes~~ |
| | | ~~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, en gebruik

gemaakt van een app. 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.
In een werksessie zal besproken worden welke relaties het meest relevant zijn. Er kunnen combinaties van oplossingsrichtingen worden samengesteld en de effecten bekeken. Iteratief kan gezocht worden naar de meest optimale oplossingsrichting.

### 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 Aandachtspunten en ~~R~~raakvlakken~~analyse~~

Van de verschillende oplossingsrichtingen worden kansen en risico's onderzocht. Daarbij wordt ook, indien mogelijk, gekeken naar gebiedsuitspraken. Uit de beoordeling van de oplossingsrichtingen volgen

[2] Welke perspectieven gehanteerd worden verschilt per dilemma. Voor ieder dilemma wordt verklaard vanuit welke perspectieven naar het dilemma gekeken wordt.

aandachtspunten, waaronder eventuele raakvlakken, benodigd voor het samenstellen van het concept-voorkeursalternatief. Ook zal per aspect naar de benodigde ruimte gekeken worden.

Met deze ~~raakvlak~~analyse 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 ~~raakvlak~~analyse 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.

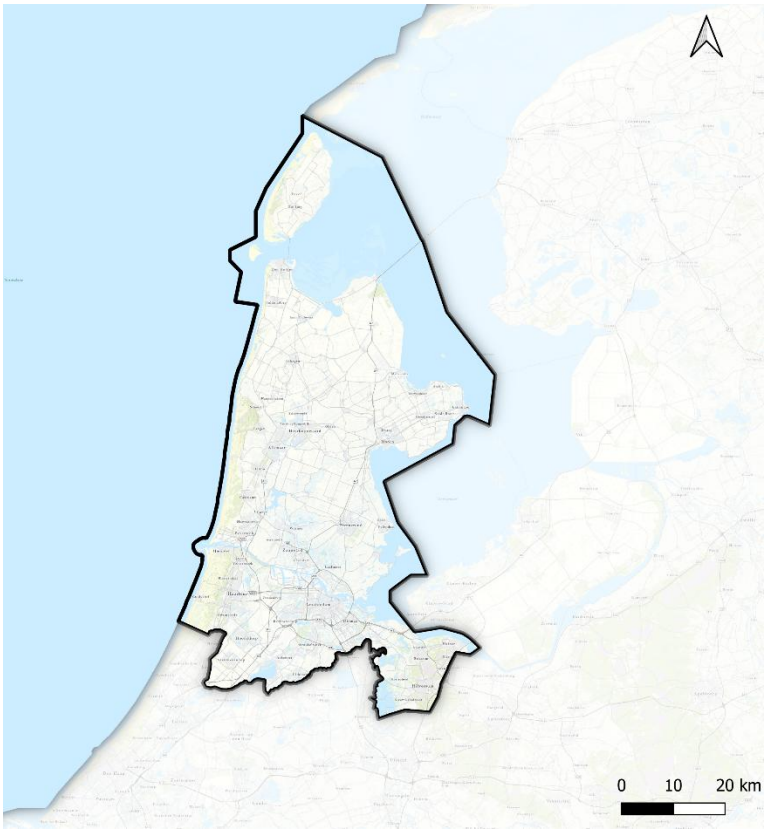
Er wordt niet voorzien dat er in het kader van de passende beoordeling stikstofdepositieberekeningen plaats zullen vinden, maar indien het voorkeursalternatief voldoende concreet blijkt, kunnen indicatieve berekeningen uitgevoerd worden. Deze berekeningen zijn vooral bedoeld om in orde van grootte iets 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~~grote rol in de economie van de provincie en Nederland als geheel. Tegelijkertijd kent de provincie ook regio's waar de economische structuur versterkt kan worden, zoals in Noord-Holland Noord, waar de beroepsbevolking afneemt, maar waar ook kansen liggen in de economische kracht van de regio op het gebied van agri&food, water en duurzame energie. ~~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. Een leidend principe is dat we energie-infrastructuur ontwikkelen met aandacht voor omgevingskwaliteit en gezonde leefomgeving. Wij houden rekening met de noodzakelijke uitbreidingen van het hoogspanningsnet (groter dan 220kV) en sluiten hierbij aan op de netvisies en investeringsplannen van Liander en TenneT en het Programma Energiehoofdstructuur en de Nota Ruimte van het Rijk.

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, ProRail, 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) en de woondeals voor NHN en addendum, bepalen~~alt~~ 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), de woondeal NHN 2.0 (2023) en addendum (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 en de drinkwater/grondwaterbeschermingsgebieden. 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 hetde 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 beantwoordt de vraag of de huidige waterveiligheidsniveaus overal in de provincie gehandhaafd wordent.
5. **Drinkwatergebieden**: het dilemma gaat over het al dan niet uitbreiden en beschermen van drinkwatergebieden.
6. **Grondwaterbeschermingsgebieden**: het dilemma gaat over het uitbreiden van beschermingsgebieden versus het handhaven van het bestaande beschermingsregime in grondwaterbeschermingsgebieden.

~~*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.~~,~~ in relatie tot een gezonde leefomgeving van de regio.
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 2.0 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 uitgangspunten uit de Energievisie 2.0 ~~dilemma's~~ gaan specifiek over energieknooppunten, opwek en aanlanding van wind op zee. Daarbij zijn de leidende principes uit deze Energievisie 2.0 de uitgangspunten voor het onderzoek. Daarnaast heeft de provincie een dilemma rondom een 380kV-voorziening~~en~~ 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 aa~~m~~n de orde of de aangewezen locaties van de knooppunten 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.
~~5.~~6. **Industrie en woningen:** Krimp of groei van industrie versus meer of minder ruimte voor woningbouw.

~~*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 L**~~**landbouw en natuurgronden~~:** Dit dilemma gaat over het aanpassen van de landbouw en natuur versus gewijzigde randvoorwaarden. ~~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:** zetten we buiten de natuurgebieden overal in op een Basiskwaliteit Natuur versus focussen we buiten de natuurgebieden op een groenblauw raamwerk. ~~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.~~

| Thema~~Klimaatverandering~~ | Beoordelingskader~~Adaptieve landschappen~~ | Indicator~~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

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**

15 DEC. 2025

**Kenmerk**

2146127/2461677

**Uw kenmerk**

**Betreft: Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte.

## Inleiding

Nederland staat voor grote ruimtelijke opgaven, onder meer op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, energie, defensie, economie, landbouw en natuur. Stuk voor stuk opgaven die vragen om ruimte, terwijl die steeds schaarser wordt. Daarom heeft het kabinet, op voorstel van de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) de ontwerp-Nota Ruimte bekend gemaakt. In deze nota staan de nationale ruimtelijke keuzes en richtingen voor Nederland voor de periode tot 2050 en met een doorkijk naar 2100. De nota geeft richting aan hoe we wonen en werken, maar ook aan de inrichting van de natuur, landbouw, energievoorziening, bereikbaarheid, water en bodem. Momenteel ligt de ontwerp-Nota Ruimte ter inzage. Iedereen heeft tot en met 15 december 2025 de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

## Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord

Wij hebben besloten om samen met de gemeenten in Noord-Holland Noord (hierna: NHN) en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier te reageren op de ontwerp Nota Ruimte. Wij werken met deze partijen intensief samen aan het versterken van de regionale samenwerking en het opstellen van een ruimtelijk koersdocument, het Ontwikkelperspectief NHN. Een traject dat de NHN-opgaven in beeld brengt en duidelijk maakt op welke grensoverschrijdende ruimtelijke opgaven de komende jaren samen gewerkt moet worden. Met het Ontwikkelperspectief NHN bouwen de partijen verder aan een krachtig NHN.

De ontwerp Nota Ruimte biedt waardevolle aanknopingspunten voor het verder bouwen aan een krachtig NHN. Maar provincie, gemeenten en hoogheemraadschap zijn het met een paar onderwerpen in de ontwerp Nota Ruimte niet eens en verzoeken het Rijk om een aantal aanpassingen in de definitieve nota door te voeren.

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

In de zienswijze wordt aan het Rijk aangeboden om samen verder te werken aan de ontwikkeling van NHN als onderdeel van een compleet Nederland. Daarbij wordt om partnerschap gevraagd en commitment op zowel de korte als de lange termijn. De regio NHN herkent zich niet in de indeling van het overgrote deel van Noord-Holland Noord binnen de ruimtelijk-economische strategie 'Versterken'. De categorie "Versterken" heeft als uitgangpunt dat de autonome groei op lange termijn beperkt is en de basis voor sterke groei ontbreekt. Deze classificatie doet geen recht aan de opgaven, ambities en potenties van NHN en de inzet op verdere ontwikkeling tot een regio in balans. Daarom wordt verzocht om de regio NHN te bestempelen als 'Stimuleren' en te classificeren als L-centrumstadregio. Het is daarbij wel belangrijk dat er keuzes gemaakt worden over de ontwikkeling van de regio. Daarnaast wordt het ministerie van VRO verzocht om de volgende aanpassingen in de Nota Ruimte:

- Neem de volledige lijst met regionale grootschalige woningbouwlocaties over.
- Neem de corridor A7 op in het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Erken Den Helder als nationale haven.

**Tot slot**

De provincie Noord-Holland dient ook nog een eigen zienswijze in voor de gehele provincie. Deze zienswijze is inhoudelijk in lijn met de zienswijze van NHN en verwijst daar ook naar. Daarnaast zijn we betrokken bij de zienswijzen van de MRA en het IPO.

Enkele organisaties (relevant in verband met de gewenste ruimtelijke ontwikkelstrategie voor NHN) is gevraagd om een steunbetuiging op de gezamenlijke zienswijze Van NHN te geven. Het gaat om het Economisch Forum Holland boven Amsterdam, de Woningmakers (regio Westfriesland), de Woongangmakers (regio Alkmaar), de WoonKopLopers (regio Kop van Noord-Holland) en de onderwijsinstellingen Talland, Vonk en Inholland. Zij hebben hun steun toegezegd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Gezamenlijke zienswijze Noord-Holland Noord op ontwerp Nota Ruimte

Provincie Noord-Holland | Regio Alkmaar | Regio Kop van NH | Westfriesland | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Datum: 11 december 2025

Onderwerp:
Zienswijze Ontwerp-Nota Ruimte

De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
DGRO - Directie Ruimtelijk Beleid
o.v.v. Nota Ruimte
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Excellentie, geachte minister,

Nederland staat voor een groot aantal uitdagingen. Wij waarderen dat u in de Nota Ruimte de gewenste en noodzakelijke integrale ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland met visie neerzet. De regio Noord-Holland Noord (NHN) herkent zich veelal in de opgaven en onderschrijft de noodzaak van een samenhangende aanpak.

De 17 gemeenten in NHN, de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier werken gezamenlijk aan een integrale ruimtelijke koers waarin de opgaven samenkomen: het Ontwikkelperspectief NHN. Hiermee behouden we regie op het geheel, zorgen we voor een evenwichtige ontwikkeling van een complete en sterke regio en zorgen wij voor agglomeratiekracht om de Metropoolregio Amsterdam (MRA) te versterken. Het Rijk is bij dit integrale traject actief betrokken, zoals is afgesproken in het Ruimtelijk Arrangement.

Wij onderschrijven het uitgangspunt dat elke regio bijdraagt aan het functioneren van Nederland. Wij pleiten ervoor om uit te gaan van de unieke kwaliteiten van regio's, zodat zij elkaar aanvullen in een complementair geheel. Wij zien de Nota Ruimte als een uitnodiging aan regio's om samen met u en andere partijen aan de slag te gaan. Tegelijkertijd constateren wij dat de typologie die aan NHN is toegekend binnen de VISTA-strategie onvoldoende recht doet aan de opgaven en potentie van onze regio. Daarnaast ontbreken enkele fundamentele zaken die nodig zijn om gezamenlijk te werken aan een toekomstbestendig Nederland.

Met deze zienswijze reageren de 17 gemeenten, de provincie en het hoogheemraadschap gezamenlijk op de Ontwerp Nota Ruimte. Wij bieden aan om samen met het rijk verder te werken aan de ontwikkeling van NHN als onderdeel van een compleet Nederland. Daarbij vragen wij om partnerschap en commitment op zowel de korte als de lange termijn.

Wij verzoeken u om de volgende aanpassingen in de Nota Ruimte:

- Bestempel NHN als 'Stimuleren'.
- Classificeer NHN als L-centrumstadregio.
- Neem de volledige lijst met regionale grootschalige woningbouwlocaties over.
- Neem de corridor A7 op in het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Erken Den Helder als nationale haven.

In het vervolg van deze brief lichten wij de kracht van NHN toe en het potentieel dat de regio voor de nationale opgaven heeft. Vervolgens onderbouwen we onze zienswijze op de ruimtelijk-economische strategie. Tot slot lichten wij enkele specifieke punten per thema toe.

**De kracht van Noord-Holland Noord**

De Nota Ruimte hanteert het uitgangspunt dat iedere regio een bijdrage levert aan het oppakken van de opgaven in de fysieke leefomgeving: Elke regio telt. Dit principe biedt perspectief aan alle regio's en doet tegelijkertijd een beroep op hun eigen kracht en kwaliteiten om bij te dragen aan een toekomstbestendig Nederland. Het Ontwikkelperspectief NHN zal hiervoor een concreet bod aan het Rijk bevatten waarin wij aangeven voor welke nationale opgaven wij ruimte kunnen bieden en wat daarvoor nodig is.

NHN bestaat uit 17 gemeenten die, samen met de provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, hard werken aan een sterke toekomst voor de regio en ons groeiend inwonertal. Samen werken wij aan de verdere ontwikkeling van deze mooie en gezonde regio met haar kenmerkende landschap van sloten en molens, historische centra, groeikernen en dorpen waar fijn gewoond en geleefd wordt. Een regio waar ondernemingszin en innovatiekracht tastbaar worden in onderscheidende economische clusters zoals de Energy & Health Campus, het Maritiem Cluster Den Helder, Greenport NHN, Seed Valley, Agriport A7, een bloeiend midden- en kleinbedrijf en een groeiende energie-economie. Daarnaast is NHN aantrekkelijk voor recreatie en toerisme, met onder andere de Noordzeekust, het Waddengebied, het IJssel- en Markermeer, een waardevol cultuurlandschap en diverse recreatieve parels.

De regio is sterk en komt steeds verder tot ontwikkeling, waarbij investeringen in het regionale vestigingsklimaat zichtbaar vruchten afwerpt. Wij zijn een daadkrachtige regio die voortvarend doorpakt. De ligging tegen de Randstad, waarbij de deelregio's Regio Alkmaar en Westfriesland een onlosmakelijk onderdeel zijn van het daily urban system van de MRA, en de strategische positie aan zee bieden allerlei vestigingskansen die daaraan zijn verbonden. Tegelijkertijd ontwikkelt NHN zich steeds meer tot een geïntegreerd woon-, werk- en leefgebied dat op eigen kracht functioneert.

Mede vanwege die netwerkpositie draagt NHN substantieel bij aan diverse nationale opgaven. De regio speelt een sleutelrol in de opwekking en distributie van energie, biedt de noodzakelijke ruimte voor de groei van defensie, huisvest de isotoopproductie van PALLAS, draagt bij aan voedselzekerheid en ondersteunt de groei van de topsectoren agri & food, energie en water.

Om deze groei waar te maken, zijn investeringen in de ruimtelijke voorwaarden nodig, zoals woningbouw, bereikbaarheid, klimaatadaptatie en recreatie. Ons uitgangspunt hierbij is een regio 'in balans', met een compleet aanbod aan wonen, werken, natuur en recreatie.

Daarbij bouwen wij voort op de identiteit van de regio. Wij maken wat sterk is sterker en benutten de onderscheidende kracht van de verschillende delen van NHN. Zo versterken wij de brede welvaart, die in NHN over het algemeen boven het gemiddelde van Nederland ligt, maar regionaal ongelijk verdeeld is.

Met het Ontwikkelperspectief NHN bouwen we verder aan een krachtig NHN, waarbij we de samenwerking met het Rijk uitbouwen. De Ontwerp Nota Ruimte biedt hiervoor waardevolle aanknopingspunten. Wij herkennen de opgaven op het gebied van water en bodem, landbouw en natuur, economie en energie, en wonen, werken en bereikbaarheid. Deze sluiten grotendeels aan bij de opgaven zoals geformuleerd in ons Opgavendocument Ontwikkelperspectief NHN (januari 2025; (Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord).

Voor de integrale aanpak van deze opgaven herkennen wij ons echter niet in de indeling van NHN binnen de ruimtelijk-economische strategie 'Versterken'. Deze classificatie doet geen recht aan de bestaande kracht van NHN en de inzet op verdere ontwikkeling tot een regio in balans.

**Ruimtelijk economische strategie**
*Waarom wij het Rijk verzoeken om regio Noord-Holland Noord te benoemen tot L-centrumstadregio die gestimuleerd dient te worden.*

In de ontwerp Nota Ruimte geeft u aan dat elke regio richting 2050 een bijdrage levert aan de grote opgaven voor wat betreft de verstedelijking. Voor de kortere termijn voert u gemaakte afspraken voor de woningbouw uit. Daarnaast breidt u het Stedelijk Netwerk Nederland uit met grootschalige en regionale grootschalige woningbouwlocaties.

Voor de langere termijn wilt u, samen met provincies, gemeenten en stakeholders, werken aan onderscheidende ontwikkelstrategieën per regio. Daartoe onderscheidt u verschillende ruimtelijk-economische strategieën op hoofdlijnen: de VISTA-strategie. Binnen deze strategie plaatst u NHN deels in de categorie Accommoderen. Het overgrote deel van NHN plaatst u in de categorie Versterken met als uitgangspunt dat de autonome groei beperkt is en de basis voor sterke groei ontbreekt. Deze strategie richt zich op het aanwenden van de grote nationale opgaven om de kwaliteit van leven te behouden en de regionale economie te versterken. Daarbij worden verschillende typen regio's onderscheiden, waarbij de zogenoemde M-regio hoort bij de strategie Versterken.

Dit staat in schril contrast met de opgaven, ambities en potentie van NHN. U streeft naar een integrale verstedelijkingsstrategie waarin woningbouw wordt gecombineerd met economische ontwikkeling en vergroening in en om de stad. Daarbij wordt rekening gehouden met het water- en bodemsysteem en is er aandacht voor culturele en landschappelijke kwaliteiten. Dit is nu exact waar NHN aan werkt; een landsdeel dat oog heeft voor haar kwaliteiten, waar woningbouwontwikkeling plaatsvindt in samenhang met versterking van de werkgelegenheid, een vitaal platteland en rekening houdt met het water- en bodemsysteem.

NHN levert een aanzienlijke bijdrage aan het oplossen van de enorme woningnood in de eigen regiogemeenten, maar doet ook een handreiking aan de MRA. NHN is momenteel een thuis voor circa 700.000 inwoners en biedt werkgelegenheid aan ruim 315.000 mensen. Als 7e Woondealregio van Nederland beschikt NHN over concrete plannen voor de realisatie van ruim 68.000 woningen. Daarvan zijn in de Woondeal 42.500 woningen vastgelegd in productieafspraken tot en met 2030. Deze woningbouwopgave betekent een demografische groeistimulans van circa 15% voor een regio met 700.000 inwoners. Daarmee wordt deze regio significant gestimuleerd. Deze substantiële bijdrage aan de nationale woningbouwopgave past ons: als voormalige groeikernen en VINEX-locaties hebben we binnen NHN een cultuur van doorpakken en ontwikkelkracht.

Wij zijn tevreden dat u binnen de VISTA-strategie het zuidelijk deel van NHN rond Bergen, Castricum, Heiloo en Uitgeest plaatst onder Accommoderen. Buiten dit gebied hebben wij voor NHN de strategie Stimuleren voor ogen, waarin regio's worden ondersteund bij de doorontwikkeling als L-centrumstadregio's. NHN is een L-centrumstadregio met centrumsteden en daarmee met brandpunten van economische dynamiek, concentratie van (regionale) voorzieningen en OV-knooppunten die ruimte bieden voor wonen, werken en voorzieningen. Met name in het zuidelijk deel van de regio, dat zich uitstrekt van Uitgeest via Alkmaar, Dijk en Waard, Hoorn en Enkhuizen vormt zich een dynamische stedelijke zone als onderdeel van het daily urban system van de MRA, ook wel aangeduid als de 'Bandstad NHN'. Hier gaat u reeds de ruimtelijk-economische ontwikkeling de komende periode sterk stimuleren. Alkmaar is nota bene aangewezen als nieuwe grootschalige woningbouwlocatie. De nabijheid van het economisch kerngebied MRA biedt kansen voor een gebalanceerde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen, waarbij vooral de groei in werkgelegenheid verder wordt gestimuleerd, in combinatie met het versterken van het onderwijs en gespecialiseerde kennisinstituten om talent aan de regio te binden en te behouden. Een groot deel van het gebied NHN valt binnen het Rijksbeleid van het Nationaal Programma Vitale Regio's (NPVR). In het NPVR werken regio en Rijk structureel samen om de kracht van de regio te stimuleren. Dat pleit er nadrukkelijk voor om NHN de status Stimuleren toe te kennen in plaats van Versterken.
Tegelijkertijd is NHN zich bewust van de kwetsbaarheid die voortkomt uit een te sterke economische afhankelijkheid van deze metropoolregio en de hiermee gepaard gaande verbindingen. De nationale opgaven op het gebied van defensie, energie, gezondheid, maritieme industrie en agri & food zullen de economie van NHN steviger maken en in balans brengen met het gerealiseerde woningaanbod en bereikbaarheid. Dit draagt bij aan het realiseren van een completere regio en aan het complementair functioneren van Nederland als geheel.

Wij roepen u op de benoeming van NHN, buiten het gedeelte voor Accommoderen, aan te passen naar 'Stimuleren' en dit met ons uit te werken in de Uitvoeringsagenda en de diverse ruimtelijke programma's, ook naar de verdere toekomst toe. Dit stelt NHN in staat om door te ontwikkelen tot een complete regio met voldoende agglomeratiekracht en met een evenwichtige mix aan wonen, werken, een vitaal platteland, de juiste voorzieningen in een aantrekkelijk groen en blauw netwerk.

Ook maken wij ons zorgen over de gevolgen en de doorwerking van de VISTA-indeling op het uitvoeren van de gemaakte afspraken voor woningbouw. Wij benadrukken dat de VISTA-indeling geen negatieve invloed mag hebben op de uitvoering van de Woondeal NHN. In deze Woondeal hebben het rijk, de provincie en de gemeenten geconstateerd dat realisatie van de woningbouwopgave alleen mogelijk is indien de noodzakelijke randvoorwaarden tijdig worden ingevuld. Dit vereist inzet van zowel het rijk als de provincie en gemeenten. Want realisatie van de woningbouwopgave is alleen mogelijk indien de woningen goed bereikbaar zijn en de economie en werkgelegenheid een grote impuls krijgen, aanvullende voorzieningen gerealiseerd worden en alle aspecten van brede welvaart worden meegenomen.

**Specifieke punten per thema**

*Water en bodem*

In het algemeen wordt water en bodem goed benoemd in de ontwerp Nota Ruimte. Tegelijkertijd constateren wij dat de nota vooral een stapeling van (groei)ambities bevat, zonder dat heldere keuzes worden gemaakt. We (h)erkennen de opgaven voor water en bodem; deze spelen ook in NHN.

Klimaatverandering leidt ook in onze regio tot toenemende risico's op zoetwatertekorten, wateroverlast en overstromingen, zowel in stedelijk als in landelijke gebieden. Dit vraagt om een klimaat-robuuste inrichting, gericht op het verminderen van toekomstige schade en kosten als gevolg van extreem weer.

Wij pleiten ervoor om bij keuzes ten aanzien van grote ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw en energie-infrastructuur, rekening te houden met de lange termijneffecten op het water- en bodemsysteem. De keuzes die nu worden gemaakt, hebben impact tot ver voorbij 2050.

*Landbouw en natuur*

Onze regio is in belangrijke mate agrarisch, met duidelijke kwaliteiten met waardevolle landbouwgebieden en cultuurlandschappen én meervoudige, samenhangende opgaven. De ontwerp Nota Ruimte biedt aandacht aan de bescherming van de landbouw. De beschreven opgaven en ambities zijn herkenbaar en sluiten aan bij de situatie in NHN. Onze regio speelt een belangrijke rol in de nationale voedselvoorziening en vervult een voorloperrol in de innovatie van de agri- en foodsector. Deze ontwikkelingen staan niet op zichtzelf, maar zijn nauw verbonden met ruimtelijke opgaven op het gebied van wonen en bereikbaarheid. NHN is echter meer dan een agri-regio. Wij zijn van mening dat de Nota Ruimte onvoldoende aandacht besteedt aan natuur en recreatie en de samenhang tussen landbouw, natuur, water, recreatie en energieopwekking. Deze functies kunnen elkaar versterken en zorgdragen voor een robuust en aantrekkelijk landschap dat bijdraagt aan brede welvaart. Dit biedt kansen voor uitbreiding van het recreatieaanbod en versterking van de leefkwaliteit in zowel de stedelijke als landelijke gebieden.

*Economie en energie*

NHN kent een sterke en diverse economische structuur die zich blijft ontwikkelen. De groei in werkgelegenheid is zichtbaar en sluit aan bij de ruimtelijke ambities van de regio. Wij werken zoals benoemd aan een regio die meer in balans is. Woningbouw gaat samen met ontwikkelingen op het gebied van economie. We versterken onze (top)sectoren, het midden- en kleinbedrijf met een sterke maakindustrie waar onze regio in excelleert, bouwen aan onze stedelijke economie en bieden ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. Wij situeren onze (nieuwe) werkgelegenheid nabij de energieknooppunten en bouwen aan een robuust energienetwerk dat onze ontwikkelingen kunnen accommoderen. Tegelijkertijd constateren wij dat de beschikbare ruimte voor bedrijven onder druk staat. Wij komen nu al bedrijventerrein tekort. Voldoende ruimte voor bedrijven is niet alleen van belang voor de economie, maar is ook essentieel om de woningbouw (en daarvoor benodigde bedrijfsverplaatsingen) te faciliteren. Er is in de regio als geheel een forse uitbreidingsvraag.

In dit kader wijzen wij op de strategische positie van Den Helder aan de Noordzee. De haven en luchthaven van Den Helder vervullen civiele en militaire opgaven van regionaal en van nationaal belang in vier domeinen: defensie, energiezekerheid, kustbewaking en maritieme innovatie. Gezien de nieuwe geopolitieke werkelijkheid en de rol van de haven van Den Helder in nationale veiligheid, energie en maritieme logistiek, verzoeken wij u deze status te erkennen. Dat geldt eveneens voor het strategische belang van maritiem vliegkamp De Kooy voor zowel defensie als de offshore-industrie. Inzet op deze opgaven versterkt de brede welvaart van NHN door groei van werkgelegenheid, kennisontwikkeling, onderwijs, bereikbaarheid en waterveiligheid. Het civiel-militaire samenspel fungeert als economische motor die de hele regio ten goede komt.

De energietransitie is noodzakelijk maar brengt ook grote zorgen met zich mee. De transitie biedt kansen indien goed uitgevoerd. Wij constateren dat er potentieel grote aanslagen gedaan worden op (de kwaliteit) van onder meer landschap, gezondheid en leefbaarheid.

We zien ook dat enkele mogelijke aanlandingen dwars door cruciale waterwingebieden gaan. Wij vinden dat er meer zorgvuldigheid moet komen in de onderzoeken voor deze projecten en de gevoerde processen. De uiteindelijke keuze voor aanlanding van wind op zee in combinatie met een 380 kV netuitbreiding vraagt om een brede ruimtelijke afweging.

*Wonen, werken en bereikbaarheid*

Wij waarderen dat Alkmaar is opgenomen als grootschalige woningbouwlocatie waarvoor rijksregie noodzakelijk is. Ook hebben wij input geleverd voor de conceptlijst van regionale grootschalige woningbouwlocaties. Wij constateren dat u deze lijst niet volledig heeft overgenomen. Vanuit de urgentie van voldoende en snelle woningbouw verzoeken wij om onze volledige lijst alsnog op te nemen.

Een sterk NHN levert een stevige bijdrage aan het oplossen van de grote maatschappelijke opgaven in Nederland. Gezamenlijk investeren in een goede regionale bereikbaarheid, zowel over de weg, maar ook over spoor en met een goede OV- en fietsontsluiting zijn daarbij randvoorwaardelijk.

De veranderende geopolitieke situatie en de groei van de Koninklijke Marine in Den Helder onderstrepen het belang van een robuust mobiliteitssysteem. In de Bereikbaarheidsvisie NHN inclusief bereikbaarheidsagenda benoemen we de regio-overstijgende mobiliteitsopgaven die NHN samen met het Rijk wil aanpakken, met als prioritaire projecten de Multimodale Ring Alkmaar, de N9 en de Poort van Hoorn, en ook de aansluiting A9 bij Heiloo. Om zo te komen tot een toekomstbestendig robuust multimodaal mobiliteitssysteem voor onder andere de nationale opgaven voor woningbouw, economie, energietransitie en defensie.

De corridors A9/N9 en A7 vormen de hoofdaders, de scharnierpunten die het omliggende gebied ontsluiten. In de ontwerp Nota Ruimte wordt echter alleen de A9 benoemd als hoofdader binnen het Stedelijk Netwerk Nederland. Dat is niet in lijn met uw adagium 'goede verbindingen blijven van groot belang'. Wij verzoeken u om ook de A7 op te nemen, want willen wij als Nederland blijven 'draaien' dan is een efficiënt netwerk noodzakelijk.

De groei in NHN brengt, naast voorspoed en economische versterking, óók nieuwe uitdagingen en risico's voor de regio met zich mee. De regio kan kwetsbaarder worden voor voorvallen en bedreigingen. Het huidige infrastructuurnetwerk in NHN is gevoelig voor congestie en uitval. Het ontbreekt aan robuuste verbindingen voor een veerkrachtige verkeersafwikkeling. Dat heeft ook impact op locaties van nationaal belang zoals het Maritiem Cluster in Den Helder, de Energy & Health Campus in Petten en de landelijke distributie van groenten. Om deze kwetsbaarheid te verminderen zijn we samen met het Rijk een onderzoek gestart om de veerkracht en weerbaarheid van de regio te vergroten. De uitkomsten hiervan brengen we samen met u graag in bij het BO MIRT.

Wij zien de Houtribdijk niet op het kaartmateriaal, terwijl deze, samen met de Afsluitdijk, een belangrijke alternatieve hoofdroute vormt richting oostelijk Nederland en Duitsland. Beide routes worden momenteel niet volledig benut. Door (logistiek) vervoer meer van deze routes gebruik te laten maken, kan de druk op de wegen richting de MRA worden verminderd.

*Investeringslogica*

U schrijft dat mobiliteit de groei van NHN in de weg zit. Dit sluit niet aan op de conclusies uit het rapport Elke Regio Telt. Het feit dat deze problematiek nauwelijks terugkomt in de ontwerp Nota Ruimte is veelzeggend. Er is dringend behoefte aan oplossingen die de bestaande investeringslogica doorbreken. Alleen dan kunnen we toewerken naar een evenwichtige woon-werkbalans in NHN.

Dat vraagt om meer focus op zowel passende woonvoorzieningen als betekenisvolle werkgelegenheid — werk dat niet afhankelijk is van laagbetaalde arbeidsmigranten, maar bijdraagt aan duurzame regionale ontwikkeling.

Gelet op de kansen vanuit de nationale opgaven voor het gebied en de genoemde noodzakelijke versterking van de weerbaarheid en veerkracht zijn wij van mening dat rijksinvesteringen in nationale grootschalige structuurversterkende infrastructuur noodzakelijk zijn.

De door u aangekondigde uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw met mogelijkheden om volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen zien wij met belangstelling tegemoet.

*Defensie*

De provincie en 11 gemeenten in Noord-Holland hebben samen gereageerd op het ontwerp Nationaal Programma Ruimte voor Defensie. Hierin geven we aan de urgentie voor meer ruimte om te trainen en te oefenen te onderschrijven. Wij dragen bij aan de (uitbreiding van) defensie-activiteiten, zoals onder andere laagvlieggebieden voor helikopters, oefenterreinen voor amfibisch landen en schieten en corridors voor drones. Wel vragen we aandacht voor de relatie met andere ruimtelijke opgaven en het benutten van meekoppelkansen. Zo moet ook rekening worden gehouden met infrastructuur in het achterland voor de doorvoer van militair materieel en personeel. Bij investeringen in de infrastructuur voor defensieactiviteiten kijken we hoe die tegelijkertijd ten goede komen van bijvoorbeeld goederenvervoer.

**Tot slot**

Over het Ontwikkelperspectief NHN en uw betrokkenheid daarbij zijn afspraken gemaakt in het Ruimtelijk Arrangement tussen het rijk en de provincie Noord-Holland. Naar verwachting zal dit arrangement in de loop der tijd meer afspraken gaan bevatten met concrete keuzes over de ruimtelijke inpassing van nationale opgaven. Dit gebeurt in een cyclisch proces, in samenhang met de vaststelling van de Nota Ruimte en de Provinciale Omgevingsvisies. Conform deze afspraken werken wij, op basis van het Ontwikkelperspectief NHN, graag met u verder aan het realiseren van de ruimtelijke opgaven in NHN, waarbij wij bouwen aan een L-centrumstadregio die, ook in de verre toekomst, Nederland complementeert.

Hoogachtend,
mede namens de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Den Helder, Dijk en Waard, Drechterland, Enkhuizen, Heiloo, Hollands Kroon, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer, Schagen, Stede Broec, Texel en Uitgeest, Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland en het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en met steun van Economisch Forum Holland boven Amsterdam, Woningmakers Westfriesland, Woon Gangmakers, WoonKopLopers, Hogeschool Inholland, Talland College en Vonk.

P. Bais,
voorzitter van de Stuurgroep Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord

p/a
Gemeente Den Helder, Postbus 36, 1780 AA Den Helder

Kopie aan de colleges van burgemeester en wethouders van de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord, Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland en het college van dijkgraaf en hoogheemraden van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Economisch Forum Holland boven Amsterdam, Woningmakers Westfriesland, Woon Gangmakers, WoonKopLopers, Hogeschool Inholland, Talland College en Vonk.

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.S. van der Pijl
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144368
pijlh@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

15 DEC. 2025

**Kenmerk**
2466797/2466801

**Uw kenmerk**

**Betreft: Zienswijze Ontwerp-Nota Ruimte**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
- Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte

**Inleiding**

De minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft op 6 oktober 2025 namens het kabinet de Ontwerp-Nota Ruimte ter inzage gelegd. Dit is de langetermijnvisie van het Rijk op de ruimtelijke inrichting van Nederland en maakt ruimtelijke keuzes voor 2030 en 2050, met een doorkijk naar 2100. De ontwerp-Nota Ruimte ligt ter inzage tot 15 december 2025.

We hebben met veel interesse kennisgenomen van de Ontwerp-Nota Ruimte. In heldere bewoordingen en met inzichtelijke kaartbeelden laat het Rijk zien waar het voor staat en gaat. Tegelijkertijd zien we dat een aantal provinciale belangen onvoldoende tot hun recht komen in dit Ontwerp. Wij hebben dan ook gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Deze vindt u in de bijlage.

In onze reactie hebben we gekeken in hoeverre de Ontwerp-Nota Ruimte antwoord geeft op onze vragen aan het rijk zoals gesteld in het Ruimtelijk Voorstel (kenmerk 2272714/2272719) en onze Richtingen en Ambities (kenmerk 2420375/2420382) steunt, zoals Provinciale Staten die afgelopen september hebben vastgesteld. We vragen het Rijk dan ook om verduidelijking of uitwerking als dat nodig is.

De provincie is daarnaast betrokken bij de zienswijzen:

- Via het IPO;
- Via de MRA;
- Via de samenwerkende partijen in Noord-Holland Noord (NHN) in het kader van het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord.

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**

We zijn blij dat de ruimtelijke ordening met deze Ontwerp-Nota Ruimte weer op de kaart staat. We werken actief samen met het Rijk aan de verdere uitwerking van het ruimtelijk beleid voor Noord-Holland en Nederland, onder andere met onze eigen Omgevingsvisie en het Ruimtelijk Arrangement.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

2 bijlagen

Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte
Bijlage bij Zienswijze op Ontwerp-Nota Ruimte

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

De Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
DGRO - Directie Ruimtelijk Beleid
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
A.P. van Eijk
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144747
eijka@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
11 DEC. 2025

**Kenmerk**
2466797/2466804

**Uw kenmerk**

**Betreft: Zienswijze Ontwerp-Nota Ruimte**

Excellentie,

De provincie Noord-Holland is blij dat de nationale ruimtelijke ordening met deze Ontwerp-Nota Ruimte letterlijk en figuurlijk weer op de kaart is gezet. Want we staan zowel nationaal als provinciaal voor urgente opgaven. In Noord-Holland komen we meer dan een kwart aan ruimte tekort als we alle opgaven en ruimteclaims een plek willen geven. Dit vraagt dat we selectief zijn en om scherpe ruimtelijke keuzes op alle schaalniveaus. Niet alles kan meer overal.

Met uw Ontwerp-Nota Ruimte heeft het Rijk een belangrijke eerste stap gezet. We zijn onder de indruk van het document. De structuur is duidelijk, de inhoud herkenbaar. De thema's sluiten goed aan bij de thema's die wij hanteren in het kader van de herziening van onze provinciale Omgevingsvisie.

**Bijdrage van Noord-Holland aan de nationale opgaven**
Binnen de Provincie Noord-Holland kennen we een grote diversiteit aan onder andere mensen, economische activiteiten, woonmilieus, natuur, landschappen, (cultuur)historische elementen waar we trots op zijn. Tegelijkertijd leveren we een belangrijke bijdrage aan de (inter)nationale opgaven. Zo dragen we voor ruim 20% bij aan zowel de nationale woningbouwopgave als aan het verdienvermogen van Nederland. Op weg naar 2050 en verder zal die bijdrage blijven groeien, onder andere op het gebied van zakelijke dienstverlening, defensie, energietransitie, voedselproductie, huisvesting en innovatieve clusters in onze economie in brede zin.

Maar met een tekort aan ruimte voor alle groeiopgaven, zijn fundamentele keuzes noodzakelijk. In de Ontwerp-Nota Ruimte ontbreekt wat ons betreft een aantal van die fundamentele keuzes voor Noord-Holland. Moeilijke keuzes over functies of activiteiten die in de toekomst niet of minder houdbaar zijn, of die consequenties hebben voor de economie van de toekomst en - meer specifiek - voor het perspectief op de landbouw. Die lijken te worden vooruitgeschoven naar de uitvoering, doorgeschoven naar een later moment en/of neergelegd bij andere overheden.

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

In onze zienswijze komen deze aspecten terug. In de brief staan we stil bij onze hoofdpunten en in de bijlagen staan de andere specifiekere punten benoemd. Samen vormen zij onze zienswijze.

**Geef Noord-Holland Noord een stevige plek in de Nota Ruimte**
Voorafgaand aan onze zienwijze aan de hand van de thema's uit de Ontwerp-Nota Ruimte, willen we een fundamenteel punt maken: er is onterecht te weinig aandacht voor Noord-Holland Noord (NHN) in de Ontwerp-Nota Ruimte; het lijkt een witte vlek op de kaart. In dit gebied landen echter forse nationale opgaven. Denk hierbij aan de bijdrage aan de energietransitie (o.a. pVAWOZ, netuitbreiding 380 kV Noord-Holland Noord), het Maritiem cluster Den Helder, laagvlieggebieden van Defensie, de Energy health Campus Petten, Seed Valley en (datacenters op) Agriport. Dit zijn stuk voor stuk opgaven die doorwerken na 2040. We zien het ook terug bij de VISTA-strategie. Noord-Holland Noord wordt voor een groot deel onterecht gekwalificeerd als 'Versterken'. Dit terwijl hier 'Stimuleren' op zijn plaats is gezien de grote bijdrage die de regio nu en in de toekomst levert aan de woningbouwopgave. We verzoeken u dan ook Noord-Holland Noord een stevige plek te geven in de Nota Ruimte.

**Aandachtpunten per thema**
We nemen u graag mee in onze zienswijze aan de hand van de opgaven zoals benoemd in de Ontwerp-Nota Ruimte:
- Water en bodem
- Landbouw en natuur
- Economie en energie
- Wonen, werken en bereikbaarheid

We geven hierbij aan wat wij van u vragen. Wij bieden aan om samen met het Rijk verder te werken aan de ontwikkeling van Noord-Holland. Daarbij vragen wij om partnerschap en commitment op zowel de korte als de lange termijn.

***Water en bodem***

*Geef water en bodem een explicietere plek in de Nota Ruimte*
De presentatie van de vier hierboven genoemde integrale thema's en de koppeling aan het ruimtelijk systeem met de lagenbenadering (Hoofdstuk 4 Visie 2050) is goed gedaan. Wij beschouwen de water- en bodemcondities in Noord-Holland als zeer bepalend voor de mate waarin bepaald ruimtegebruik in de toekomst (on)mogelijk of houdbaar is. Het natuurlijke water- en bodemsysteem zal in Noord-Holland een grotere rol krijgen als ordenend principe. We verwachten dan ook dat de invloed van de water- en bodemcondities op de (on)mogelijkheden voor het toekomstig ruimtegebruik een meer expliciete plek krijgt in de definitieve Nota. Neem water en bodem als vertrekpunt in plaats van het als laatste thema te benoemen.

*Erken samenhang in het gehele watersysteem*
In de Ontwerp-Nota Ruimte wordt een scheiding aangebracht tussen het Hoofdwatersysteem, waar het Rijk zich mee bezighoudt, en de gebiedsprocessen in de regio's. Dit is een onwenselijke situatie omdat de gebieden grote delen van Nederland beslaan en er tussen alle lagen afstemming nodig is. Deze samenhang voeren we nu wel uit in de afspraken rondom de vervanging en renovatie van de spuicapaciteit bij IJmuiden en het opvangen van te veel regenwater in de regio en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal.

Het is belangrijk dat het Rijk rekenschap geeft van de samenhang in het hele watersysteem en zich daar ook verantwoordelijk voor voelt.

*Erken zoetwaterbeschikbaarheid als nationaal verdeelvraagstuk en zorg voor een rechtvaardige verdeling van zoetwater*
De toekomstige zoetwaterbeschikbaarheid staat onder druk. Dat betekent dat er grenzen zitten aan hoe we met zoetwater omgaan. Zo goed als geheel noordelijk Nederland is afhankelijk van het zoetwater in het IJsselmeer. Het is belangrijk dat het Rijk erkent dat de zoetwaterbeschikbaarheid een nationaal verdelingsvraagstuk is, waar landelijke afspraken voor nodig zijn. Wij pleiten voor een rechtvaardige verdeling van zoetwater (in plaats van onderlinge concurrentie) met inachtneming van de effecten tot en met de haarvaten van het systeem. We zien het verdelingsvraagstuk daarbij in samenspel met technieken om water vast te houden.

*Geef aan hoe om te gaan met consequenties van verzilting op grondgebruik*
Als er zoetwatertekorten ontstaan en de verzilting van gebieden toeneemt, is het belangrijk om de ruimteclaims en mogelijkheden van een ziltere productieomgeving scherp in beeld te hebben. Daar komen we op terug bij Landbouw en natuur.

Wat betreft die verzilting constateren wij dat de Ontwerp-Nota Ruimte dat vooral aan kleigebieden koppelt. Noord-Holland kent (van oudsher) zilt veenweidegebied (Laag-Holland). Gezien de mogelijke zoetwatertekorten, kan verzilting daar opnieuw een rol gaan spelen. Daarnaast wordt in de Ontwerp-Nota onvoldoende rekening gehouden met zoutgehalteverschillen, terwijl die bepalen of er bijvoorbeeld wel of geen landbouw mogelijk is of welke soort natuur daarin gedijt. Deze nuance zien we graag terug in de Nota Ruimte, omdat dit doorwerkt in de ruimtelijke keuzes voor functie en gebruik van de grond in deze gebieden. Ook zie we graag terug hoe het Rijk aankijkt tegen de verziltingsopgaven in Noord-Holland, met name tegen de rol die het zilt veengebied zou kunnen spelen.

***Landbouw en natuur***

*Maak keuzes over de toekomst van de landbouw*
We missen in de Ontwerp-Nota Ruimte belangrijke keuzes op het gebied van landbouw. Het is in onze ogen noodzakelijk om de toekomst van de landbouw en het landelijk gebied te schetsen, met het oog op het toekomstperspectief voor de boeren. Een wateragenda is hierbij belangrijk.

Voor landbouw staat de opgave van het vinden van evenwicht met natuur centraal, met name in de gebieden met meervoudige opgaven. In het bijzonder in relatie tot het voedselsysteem als geheel, met de aanleverende schakels en de afnemers en verwerkers. Die bredere context ontbreekt, evenals een notie van de samenhang tussen de landbouw en de voedselstrategie of -transitie, op Europese of nationale schaal.

*Geef meer helderheid over de stikstofaanpak*
Tot slot kunnen we niet om de stikstofaanpak heen, als het gaat om natuur als ook om ruimtelijke ontwikkeling. De provincie Noord-Holland is voortvarend aan de slag gegaan om dit probleem het hoofd te kunnen bieden. Zo zetten we in op de bescherming van goede

landbouwgronden, kringlooplandbouw en bieden we ruimte aan innovatie om emissies te verminderen (high-tech landbouw).
Wij vragen dan ook om helderheid te scheppen, zowel voor de verdere landbouwagenda van Noord-Holland als de ambities in de Ontwerp-Nota Ruimte, die voor het behalen grotendeels afhankelijk zijn van heldere doelen. Want niet alleen helderheid over de aanpak is nodig, maar zeker ook duidelijkheid over wanneer de doelen behaald zijn (en vergunningen weer verleend kunnen worden).

Ook ontbreekt naar onze mening een eenduidige keuze over water en bodem in relatie tot landbouw. Enerzijds agendeert het Rijk dat we ons moeten aanpassen aan water- en bodemcondities, terwijl anderzijds niet duidelijk wordt welk landbouw het wil faciliteren. Hoe gaat u dit doen? Wat is de betekenis van de zoetwaterbeschikbaarheidsopgave, in relatie tot de -beschikbaarheid en verzilting, voor de toekomst van de landbouw?

*Verken een samenhangende strategie voor de landbouw naar analogie van het VISTA-model*
Aanvullend op het bovenstaande kan, naar analogie van het VISTA-model, een verkenning (zie ook later in deze zienswijze) naar een samenhangende strategie voor de landbouw per regio de noodzakelijke verbreding van het landbouwperspectief geven - in plaats van de nu in het ontwerp aangewezen (landbouw)gebieden met 'meervoudige opgaven'.

*Geef ruimte om bestaande natuurdoelen vanwege de klimaatverandering aan te passen*
De natuur, de biodiversiteit, is aan het veranderen. De klimaat-verandering, met als gevolgen onder meer verzilting en verdroging, is daarvan oorzaak. Op de lange termijn wordt het steeds moeilijker om de bestaande natuurdoelen te halen. Consequentie is mogelijk op termijn een aanpassing van het natuurbeleid. Wij verzoeken om meer ruimte in die natuurdoelen en gaan daarover graat het gesprek met het Rijk aan.

*Geef aan hoe uitwerking wordt gegeven aan behoud, herstel en ontwikkeling van natuur, zoals de groenblauwe dooradering*
Ongeacht de verandering in de biodiversiteit, blijven wij de in onze provincie gelegen Natura 2000-gebieden beschermen en NNN-verbindingen in overeenstemming met afspraken uitbreiden. In de Ontwerp-Nota Ruimte staan geen grote extra ecologische hoofdverbindingen geagendeerd. Wel wordt een groenblauwe dooradering geagendeerd. Dat onderschrijven we. De vraag is hoe het Rijk die gaat uitwerken en daaraan uitvoering wil geven.

***Economie en Energie***

*Maak samen met ons keuzes welke economie van de toekomst in Noord-Holland we willen faciliteren*
Noord-Holland levert een enorme bijdrage aan de economie binnen Nederland. In 2023 had de Noord-Hollandse economie een toegevoegde waarde van 209 miljard euro[1]. Het hoogste van alle provincies en 22% van de totale landelijke waarde. Noord-Holland zuid (oftewel de MRA) levert hierin het grootste aandeel.

[1] CBS, 2024b

De groei van de economie in Noord-Holland moet gefaciliteerd en beschermd worden. Wij werken op dit moment dan ook hard aan een Toekomstbeeld Economie, waarin we keuzes maken voor een toekomstbestendige economie in Noord-Holland. We zetten daarbij in op behoud van de benodigde ruimte 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. We missen dit in de Ontwerp-Nota de visie van het Rijk op de economie van de toekomst voor Nederland. De visie moet inzicht geven in hoe de verschillende delen van Nederland in economische zin elkaar aanvullen en versterken, dus complementair aan elkaar zijn. Dit in het licht van een vergrote Europese autonomie. Daarbij zijn ook uitspraken nodig over de toekomstige economische clusters in relatie tot de toekomstige arbeidsmarkt. We werken graag met u samen om de juiste keuzes te maken voor de economie in Noord-Holland.

*Benoem in de visie naast industrieclusters ook expliciet clusters van circulaire economie*
Ruimte voor (circulaire) economie heeft een stevige plek gekregen in de Ontwerp-Nota Ruimte. Ook het belang van milieuruimte. Wij vinden het positief dat het Rijk de schaarse ruimte voor hogere milieucategorieën wil beschermen én goed benutten. Met name bij het beter benutten van de bestaande bedrijventerreinen zien wij daar ook graag de concrete inzet van het Rijk bij.
We denken dat er voor de toekomst een opgave ligt om naast industrieclusters van nationaal belang ook circulaire-economieclusters van nationaal belang aan te wijzen. Het gaat hierbij vooral om circulaire activiteiten waarvoor de regionale schaal te klein is, maar die op nationale schaal wel nodig zijn, bijvoorbeeld chemische recycling van kunststoffen.

*Geef vervolg aan de samenwerking in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) en maak een keuze voor de juiste toekomstbestendige ontwikkeling*
Wij vinden het belangrijk om samen met het Rijk te blijven werken aan een toekomstbestendig NZKG. Waarbij we de (nationale) opgaven zoals benoemd in NOVEX-NZKG samen ter hand blijven nemen. Van voldoende ruimte voor (haven)economie en de energietransitie tot woningbouw. En van het werken aan een gezondere leefomgeving tot het ruimte maken voor waterberging. Daarnaast willen wij graag samen met Rijk en regio toewerken naar een gezamenlijk visie op de economie en industrie in het NZKG, mede in relatie tot de andere industrieclusters in Nederland.

*Geef de Energiehaven in het Noordzeekanaalgebied een plek in de Nota Ruimte*
In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (NOVEX-NZKG) hebben Rijk en regio gezamenlijk verwoord hoe de nationale opgaven in het NZKG ingepast kunnen worden. Het vergroten van de havenruimte buiten de zeesluis IJmuiden door de realisatie van de Energiehaven is daarbij een cruciaal puzzelstukje. De totstandkoming van de Energiehaven is bovendien van groot belang om de nationale ambities op het vlak van energie-opwek middels windparken op zee te kunnen realiseren.

*Benoem het Maritiem cluster Den Helder als haven van nationaal belang*
Het Maritiem Cluster Den Helder is ons inziens sterk onderbelicht in de Ontwerp-Nota Ruimte. Het gebied kent een sterke ontwikkeling rond de nationale opgaven energie en veiligheid, die gedreven worden door de strategische positie van Den Helder met een zeehaven én luchthaven en thuisbasis van de Koninklijke Marine. Gezien de geopolitieke situatie die ruimte vraagt, maar ook kansen biedt, zou vanuit economie en energie de ontwikkelstrategie 'stimuleren' passen - voor heel NHN, maar zeker voor de Kop van Noord-Holland, waar het Maritiem Cluster deel van uitmaakt. Het civiel-militaire samenspel vormt een economische motor die de hele regio ten goede komt. Ook vragen wij het Rijk met ons te onderzoeken of en hoe het Maritiem Cluster kan worden betrokken om (ruimtelijke) vraagstukken in het industriecluster NZKG op te lossen, met als doel de beschikbare havenruimte zo optimaal mogelijk te benutten voor economie, energie en veiligheid.

*Meer rijksregie op de ruimtelijke inpassing van digitale infrastructuur*
Als essentiële voorziening is energie inmiddels veel méér dan een randvoorwaarde geworden. Deze sturende rol hoort in de Nota Ruimte expliciet terug te komen, om reële ruimtelijk-economische afwegingen te kunnen maken. De Ontwerp-Nota Ruimte stelt dat alle activiteiten die voor de samenhang in het nationaal systeem van belang zijn, ook activiteiten die complex inpasbaar zijn, een passende plek krijgen. Zoals grootschalige bedrijvigheid en onze digitale infrastructuur, waaronder aanlandingen van datakabels en datacenters. Vanuit dat oogpunt verwachten we meer regie van het Rijk bij de ruimtelijke inpassing van datacenters en datakabels via zee, om de lusten en lasten van deze digitale infrastructuur over de verschillende provincies goed te verdelen.

*Sluit ruimtelijk beleid en de waterveiligheidsnorm in de Wieringermeer op elkaar aan*
Zowel de Richtingen en Ambities voor onze Ontwerp-Omgevingsvisie als de Ontwerp-Nota Ruimte zet in op het clusteren van functies, o.a. de clustering van energieknooppunten en datacenters op het terrein van Agriport. Tegelijkertijd vraagt de Ontwerp-Nota om het reserveren van ruimte rondom de primaire keringen van het IJsselmeer voor dijkversterkingen. Dus ook in de Wieringermeer. Uit onderzoek van Deltares blijkt dat het gevoerde ruimtelijke beleid en de waterveiligheidsnorm in de Wieringermeerpolder nu niet goed op elkaar zijn afgestemd: de norm van de dijk is lager dan de norm die geldt voor een 'economisch optimale overstromingskans'. Zonder verhoging van de norm van de Wieringermeerdijk zien wij risico's bij het doorzetten van het huidige ruimtelijke beleid in deze polder, gezien de toename van energievragende functies en vitale en kwetsbare energieinfrastructuur. We verwachten hierover een uitspraak en afweging in de volle breedte, in samenhang met Rijksinvesteringen in de vitale energieinfrastructuur, sturing op datacenters en langetermijnbeleid voor waterveiligheid.

***Wonen, werken en bereikbaarheid***

Een groot aandeel van de landelijke woningbouwopgave is gepland in Noord-Holland. In de woondeals zijn afspraken gemaakt over 191.000 woningen in de periode 2022 t/m 2030. We werken hier samen met het Rijk en regio hard aan, onder andere via de woondeals voor NHN (42.500) en MRA (176.000, incl. Almere/Lelystad), NOVEX MRA, Ontwikkelperspectief NHN en de grootschalige woningbouwlocaties. Maar het bouwen van woningen kan niet los worden gezien van de

locaties en de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn, zoals bereikbaarheid, werkgelegenheid, voorzieningen en een gezonde leefomgeving. Terecht dat de Ontwerp-Nota Ruimte deze samenhang gepoogd heeft te verwoorden in het thema Wonen, werken en bereikbaarheid.

*VISTA model werkt, maar bestempel Noord-Holland Noord als 'Stimuleren'*
In de Ontwerp-Nota Ruimte wordt de VISTA-systematiek geïntroduceerd. Het idee daarbij is om in alle regio's (met provincies, gemeenten en stakeholders) te werken aan onderscheidende ontwikkelstrategieën voor de langere termijn. Daarbij gelden op hoofdlijnen verschillende ruimtelijk-economische strategieën. Het principe van deze systematiek ondersteunen wij. VISTA geeft goede handvatten voor gerichte keuzes in specifieke regio's. Accommoderen voor de MRA vinden wij passend. We verzoeken u wel om sterker te laten zien dat het Ontwikkelperspectief NOVEX-MRA het startpunt is voor de verstedelijkingsrichting van de MRA. We werken de strategie van Accommoderen graag samen met u en onze MRA-partners uit. Zie ook de zienswijze namens de MRA.

Wij constateren tegelijkertijd dat het stempel dat aan (een deel van) de regio NHN is toegekend binnen de VISTA-strategie - Versterken - onvoldoende recht doet aan de opgaven en potentie van die regio, voor zowel de korte als de lange termijn. Voor geheel NHN hebben wij de strategie Stimuleren voor ogen, waarin de regio ondersteund wordt bij de doorontwikkeling naar een L-centrumstadregio. De bandstad van Alkmaar, via Hoorn naar Enkhuizen - het gebied waar het merendeel van de woningbouw in Noord-Holland Noord landt - is onderdeel van het daily urban system van de MRA en daarmee cruciaal voor een goed functionerende woningmarkt. Door in NHN in te zetten op 'Stimuleren', kunnen die benodigde investeringen in mobiliteit in het noordelijk deel van de MRA beter renderen en krijgen ze veel meer effect. We maken ons grote zorgen over de achterblijvende capaciteitsgroei van de rijksinfrastructuur (wegen en spoor, met name ten noorden van het Noordzeekanaal). Deze staat nu al sterk onder druk. We realiseren ons dat daarbij ook andere keuzes moeten worden gemaakt. Dit standpunt vindt u ook terug in de gezamenlijke zienswijze vanuit de samenwerkende partijen in Noord-Holland Noord. Wij verzoeken u dan ook dit aan te passen in de Nota Ruimte. De bijbehorende strategie werken we graag samen met u uit.

*Heroverweeg de criteria voor de kernentypologie en pas deze aan voor een aantal belangrijke kernen in Noord-Holland*
Wij zetten vraagtekens bij de uitwerking van de gehanteerde kernentypologie en de daaraan ten grondslag liggende criteria - zoals het minimaal aantal inwoners voor het label regiokern. Een rigide hantering daarvan kan leiden tot ongewenste situaties, zoals uitsluiting van kernen. Zo zien wij Schagen en het gebied Enkhuizen/Grootebroek/ Hoogkarspel ook als regiokernen, mede rekening gehouden met een drietal voor de regionale woningbouwopgave essentiële, (regionaal) grootschalige woningbouwlocaties. We zien dit graag terug in de Nota Ruimte. Wij nodigen u graag uit om al onze inzichten over de toepassing van de kernentypologie en hoe die uitpakt in Noord-Holland, zoals in de MRA, met u te bespreken.

*Vul op nationaal niveau de noodzakelijke randvoorwaarden in*
Alle overheden hebben de verantwoordelijkheid om de gemaakte woningbouwafspraken na te komen, zoals het realiseren van de randvoorwaarden op het gebied van netcongestie, stikstof, geluid, (drink)water en bodem. Wij vragen van het Rijk om op dit vlak een grotere rol te nemen dan in de Ontwerp-Nota Ruimte wordt gedaan, om het verhogen van de bouwproductie waar te kunnen maken. Juist als het gaat om bijvoorbeeld stikstof en de netcongestie. Zij zijn een grote belemmering in het realiseren van onder andere woningbouw. Zie ook ons eerder gemaakt punt rond stikstof onder Landbouw en natuur.

Van de randvoorwaarden voor de bouw van woningen zijn mobiliteit en bereikbaarheid hele urgente. De druk op de huidige mobiliteits-systemen is nu al hoog en zal met de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen alleen maar toenemen. Wij vragen u in de Nota Ruimte hier rekenschap van te geven en Noord-Holland weerbaar en bereikbaar te houden.

*Doe richtinggevende uitspraken over de toekomst van Schiphol vanuit een integraal perspectief*
Schiphol is een belangrijke motor van onze economie. We zijn blij met de erkenning van het economisch belang van de mainport Schiphol evenals de bevestiging in de Ontwerp-Nota dat goede verbindingen hiernaartoe van het grootste belang blijven. Toch vragen wij aandacht voor de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol, die vanaf het midden van de komende jaren dertig structureel dreigt vast te lopen. Wat ons betreft is in ieder geval het doortrekken van de Noordzuidlijn tot en met Hoofddorp van cruciaal belang om de regio enigszins bereikbaar te houden.

*Leg nadrukkelijk een koppeling tussen luchtvaart en industrie en gezonde leefomgeving*
De grote verbouwing van Schiphol kan ons inziens niet los worden gezien van een grote inzet op het verbeteren van de omgevingskwaliteit en de gezonde leefomgeving in de directe omgeving van de luchthaven. De Ontwerp-Nota Ruimte benoemt gezonde leefomgeving ook in relatie tot Schiphol, maar lijkt dit te beperken tot milieuruimte voor geluid. Wij zien gezonde leefomgeving veel breder. Wij vinden het noodzakelijk dat het Rijk meer richtinggevende uitspraken doet over de toekomst van Schiphol in relatie tot gezondere leefomgeving en de economische ontwikkeling. Dit geldt overigens niet alleen voor Schiphol, ook voor andere delen van Noord-Holland, in het bijzonder het NZKG.

**Vervolg**

De Nota Ruimte vormt een onderdeel in de samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening. Zo werken we ook samen in de NOVEX-gebieden, Noord-Holland Noord en op de onderwerpen zoals benoemd in het Ruimtelijk Arrangement.

We vragen in de Nota Ruimte meer aandacht voor de uitvoeringsprogramma's of gebiedsprogramma's en de mogelijke financieringsvormen om ook daadwerkelijk tot resultaten te komen. Zie ook de reacties vanuit de MRA op de Ontwerp-Nota Ruimte en vanuit de samenwerkende partijen in Noord-Holland Noord.

Daarbij is het zeker ook van belang om duidelijkheid te scheppen over de korte en de lange termijn. Op korte termijn spelen stikstof en de beperkte financiële middelen een duidelijke rol in de keuzes, maar voor de lange termijn is wel een langlopende strategie nodig voor financiering en de ruimtelijke randvoorwaarden. In onze ogen is een andere kijk op de financiering nodig, zoals fondsvorming of een vorm van sparen. Met inleg van de alle partijen naar vermogen.

Onze zienswijze op de Nota Ruimte zien wij als onderdeel van onze constructieve samenwerking in het ruimtelijk domein. Deze samenwerking zetten we graag voort tussen Rijk en provincie, in het Ontwikkelperspectief NHN en de NOVEX-gebieden. En vanuit de samenwerking richting de Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage: Bijlage bij zienswijze op de Ontwerp-Nota Ruimte

# Bijlage bij registratienummer 2466797/2466804
# Aanvullende aandachtspunten per thema

**Water en Bodem**

*Wat vragen wij?*

- Meer aandacht voor kwel in veenweidegebieden. We kunnen niet goed overzien of kwel voldoende aandacht krijgt in de Ontwerp-Nota Ruimte. Het is van belang voor het veenweidegebied boven de Oostelijke Vechtplassen. Daar werkt bijvoorbeeld de aanleg van waterinfiltratie averechts op de uitstoot van broeikasgassen, omdat deze verergert door de kwel. Het lijkt ons dat kwel in veenweidegebieden apart aandacht behoeft.
- Samenhangend watersysteem. Bijvoorbeeld voor de verdeling van zoetwater over Nederland, naar het noorden via de IJssel en het IJsselmeer en naar het westen via de grote rivieren. Noord-Holland is van beide stromen afhankelijk, elk voor een ander deel van de provincie. De nationale opgaven voor o.a. landbouw, natuur en drinkwater, die hiermee gemoeid zijn, vragen om Rijksinzet. In Centraal Holland worden goede stappen gezet om gezamenlijk met Rijk en regio de onderlinge afhankelijkheden en de gezamenlijke opgaven in beeld te brengen
- We waarderen en onderschrijven de expliciete uitspraken over piekbergingen bij het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal. Het uitbreiden van de spuicapaciteit van gemaal IJmuiden is daar een onlosmakelijk onderdeel van. Kan dit in de Nota Ruimte bevestigd worden?
- Er wordt verwezen naar de komende Deltabeslissingen, onder andere het Deltaprogramma Zoetwater. Dit sectorale advies kan grote impact hebben op het gebruik en de functie in bepaalde gebieden in Noord-Holland. Hoe worden deze adviezen vertaald in de Nota Ruimte?
- Op pag. 123 worden grondwaterbeschermingsregimes weergegeven, maar er staat geen enkele locatie in Noord-Holland aangegeven.
- Kaart met kleibodemdalingsgebieden mist.

**Landbouw en natuur**

*Wat vragen wij?*

- Meer richting te geven in de Nota Ruimte in de ontwikkeling van de landbouw in Noord-Holland op de langere termijn. Er is een perspectief nodig voor de landbouw, tuinbouw met het oog op de problematiek rondom zoetwaterbeschikbaarheid en verzilting, stikstof en de voedselzekerheid. Kijk hierbij naar de regionale functie in Noord-Holland op landelijke en Europese schaal. Dit betreft de zaadveredeling, de glastuinbouwlocaties en de sierteelt, maar ook de ruimte voor kringlooplandbouw.
- In de Ontwerp-Nota Ruimte worden de bestaande clusters voor glastuinbouw en sierteelt genoemd. Wij wijzen op onder meer pagina 128, waar het gaat om keuzes rond het clusteren van de glastuinbouw. Het ontbreekt echter aan een duidelijke toekomstvisie op deze sectoren; daar is grote behoefte aan.
- Slechts het belang van reststromen voor enkele landbouwsectoren wordt genoemd. Specifiek voor de Noord-Hollandse context is het ontbreken van Seedvalley noodzakelijk om te vermelden. De waarde en internationale betekenis van deze sector is uit strategisch oogpunt relevant. Van een andere orde is de vermelding van de visserij met een verwijzing naar de bouwsteenparagraaf over de Noordzee (8.4.5) waarin het belang van de visserij geheel ontbreekt. Wat is de visie van het Rijk op deze sectoren van voedselproductie in Noord-Holland?
- Het is lastig dat de kaart op pag. 78 niets over landbouw zegt, terwijl die integraal geacht wordt te zijn. Want (aanwijzing van nieuwe) waterbergingen gaat vrijwel altijd ten koste van landbouwgrond, maar in het hoofdstuk landbouw staat dat dit zoveel mogelijk moet worden voorkomen.
- Voor landbouw staat de opgave van het vinden van evenwicht met natuur centraal, met name in de gebieden met meervoudige opgaven. Verder staan er twee belangrijke instrumenten aangekondigd: de Waterkalender om inzicht te krijgen in de fasering van toekomstige zoetwaterbeschikbaarheid en een afwegingskader onttrekken landbouwgrond. Beide voor verdere uitwerking, waarbij voor de laatste de vraag rijst of de status beschermend zal zijn of uitsluitend zal leiden tot compenserende en/of mitigerende maatregelen.

- Veel van de opgaven landen op het eigendom van eigenaren/gebruikers, veelal agrariërs. Het realiseren van opgaven op het gebied van bodem en water betekenen verlies aan eigendoms- en gebruikswaarde. De Omgevingswet biedt mogelijkheden om dat verlies te compenseren door planschade te vergoeden. In de Ontwerp-Nota Ruimte wordt nu vooral uitgegaan van vrijwilligheid en (tijdelijke) subsidieregelingen om hierin te voorzien. Wees transparant in de mogelijkheden die de wetgeving hiervoor biedt en wees bereid om hiervoor te betalen. Als een grondeigenaar, zeker in het geval van een agrariër voldoende inkomen kan realiseren, is hij/zij eerder in staat om een transitie door te maken. Wij vragen het Rijk om meer experimenteerruimte in de Nota Ruimte op te nemen voor $CO_2$-reductie (de kost gaat voor de baat uit).
- Met de druk om ons landelijk gebied vragen we het Rijk om een instrumentarium om grondspeculatie te voorkomen, waarbij er een mogelijkheid komt om te sturen op het gebruik van de grond. Wat is de meervoudige blik van het Rijk op grondspeculatie en welk ruimtelijk beleid wordt hieraan gekoppeld?
- De $CO_2$ neerslag heeft impact op onze natuur. Hoe kijkt het Rijk aan tegen zonering of overgangszones. In de Ontwerp-Nota Ruimte staan geen grote extra ecologische hoofdverbindingen geagendeerd. Hoe wordt het principe van groenblauwe dooradering in de Nota Ruimte uitgewerkt en draagt het Rijk bij aan agrarisch natuurbeheer?
- Hoe beziet het Rijk de consequenties van verzilting voor functies en gebruik van natuurgebieden in Noord-Holland? We vinden deze ontwikkeling onderbelicht in de Ontwerp-Nota Ruimte. We willen graag het gesprek met de EU en het Rijk aangaan over het effect op te beschermen soorten in de toekomst. Consequentie op termijn is mogelijk een aanpassing van het natuurbeleid. Is het Rijk bereid deze verkenning met ons te doen?

**Economie en energie**

*Wat vragen wij?*

- Uitspraken over toekomstige economische clusters in relatie tot de toekomstige arbeidsmarkt worden gemist. In de Ontwerp-Nota Ruimte wordt geen koppeling gemaakt tussen de krappe arbeidsmarkt en economische sectoren waar veel arbeidsmigranten werkzaam zijn met een daaruit volgende vraag naar huisvesting en gebruik van sociale voorzieningen. Gaat het Rijk uitspraken doen over toekomstige economische clusters in relatie tot de toekomstige arbeidsmarkt?
- Wat is de kijk van het Rijk op de rollen en bevoegdheden van provincies rond de opgaven bij industrieterreinen van regionaal belang? In de Ontwerp-Nota Ruimte staat dat het Rijk de fysieke contouren en de milieucontouren van deze industrieclusters van rijkswege gaat vastleggen en per industriecluster hiervoor maatwerk nodig is. Onduidelijk is hoe de provincies hiermee om moeten gaan. De provincies zijn immers al in de geest van de Omgevingswet en het subsidiariteitsbeginsel bezig met de omzetting van de Industrieterreinen van regionaal belang (IRB's) naar geluidproductieplafonds (GPP's).
- Meer regie vanuit het Rijk bij de ruimtelijke inpassing van datacenters en zeekabels én het goed verdelen van de lusten en lasten van deze digitale infrastructuur over de verschillende provincies.
- Zowel in de Ontwerp-Nota Ruimte als voor Noord-Holland richten we ons op clustering van de datacenters. In Noord-Holland hebben we de gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer en Hollands Kroon aangewezen als datacenterclusters. De provincie staat wel groei toe op basis van de al gemaakte afspraken, maar staat geen nieuwe hyperscale vestigingen toe. We vragen deze term niet in de Nota Ruimte (legenda bij kaarten op blz. 23, 36, 81, 85 en 142) te gebruiken.
- Energieplanologie; wij vragen in de Nota Ruimte op te nemen dat de regionale overheden met een energietoets kunnen sturen op ontwikkelingen die van belang zijn voor het energiesysteem. Het is voor provincies en gemeenten essentieel om het juridisch instrumentarium voor energieplanologie beschikbaar te hebben.
- We verwachten een uitspraak en afweging in de volle breedte en in samenhang over Rijksinvesteringen in vitale energieinfrastructuur, sturing op datacenters en langetermijnbeleid waterveiligheid.
- Wij vragen het Rijk om voortvarend het PEH II op te stellen en nationaal beleid ontwikkelen voor het nationale elektriciteitsnet. We pleiten om hierbij als Rijk en regio nog nauwer samen te werken, met aandacht voor de samenhang tussen het nationale en regionale netwerk.

**Wonen, werken en bereikbaarheid**

*Wat vragen wij?*

- Op nationale schaalniveau vraagt de grote woningbouw echt nog iets van het mobiliteitssysteem. Het Rijk stelt een 'uitvoeringsstrategie langjarige infra en woningbouw' op. Met mogelijkheden om volgende investeringen in grootschalige infrastructuur te kunnen uitvoeren en bekostigen. Naast de gecombineerde woningbouw- en mobiliteitsmiddelen op gebiedsniveau is er ook een schaalsprong nodig op landelijk niveau om de ambities van het VISTA-model vorm te geven.
- Graag vragen wij hierbij aandacht voor de weerbaarheid en veerkracht van de mobiliteits(netwerken), in NHN zijn er bijvoorbeeld een aantal kritische locaties van nationaal belang (zoals Defensie in Den Helder, EHC Petten, Boekelermeer, Agriport en Seed Valley), die ten alle tijden bereikbaar moeten blijven ook in ontwrichtende omstandigheden. Om deze kwetsbaarheid te verminderen is het wenselijk om ook plannen te overwegen die de weerbaarheid/veerkracht van de netwerken vergroten.
- Hoe verhouden de kernbegrippen *nabijheid, structurerende benutting van bestaande en nieuwe infrastructuur en de kracht van vervoermodaliteiten maximaal benutten* zich tot de indeling van de VISTA-systematiek en de weerbaarheid vanuit Defensie-oogpunt? Wat ons betreft is een gesprek over de uitvoering en financiering in de NOVEX-gebieden en Noord-Holland Noord hierover noodzakelijk.
- Een nationale visie op het gebruik van hubs en snelle OV-verbindingen. De mismatch tussen auto-afhankelijke en autoluwe gebieden herkennen we en dit vraagt om een nationale visie op het gebruik van hubs en snelle OV-verbindingen als oplossing voor dit probleem.
- De toekomst van en de innovaties in de luchtvaart (Urban Air Mobility, eVTOLS etc) hebben impact op de ruimte in Nederland. Dat zien we onvoldoende terug. Dit vraagt om een 3D RO-planning. Hier vragen we nadrukkelijk aandacht voor in de Nota Ruimte.
- Zaanstad (nr 47): Voor 'regionaal grootschalige locatie' nr 47 geldt dat deze al onderdeel is van de 'grootschalige locatie Haven Stad & Achtersluispolder' en geldt dan dus niet ook als 'regionaal grootschalig'.
- Beverwijk (nr 58 en 59): De milieucontour van het Industrieterrein van Provinciaal Belang schrijft voor dat bij een geplande ontwikkeling een zorgvuldige afweging gemaakt wordt over de verwachte kwaliteit van de leefomgeving en dat aangetoond moet worden dat er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor bedrijven op het Industrieterrein van Provinciaal Belang. Van de gemeentelijke plangebieden vallen enkel P0 en P1 van het Bazaarterrein en de noordoostelijke hoek van de Parallelweg buiten de bovengenoemde werkingsgebieden. Beide locaties vallen daarmee niet onder "regionaal grootschalig".
- Locatie Grote Buitendijk in Velsen ligt naast Velserbroek en vormt daarmee een geheel voor de regiokern IJmond. Graag locatie Grote Buitendijk opnemen in regiokern IJmond.
- Met betrekking tot het terughoudend zijn met buitendijks bouwen, verwijst de Ontwerp-Nota naar buitendijkse gebieden bij rivieren en het IJsselmeer. Wij missen hier de Noordzeekust.

**Uitvoering**

*Wat vragen wij?*

- Rekening houdend met de Omgevingswet vinden wij deel 3 vooral heel beschrijvend van aard, vanuit de theorie, de wet, etc. Er wordt weinig tot geen kleur bekend als het gaat om het 'hoe'. Daarbij worden andere uitgangspunten zoals '1-overheid', 'ja, mits' en 'integraal werken' als belangrijke pijlers voor de uitvoering gemist.
- De Omgevingswet schrijft voor dat moet worden aangegeven hoe rekening wordt gehouden met het voorzorgbeginsel. Hoe houdt het Rijk rekening met het voorzorgbeginsel, het beginsel van preventief handelen in deze Ontwerp-Nota Ruimte? Dit met het oog op de te maken ruimtelijke keuzes door het ruimtetekort in Noord-Holland en de nationale opgaven die hier moeten landen.
- In deel 3 wordt gesproken over een ontwikkelingsperspectief, gebiedsagenda's, het Ruimtelijk Arrangement en een uitvoeringsagenda van een NOVEX-gebied met daaraan gekoppeld een regionale investeringsagenda. Hoe verhouden deze instrumenten zich tot de kerninstrumenten van de Omgevingswet?
- De Ontwerp-Nota Ruimte gebruikt 3x zo veel termen gericht op het benutten dan termen gericht op beheren of beschermen van de fysieke leefomgeving. Slaat op basis

hiervan de balans door naar 'benutten' boven 'beschermen'? Hoe wordt er vanuit de inhoud gereageerd op de balans? Past dit beeld bij de opgaven die we hebben?
- De titel van paragraaf 13.3 doet vermoeden dat het over juridische instrumenten gaat. Zijn het juridische instrumenten omdat ze voortkomen uit te wet? Of zijn instrumenten juridisch van aard vanwege de doorwerking die ze hebben?
- Hoofdstuk 14.1 gaat over doorwerking, bijvoorbeeld d.m.v. instructieregels. Het overzicht van voorgenomen wijzigingen wordt nu niet gegeven, maar in de Uitvoeringsagenda Nota Ruimte. Deze is er nu nog niet. Oftewel de consequenties voor provincies zijn nog onvoldoende duidelijk. Wij vragen u hier meer inzicht in te geven.
- Duidelijkheid bieden over voorgenomen wijzigingen rond het inzetten van instructieregels.
- Meer aandacht voor uitvoerings- en gebiedsprogramma's en financieringsmogelijkheden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
B.S. Buffing
BEL/DE

Telefoonnummer +31235145793
boris.buffing@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
11 DEC. 2025

**Kenmerk**
2379839/2466608

**Uw kenmerk**

**Betreft: Voorkeur locatie 380/150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid**

Geachte leden,

In maart 2025 hebben wij u per brief geïnformeerd over de ontwikkelingen in de Houtrakpolder in de context van de opgaven die spelen in het Noordzeekanaalgebied (2379839/2379843). Eén van de belangrijkste 'puzzelstukken' in de Houtrakpolder is de locatiekeuze voor het 380/150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid. Graag informeren we u dat het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder op 4 december jl. een voorkeur heeft uitgesproken voor één locatie (variant 2) hetgeen TenneT in staat stelt een versnelling te bewerkstelligen bij de realisatie van het hoogspanningsstation. Het formele locatiebesluit is voorzien in het tweede kwartaal van 2026.

## Inleiding

In het Noordzeekanaalgebied vragen Haveneconomie, Circulaire economie, Energietransitie, Landschap & Ecologie, Woningbouw en Water allemaal om ruimte in een omgeving waar de Gezonde Leefomgeving reeds onder druk staat. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied[1] staat beschreven hoe deze opgaven gerealiseerd kunnen worden.

In dit ontwikkelperspectief wordt expliciet stilgestaan bij de Houtrakpolder. Deze polder is niet alleen in beeld voor grootschalige energie-infrastructuur maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging. Bovendien ligt er op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde. Rijk en regio hebben geconcludeerd dat de Houtrakpolder daarom een sleutelrol vertolkt in het leggen van de ruimtelijke puzzel in het Noordzeekanaalgebied. In de brief van maart 2025 staan deze punten inhoudelijk uitgebreider toegelicht.

Eind 2024 hebben de samenwerkende partijen vervolgens de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG vastgesteld. Daarin staan de nodige

[1] Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is door Rijk en regio gezamenlijk opgesteld in het kader van NOVEX-NZKG en in 2024 vastgesteld door PS als koers voor toekomstig op te stellen beleid.

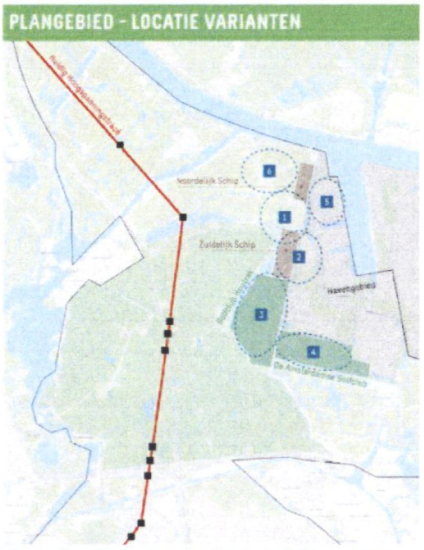
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

acties met betrekking tot de Houtrakpolder benoemd. Onder meer op het gebied van water, omgevingsveiligheid en de inpassing van het 380kV/150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid. Gegeven het feit dat keuzes op deelonderwerpen gevolgen kunnen hebben op andere onderwerpen en het feit dat hier vele partijen bij betrokken zijn, is in deze uitvoeringsagenda afgesproken dat er gedurende 2025 en 2026 een periodiek Bestuurlijk Overleg over de Houtrakpolder wordt georganiseerd.[2]

**380kV/150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid**

Eén van de voornaamste onderwerpen van gesprek in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder in 2025 is de inpassing van de energie-infrastructuur in de Houtrakpolder en specifiek de locatiekeuze van het 380kV/150kV Hoogspanningsstation A9 Zuid. Omdat dit station ongeveer 25 hectare beslaat, bepaalt dit in hoge mate de (on)mogelijkheden om in de toekomst andere functies in de Houtrakpolder mogelijk te maken.




Spoedige realisatie is van belang omdat er nu reeds sprake is van netcongestie. TenneT is op dit moment bezig met de beoordeling van de verschillende locaties voor het hoogspanningsstation A9 Zuid in de Houtrakpolder. Hiervoor worden de zes locaties op de afbeelding onderzocht. Volgens de huidige planning legt TenneT in het tweede kwartaal van 2026 uiteindelijk één voorkeurslocatie ter besluitvorming voor aan de provincie (het formele locatiebesluit). Oplevering van het station is voorzien in de periode 2032-2035 (dit is onder meer afhankelijk van de technische en planologische aanpassingen die nodig zijn voor de bouw van het hoogspanningsstation).

In november 2025 is door PS de motie "Snel duidelijkheid over locatie 380 kV-hoogspanningsstation A9 Zuid voor ontwikkeling en verduurzaming Amsterdamse haven" aangenomen (M113/PS03-11-2025) waarin PS uitspreekt dat:

*"het voor een efficiënt proces en duidelijkheid naar de betrokken partijen wenselijk is dat Gedeputeerde Staten zo snel als mogelijk een voorkeur uitspreken voor een van de locaties van het 380 kV-hoogspanningsstation A9 Zuid"*

en dat

[2] De provincie trekt het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder. Hieraan nemen verder deel de gemeenten Haarlemmermeer, Velsen en Amsterdam, Port of Amsterdam, het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Ministeries van EZ, KGG en I&W.

*"Hiervoor 'zoeklocatie 2' zuidelijk van het Groene Schip en ten noorden van Golfclub Houtrak het meest voor de hand lijkt te liggen, in combinatie met het 150 kV-station net oostelijk hiervan in Westpoort;*

De motie sluit goed aan op het traject dat de afgelopen maanden is ingezet door de partijen verenigd in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder. In de zomer van 2025 heeft TenneT namelijk gevraagd of het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder zich uit kan spreken over de zaken waar rekening mee dient te worden gehouden in het locatieonderzoek A9 Zuid met het oog op de gewenste lange termijn ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Zodat dit betrokken kan worden in de locatiekeuze van TenneT. Daarnaast heeft TenneT aangegeven dat er een versnelling mogelijk is in de realisatie van het hoogspanningsstation als het BO Houtrakpolder een voorkeur uitspreekt voor een locatie die TenneT ook kansrijk acht. In dat geval is TenneT bereid om vooruitlopend op het formele locatiebesluit - voor eigen rekening en risico - al een aantal werkzaamheden in gang te zetten.

De afgelopen maanden zijn, door de samenwerkende partijen in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder, benut om de door TenneT voorgestelde varianten voor de locatiekeuze van het hoogspanningsstation A9 Zuid te confronteren met de aandachtspunten die van belang zijn voor de lange-termijn-ontwikkeling van de Houtrakpolder. Dit gaat onder meer over een goed functionerend watersysteem, de mogelijkheid om (piek)waterberging in de Houtrakpolder te realiseren, de mogelijkheid een extra havenbekken in de Houtrakpolder en de doorontwikkeling van het landschap en de aansluiting op een Convertorstation voor energie afkomstig van windparken op zee te realiseren.[3]

De realisatie van een hoogspanningsstation van deze omvang inclusief de bijbehorende kabeltracés is zowel bovengronds als ondergronds zeer ingrijpend. Bovengronds gaat het onder meer om de landschappelijk en ecologische impact maar ook hoe een hoogspanningsstation zich verhoudt tot de gebouwde omgeving (woningen en bedrijven). Ondergronds is er een grote impact op het watersysteem en de bodem. Ook dient rekening te worden gehouden met het feit dat rond de Amsterdamse haven reeds aanzienlijke hoeveelheden kabel- en leidingentracés aanwezig zijn en dat nieuwe ontwikkelingen zoals een waterstofnetwerk ook mogelijk moeten blijven. De onderzochte locaties verschillen zowel fysiek als planologisch sterk van elkaar hetgeen van grote invloed is op de technische haalbaarheid en de doorlooptijd.

Na een zorgvuldige afweging achtte het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder zowel variant 2 als variant 3 verenigbaar met de lange termijn invulling van de Houtrakpolder. Waarbij beide varianten eigen technische en planologische aandachtspunten kennen. Uit een analyse van TenneT is vervolgens gebleken dat de kans op (aanzienlijke) vertraging in de oplevering van het transformatorstation bij variant 3 veel groter is dan bij variant 2. Alles overwegende heeft dit er toe geleid dat de partijen verenigd in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder op 4 december jl. een voorkeur hebben uitgesproken voor variant 2.

---

[3] Hiervoor is afgestemd met het programma Verkenning Aanlanding Wind Op Zee (VAWOZ) van het Rijk.

De partijen in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder hebben deze voorkeur inmiddels ook aan TenneT kenbaar gemaakt. Daarbij is benadrukt dat de partijen beseffen dat door TenneT momenteel ook de nodige technische onderzoeken uitgevoerd worden en dat de daadwerkelijke locatiekeuze van veel meer factoren afhankelijk is dan alleen de zaken die door het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder zijn afgewogen. Er is aangegeven dat de door het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder geformuleerde voorkeur dan ook niet als een finaal oordeel van het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder dient te worden beschouwd. Wel is TenneT verzocht deze voorkeur te betrekken bij de afweging die het zelf maakt ten aanzien van de locatiekeuze. Daarnaast is benadrukt dat het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder spoedige realisatie van het transformatorstation van het grootste belang acht. TenneT is dan ook met klem opgeroepen de eerder aangekondigde versnelling te realiseren.

**Tot slot**

Met het uitspreken van een voorkeur voor variant 2 door het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder kan door TenneT een versnelling in de realisatie van het hoogspanningsstation worden bewerkstelligd. Voor de volledigheid merken wij op dat deze versnelling alleen gerealiseerd wordt als variant 2 ook als beste variant naar voren komt uit de integrale effectanalyse van TenneT. Daarover wordt begin 2026 meer duidelijkheid verwacht. Het formele locatiebesluit is voorzien in het tweede kwartaal van 2026. Daarmee wordt een belangrijk ruimtelijk puzzelstuk in de Houtrakpolder en in het Noordzeekanaal gelegd.

Wij zijn verheugd dat de constructieve samenwerking tussen Rijk, provincie, gemeenten, waterschap en havenbedrijf tot een tussenresultaat met breed draagvlak heeft geleid. Het komend jaar zullen wij met deze partners in het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder verder werken aan de lange-termijn-vraagstukken in dit gebied. Vanzelfsprekend houden we u op de hoogte van de vorderingen van de diverse deelprojecten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

# Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG

**Versie 1.0**



noordzeekanaalgebied

# Inhoud


| | | |
|---|---|---|
| **1.** | **Inleiding** | **4** |
| 1.1 | Waar komen we vandaan? | 5 |
| 1.2 | Regionale Investeringsagenda (RIA) | 6 |
| **2.** | **Prioritaire investeringsopgaven in het Noordzeekanaalgebied** | **8** |
| 2.1 | Stedelijke vernieuwing IJmond (Uitvoeringsafspraak A) | 9 |
| 2.2 | Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie | 12 |
| | *A. Energiehaven IJmond (RI 1)* | 12 |
| | *B. Vervangen binnenvaartkade Grote Houtkade Velsen (RI 2)* | 12 |
| | *C. Revitaliseren Zeehaven De Pijp Beverwijk (RI 3)* | 13 |
| | *D. Benutten vrijkomende droge functies Zeehavens IJmond (SG 2)* | 14 |
| | *E. Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij (SG 1)* | 14 |
| 2.3 | Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder (o.a. Uitvoeringsafspraak B en project LG 4) | 18 |
| | *A. Aanleg 380 kV transformatorstation A9 Zuid* | 18 |
| | *B. Opstellen Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder* | 19 |
| 2.4 | Regionale netwerken energietransitie | 22 |
| | *A. Realisatie H2avennet (ES 5A)* | 22 |
| | *B. Realisatie regionaal $CO_2$-netwerk NZKG (ES 8)* | 23 |
| | *C. Realisatie Stoomnet Westpoort (ES 11)* | 24 |
| 2.5 | Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie | 26 |
| | *A. Verkenning verplaatsings- en financieringsbehoefte* | 28 |
| | *B. Locatiestudie* | 28 |
| | *C. Operationalisering transitiefonds* | 29 |
| **3.** | **Overige (investerings)opgaven in het Noordzeekanaalgebied** | **32** |
| **4.** | **RIA 1.0 en vervolg** | **34** |
| Totaalkaart | | 36 |
| Bestuurlijke verantwoording | | 39 |
| Colofon | | 40 |
| Eindnoten | | 41 |

# 1 Inleiding

1.1 Waar komen we vandaan?
1.2 Regionale Investeringsagenda

## 1.1 Waar komen we vandaan?

150 jaar geleden is het Noordzeekanaal gegraven tussen Amsterdam en de Noordzee. Sindsdien is het Noordzeekanaal de economische drager van deze regio. Rond het Noordzeekanaal zijn grote haven- en industriegebieden ontwikkeld met een sterke economie, zijn steden tot groei gekomen, en is een landschap gevormd met een watersysteem dat dit gebied verbindt. De regio bestaat uit drie deelgebieden met elk een eigen karakter: in de IJmond domineert de (offshore)industrie, staal en visserij, in de Zaanstreek de voedingsindustrie, en de Amsterdamse haven is groot in import, opslag en vervoer van brandstoffen.

De komende decennia is het Noordzeekanaalgebied van groot belang voor een aantal grote (transitie)opgaven in Nederland:

- Onze haven- en industriegebieden voeren een transitie door naar groene brandstoffen, verdere verduurzaming en circulaire economie;
- In de regio is een grote behoefte aan woningbouw, in combinatie met een gezondere leefomgeving;
- Klimaatverandering agendeert nieuwe uitdagingen voor de toekomst. De gevolgen van klimaatverandering doen zich nu al voor en de impact voor het Noordzeekanaalgebied is groot, bijvoorbeeld door toenemende verzilting en periodes met te veel of te weinig water. De regio moet zich daarop voorbereiden.

Tegelijkertijd is duidelijk dat de beschikbare ruimte beperkt is, terwijl alle opgaven ruimte vragen. Daarom heeft het Rijk het Noordzeekanaalgebied in 2020 aangewezen als NOVI-gebied en vervolgens in 2022 als NOVEX-gebied. Sindsdien werken Rijk, regio en partners samen aan een nieuwe koers.

Door opgaven integraal en gezamenlijk aan te pakken, wordt de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benut en levert de regio een bijdrage aan het realiseren van nationale ambities. Deze koers is in december 2023 vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied[1].

Het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied laat zien dat de benodigde ruimtelijke keuzes mogelijk zijn wanneer betrokken partijen integraal samenwerken. Het niet uitvoeren van (delen van) dit perspectief brengt het risico met zich mee dat ambities niet waargemaakt worden, met mogelijke negatieve gevolgen voor leefomgeving en economie.

Na het vaststellen van de koers in het Ontwikkelperspectief is een eerste vertaalslag gemaakt naar concrete afspraken en projecten in de vorm van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029)[2]. Deze Uitvoeringsagenda omvat 6 uitvoeringsafspraken en 104 projecten die zijn gegroepeerd rond zeven thema's: Gezondere leefomgeving, Milieuruimte voor energie- en circulaire transitie, Woningbouw, Haven en industriegebieden, Netwerken voor energietransitie en circulaire economie, Landschap en ecologie, en Water- en bodemsysteem.

Deze afspraken en projecten verschillen in aard en fase: sommige zijn beleidsmatig van karakter, andere richten zich op fysieke uitvoering. Ook variëren ze in hun ontwikkelfase: van onderzoek en planvorming tot daadwerkelijke realisatie. Afhankelijk van de aard en fase kent iedere afspraak en ieder project een eigen investeringsbehoefte. Om de uitvoering van deze projecten en afspraken mogelijk te maken, werken de samenwerkende partijen aan de volgende stap in de NOVEX-systematiek: de Regionale Investeringsagenda (RIA).

## 1.2 Regionale Investeringsagenda (RIA)

De Regionale Investeringsagenda (RIA) volgt op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda. Het brengt de belangrijkste investeringsbehoeften in kaart die voortvloeien uit afspraken en projecten uit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029). Het vormt daarmee een belangrijke schakel in het realiseren van de gezamenlijke koers voor het Noordzeekanaalgebied. Het accent ligt op projecten die fysieke ingrepen in de leefomgeving betreffen, waarvoor samenwerking binnen de NOVEX-NZKG essentieel is. Deze projecten zijn van nationaal belang en dragen bij aan een gezondere, meer leefbare en toekomstbestendige regio.

De RIA is op zichzelf nadrukkelijk geen financieringsinstrument. In plaats daarvan dient de RIA op dit moment als instrument om het juiste gesprek te voeren over welke investeringsbehoefte er is en stelt het daarin prioriteiten die primair in het bestuurlijk overleg van het NZKG besproken dienen te worden, of in een smaldeel daarvan. Dit gesprek vindt zowel doorlopend plaats tussen betrokken partijen als op vaste momenten die jaarlijks terugkeren, zoals in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL), het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Bovendien leggen de partijen in de RIA wederom hun betrokkenheid vast om zich in te spannen voor het invullen van de prioritaire investeringsopgaven.

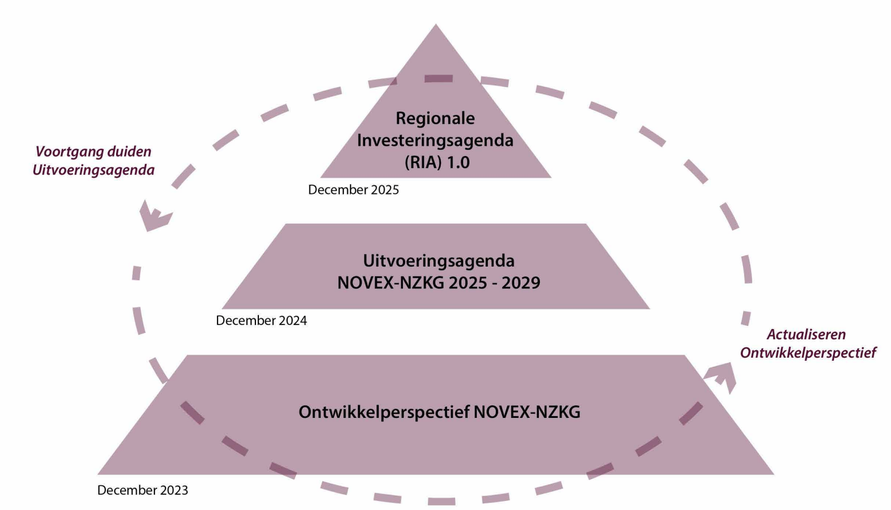
*Prioritaire investeringsopgaven*
Om de RIA als bruikbaar instrument te kunnen inzetten voor het NZKG hebben Rijk en regio ervoor gekozen om de RIA toe te spitsen op een beperkt aantal **prioritaire investeringsopgaven** gedestilleerd uit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029).

Deze prioritaire opgaven voldoen aan de volgende kenmerken:

- Ze worden primair geadresseerd binnen de NOVEX-NZKG-context;
- Ze zijn cruciaal voor de uitvoering van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied;
- Ze zijn opgenomen in de Uitvoeringagenda NOVEX-NZKG;
- Ze vragen om substantiële investeringen.

De partijen zijn op basis hiervan op vijf prioritaire investeringsopgaven gekomen. Deze worden in het volgende hoofdstuk verder uitgewerkt.

*Proces NOVEX-NZKG*



# 2 Prioritaire investerings-opgaven in het Noordzeekanaalgebied


2.1 Stedelijke vernieuwing IJmond

2.2 Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

2.3 Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder

2.4 Regionale netwerken energietransitie

2.5 Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie


## 2.1 Stedelijke vernieuwing IJmond (Uitvoeringsafspraak A)

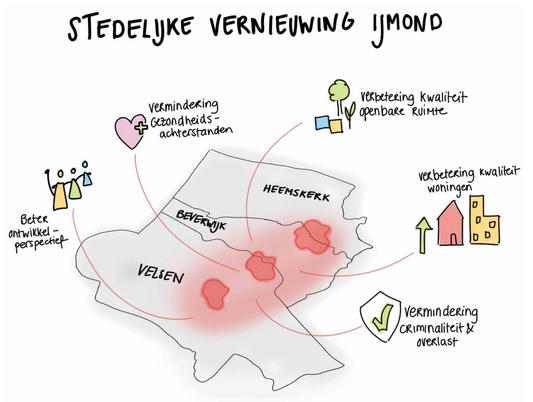
De MRA en het Rijk werken samen aan de bouw van 175.000 woningen in 2020-2029. Circa 7.000 van deze woningen komen vanuit deze opgave in de IJmond. Deze opgave maakt deel uit van een bredere, integrale verstedelijkingsaanpak. Voor leefbare en toekomstbestendige wijken is meer nodig dan woningbouw alleen. Binnen het NZKG gaat het specifiek over de wijken uit de wederopbouwperiode in de IJmond, Zaanstad-Oost en Amsterdam Nieuw-West. Dit zijn wijken waar verouderde woningen, sociaaleconomische achterstanden en een ongezonde leefomgeving hand in hand gaan.

Hier bieden stedelijke vernieuwing en verdichting kansen om te werken aan een gezondere leefomgeving en een nieuw perspectief voor bewoners. Dit vraagt om samenwerking tussen overheden en integrale investeringen in zowel fysieke als sociale infrastructuur. Amsterdam Nieuw-West en Zaanstad-Oost maken al deel uit van een landelijke aanpak, ondersteund door het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). In de IJmond ontbreekt een dergelijke aanpak. De komende jaren wordt daarom gewerkt aan een plan van aanpak Stedelijke vernieuwing IJmond.

In grote delen van de IJmond is al generaties lang sprake van een cumulatie van sociale, economische en fysieke problematiek. Meer dan 30% van de inwoners in de IJmond woont in wijken die al ruim 20 jaar een onvoldoende scoren op leefbaarheid, volgens de Leefbaarometer[3] van het ministerie van BZK.
De invloed van industrie en haven is duidelijk merkbaar in de leefomgeving. Deze samenloop van factoren heeft een negatieve uitwerking op de leefbaarheid van de wijken én op het functioneren van de regio als geheel.

De opeenstapeling van problematiek vraagt om een integrale aanpak met doelen en ambities, gericht op het versterken van perspectief en het ondersteunen van inwoners bij het oplossen van hun problemen. In het plan van aanpak worden ambities en doelen geformuleerd voor de regio, ook hoort hier een uitvoeringsagenda bij.

Na het schrijven van het plan van aanpak is het belangrijk om de samenwerking en commitment van alle betrokken partijen vorm te geven. In 2026 zijn er afspraken nodig met (lokale) betrokken partijen, het Rijk en provincie Noord-Holland, bijvoorbeeld in de vorm van een 'Pact voor Stedelijke Vernieuwing van de IJmond', om de komende jaren te investeren in de integrale vernieuwing van de naoorlogse wijken in de IJmond, met als doel de leefbaarheid te vergroten.



**In de RIA richten wij ons op volgende elementen:**

- Plan van aanpak (gefinancierd uit Gebiedsinvesteringen Netten op Zee[4], zie paragraaf 3.2);
- Lijst met de specifieke opgaven binnen stedelijke vernieuwing IJmond met een ruwe schatting kosten;
- Afspraak over verder betrekken overige Rijkspartijen binnen Stedelijke vernieuwing IJmond.

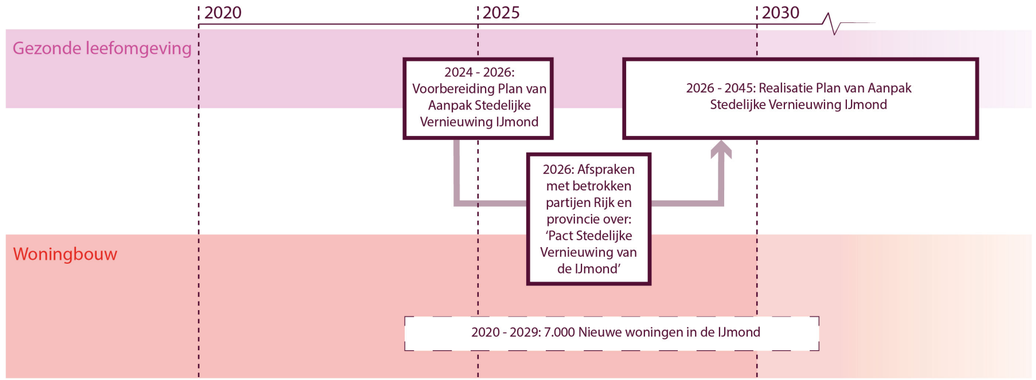
**Kernteam:** Gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk, gemeente Velsen, provincie Noord-Holland, ministerie van VRO.

**Overige partijen:** Woningcorporaties, andere Rijkspartijen, GGD, onderwijsinstellingen, zorginstellingen, politie, bewoners(organisaties), ondernemers(verenigingen).

**Planning:**

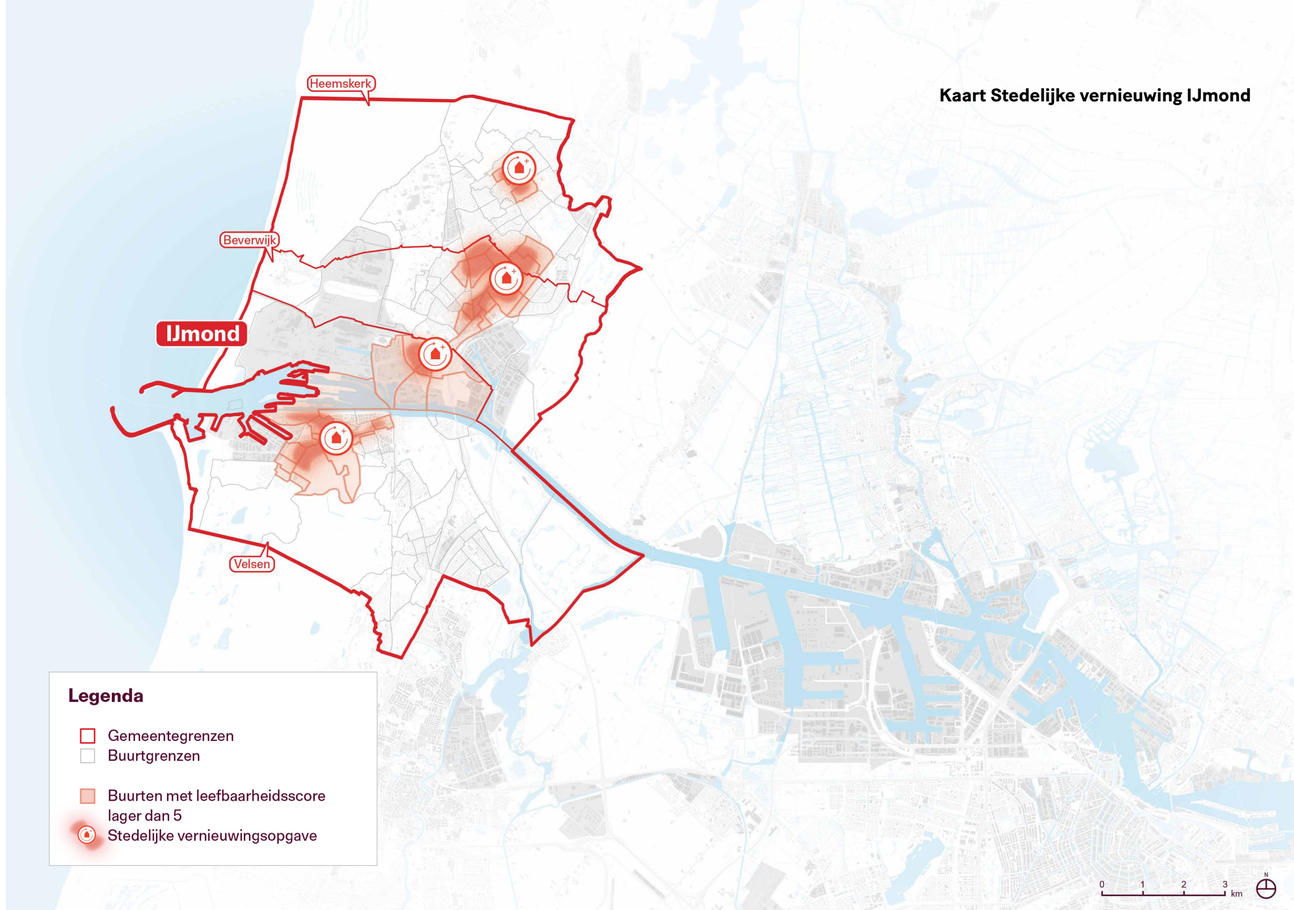
- Voorbereiding 2024 tot en met 2026.
- Afspraken met betrokken partijen, Rijk en provincie Noord-Holland in 2026, in de vorm van een 'Pact voor Stedelijke Vernieuwing van de IJmond'.
- Realisatie 2027-2045.

*Planning stedelijke vernieuwing IJmond*






**Kaart Stedelijke vernieuwing IJmond**



## 2.2 Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

De haven- en industriegebieden in het Noordzeekanaalgebied zijn van (inter)nationaal belang. De havens spelen een belangrijke rol in zowel de (inter)nationale handel als de energietransitie. Het Noordzeekanaalgebied vertegenwoordigt met €7,2 miljard en 73.000 arbeidsplaatsen bovendien een grote economische waarde voor de directe omgeving, de regio en Nederland. Om deze rol succesvol te kunnen blijven vervullen, is voldoende ruimte nodig voor havens, industrie en de energietransitie. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied staat weergegeven op welke wijze hier invulling aan wordt gegeven. Naast grotere maatregelen, zoals het transformeren van de locaties voor kolenoverslag en het realiseren van grote transformatorstations buiten de bestaande haven- en industriegebieden, is ook een serie kleinere havenontwikkelingen cruciaal.

### De projecten

#### A. Energiehaven IJmond (RI 1)

Rijk en regio werken aan de ontmanteling van het slibdepot van de Averijhaven en de aanleg van de Energiehaven IJmond als installatiehaven van 16 hectare voor windparken op zee. De ontwikkeling van de Energiehaven is van cruciaal belang voor de realisatie van de ambitie van het Rijk voor grootschalige ontwikkeling van windparken op zee.

**Betrokken partijen:** Ministerie van IenW, ministerie van EZ, Port of Amsterdam, Zeehaven IJmuiden, provincie Noord-Holland, gemeente Velsen.

**In samenwerking met:** Rijkswaterstaat, ministerie van KGG, Tata Steel.

**Kosten:** €135 mln. (afhankelijk van oplossing staalslakken).

**Dekking (concept):** het Consortium Energiehaven en het Rijk onderzoeken gezamenlijk op welke wijze de kosten voor de ontmanteling van het slibdepot en de aanleg van de Energiehaven gedekt kunnen worden. Dit is afhankelijk van de oplossing voor de op het terrein aanwezige staalslakken. Vanuit de regeling Gebiedsinvesteringen Netten op Zee wordt €10 mln. ter beschikking gesteld. Het ministerie van EZ en het ministerie van KGG spannen zich beide in om een bijdrage van €5,5 mln. te reserveren (in totaal €11 mln.).

**Planning:** Beoogde oplevering rond 2030.

#### B. Vervangen binnenvaartkade Grote Houtkade Velsen (RI 2)

De binnenvaartkade vervangen door een zeekade. Daardoor kan de kade efficiënter en meer flexibel worden benut voor zowel zeeschepen als binnenvaartschepen. Dit is nodig omdat er veel vraag is naar kadeterrein o.a. door de gestegen ambities voor Wind op Zee.

**Betrokken partij**: Gemeente Velsen.
In samenwerking met: Zeehaven IJmuiden, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, het Rijk, Centraal Nautisch Beheer, Port of Amsterdam.

**Kosten:** €10 mln. (globale inschatting, de exacte berekening volgt).

**Dekking:** €1 mln. provincie Noord-Holland, €3 mln. Gebiedsinvesteringen Netten op Zee, restbedrag: gemeente Velsen/Zeehaven IJmuiden.

**Planning:** Begin 2026 start publiek private samenwerking, 2026 voorbereidingen, eerste helft 2027 uitvoering.



#### C. Revitaliseren Zeehaven De Pijp Beverwijk (RI 3)

Zeehaven De Pijp wordt een duurzame en toekomstbestendige haven. De basis voor de 'Aanpak Zeehaven De Pijp' en voor de bijbehorende ruimtelijk-economisch ontwikkeling is inmiddels gelegd. Daarin staan drie pijlers centraal:

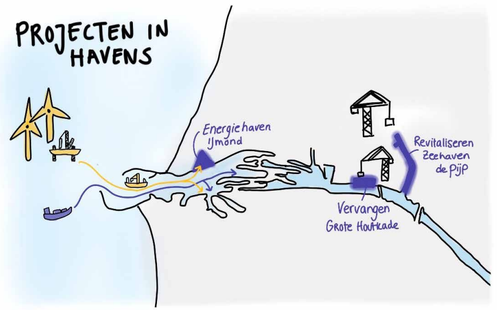
1. Kade- en haveninfrastructuur: Onderhoud en (waar nodig) herstel van de kade- en haveninfrastructuur.
2. Duurzame en toekomstbestendige haven: De verdere uitwerking van de (economische) mogelijkheden voor een duurzame en toekomstbestendige haven.
3. Organisatorisch plan – behoud, onderhoud en governance: Een organisatorisch plan voor beheer en onderhoud en de exploitatie van Zeehaven De Pijp.

Aan de hand van deze pijlers wordt de haveneconomie in fasen gerevitaliseerd en verder gestimuleerd. In fase 1 wordt gewerkt aan de 'Aanpak Zeehaven De Pijp' en aan de renovatie van een deel van de Noorderkade. Op basis van onder meer de resultaten en aanbevelingen uit een onderzoek naar de staat van onderhoud van gemeentelijke taluds (aangelegde helling naast weg of water) en kades betekent dat bijvoorbeeld ook bagger- en onderhoudswerkzaamheden en (waar nodig) mogelijk herstel van overige kade- en haveninfrastructuur. Andere projecten en plannen die bijdragen aan de toekomstgerichte ontwikkeling van Zeehaven De Pijp binnen het Noordzeekanaalgebied zijn o.a. het aanbieden van een walstroomvoorziening aan de openbare kade, een praktische uitvoering van noodzakelijke Port Security-maatregelen en een passend en goed functionerend Haven Management Informatie Systeem (HMIS).

Afhankelijk van de onderzoeksresultaten en precieze invulling van de benodigde werkzaamheden zullen diverse projecten een start of doorlooptijd hebben na 2027, in de tweede fase van de revitalisering. Op basis van de huidige informatie is nog geen inzicht te geven op een concrete planning en/of de financieringsbehoefte van de projecten. Dit volgt in de volgende versie van de RIA.

**Betrokken partijen:** Gemeente Beverwijk.

**In samenwerking met:** Zeehaven IJmuiden, Port of Amsterdam, lokaal havenbedrijfsleven, Rijkswaterstaat, Centraal Nautisch Beheer, provincie Noord-Holland.



**Dekking:** Meer duidelijkheid over de uitvoeringskosten voor de eerste fase van de revitalisering wordt verwacht in het voorjaar 2026. Voor fase 1 is de beoogde financiële dekking als volgt: €8 mln. gemeente Beverwijk, €1,5 mln. provincie Noord-Holland, €7 mln. Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. De nadere kostenraming en benodigde dekking voor fase 2 in de revitalisering volgt in de volgende versie van de RIA.

**Planning:**
- Fase 1 (2025-2027): Herstel Noorderkade, uitvoering onderzoek staat van onderhoud haveninfrastructuur en start van eerste werkzaamheden en projecten.
- Fase 2 (2027-2032): Beoordeling, voorbereiding en uitvoering overige (infrastructurele) werkzaamheden en projecten.

### D. Benutten vrijkomende droge functies Zeehavens IJmond (SG 2)

De ruimte voor bedrijven met kade- en havengebonden activiteiten, bijvoorbeeld voor de offshore activiteiten voor de windparken op zee, is beperkt. Voor het optimaliseren van het ruimtegebruik in de zeehavens in de IJmond is het dan ook noodzakelijk dat de kade- en havengebonden kavels met name gebruikt worden door 'natte bedrijven'. Daarbij is het van belang dat vrijkomende ruimte van droge functies op havengebonden locaties daadwerkelijk wordt ingezet voor natte functies.

Om dit goed te kunnen doen is op termijn een fonds nodig voor financiering van de onrendabele top bij de verwerving van strategisch grondbezit door Zeehaven IJmond. Partijen gaan met elkaar in gesprek als zich een situatie voordoet.

**Betrokken partijen:** Zeehaven IJmuiden, gemeente Velsen, gemeente Beverwijk, havenbedrijfsleven.

**Dekking:** Partijen zijn in gesprek over verdere uitwerking, vorm en financiering.

**Planning:** De betrokken partijen streven naar de oprichting van een fonds in 2026.

### E. Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij (SG 1)

In september 2025 heeft gemeente Amsterdam het ADM-terrein verworven van Larendael Participaties BV, de ontwikkel- en investeringsmaatschappij van Wim Beelen. De aankoop van deze strategische grondpositie van 43 ha grond en daaromheen 23 ha water kan meerdere doelstellingen in de NOVEX in een stroomversnelling brengen. Denk hierbij aan voldoende ruimte voor haven en industrie, de verplaatsing van Damen Shipdock en andere havenbedrijven om toekomstige woningbouw in Haven-Stad mogelijk te maken. Door de aankoop van het terrein ontstaat er meer ruimte voor bedrijven in het bestaande havengebied, dit vermindert de druk op de Houtrakpolder en zo wordt het gemakkelijker om andere opgaven zoals een transformatorstation en waterberging te realiseren.

Wanneer zich nieuwe kansen in de markt voordoen om strategische grondposities in Westpoort en op HoogTij te verwerven, is dat primair een opgave voor de Port of Amsterdam. Grote, strategische grondposities binnen en buiten het exploitatiegebied van Port of Amsterdam waarvoor onvoldoende financiële dekking beschikbaar is, kunnen worden onderzocht of verwerving mogelijk is in samenwerking met partners in het NZKG, de regio en het Rijk.

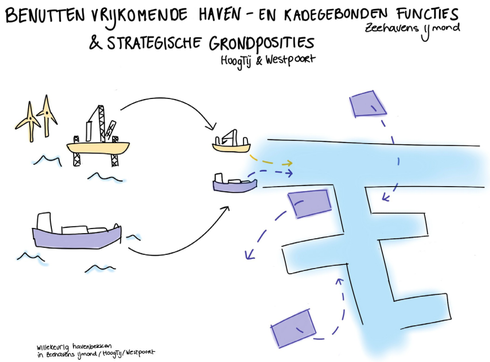


Doel is om met elkaar regie te houden op de inzetbaarheid van de schaarse industriële ruimte binnen het NZKG en meer fysieke ruimte of meer milieugebruiksruimte vrij te maken om klanten te vestigen die samen met de Port of Amsterdam de transitie willen realiseren.

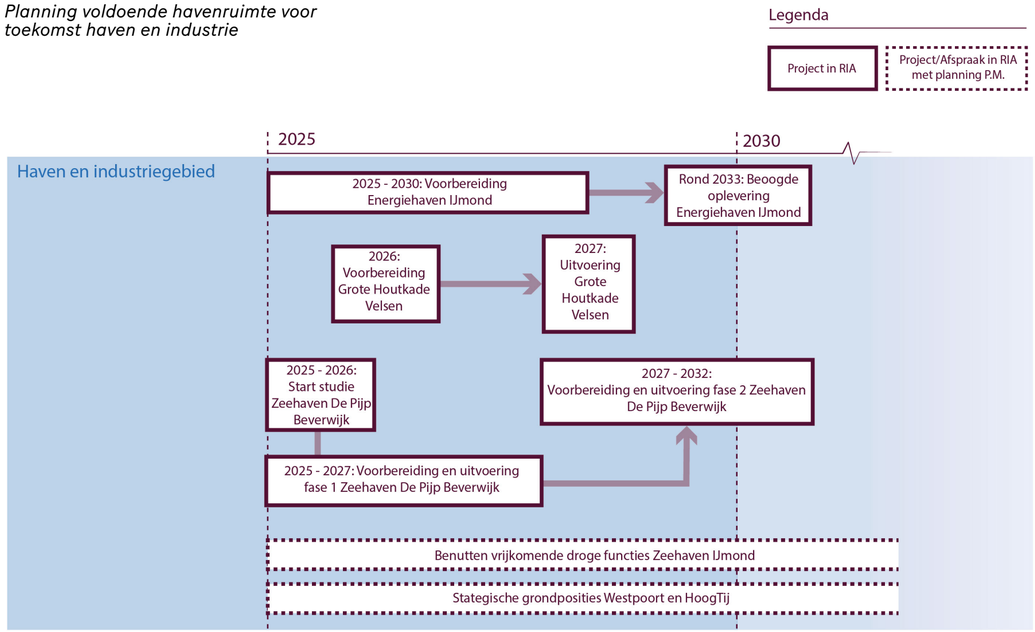
Indien kansen zich voordoen, treden partijen hierover met elkaar in gesprek. In de periode Q4 2025 – Q1 2026 wordt op initiatief van Port of Amsterdam een overleg georganiseerd om procesafspraken te maken met betrokken partijen over uitvoering van SG 1.

**Betrokken partijen:** Port of Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad.

**In samenwerking met:** Regiopartners in het NZKG en het ministerie van KGG.

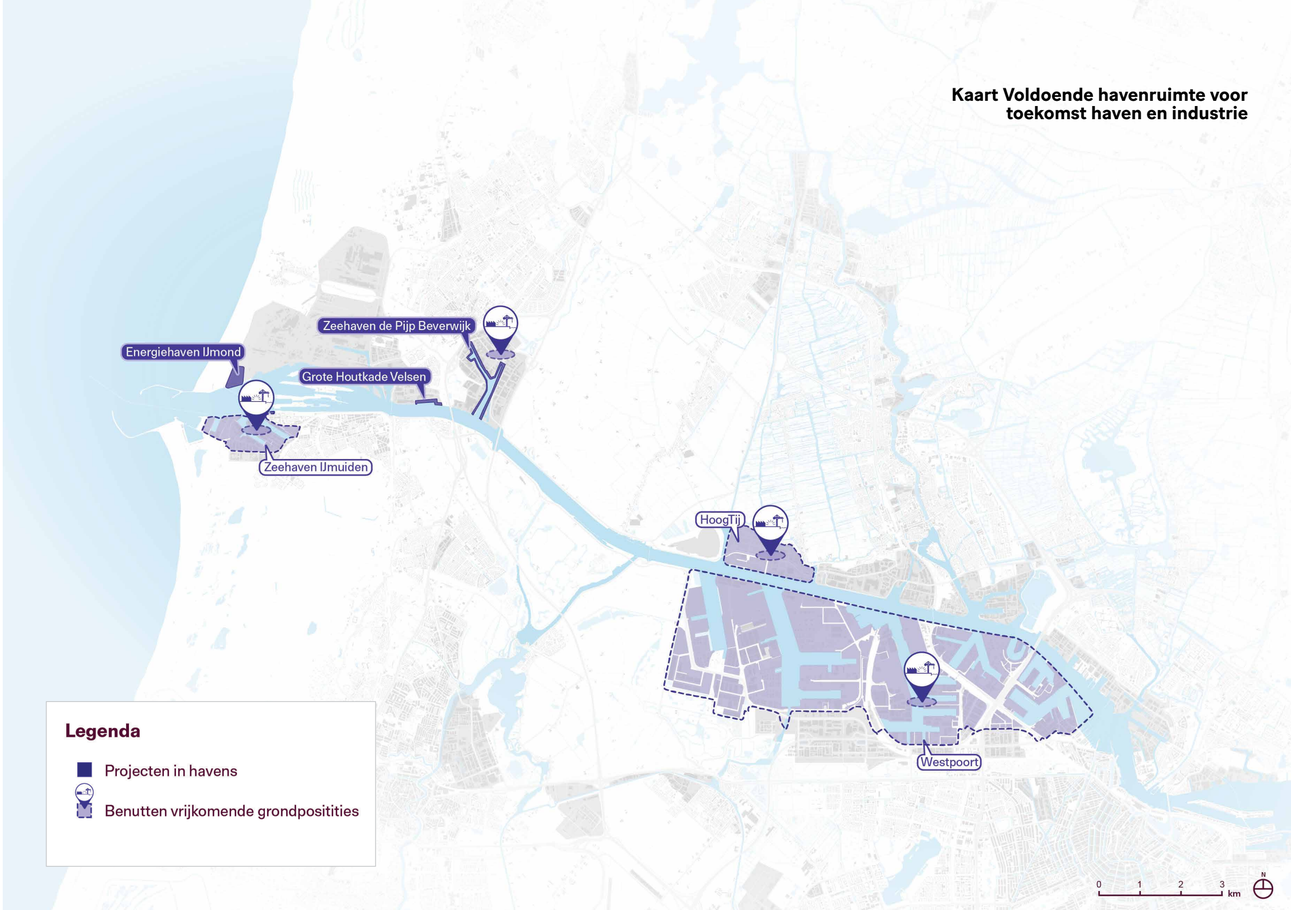


*Planning voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie*



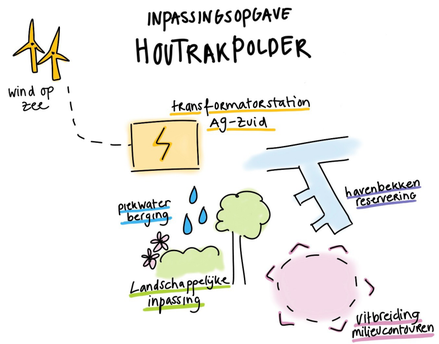



**Kaart Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie**



## 2.3 Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder (o.a. Uitvoeringsafspraak B en project LG 4)

In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied wordt expliciet stilgestaan bij de Houtrakpolder. Deze polder is namelijk niet alleen in beeld voor een nieuw te bouwen 380 kV transformatorstation en de aanlanding van Wind op Zee, maar ook als mogelijke locatie voor piekwaterberging en voor uitbreiding van de milieucontouren van Westpoort ten behoeve van de energietransitie. Bovendien ligt er op de Houtrakpolder een strategische reservering voor een extra havenbekken én heeft het gebied grote landschappelijke en ecologische waarde.




De samenwerkende partijen hebben in het Ontwikkelperspectief geconcludeerd dat de Houtrakpolder voor een combinatie van energietransitie, waterberging, recreatie en ecologie kan worden ingezet, mits er elders in het Noordzeekanaalgebied voldoende ruimte is voor havens en industrie. Tegelijkertijd is duidelijk dat niet over alle ontwikkelingen binnen de Houtrakpolder gelijktijdig duidelijkheid ontstaat. In 2025 is daarom het Bestuurlijk Overleg Houtrakpolder van start gegaan waarin de ontwikkelingen in samenhang worden besproken.

Eén van de eerste ontwikkelingen die zich voordoet is de inpassing van het 380 kV station A9-Zuid, inclusief een mogelijke aanlanding van Wind op Zee. In het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied is afgesproken dat, als onderdeel van de inpassing van dit nieuwe 380 kV transformatorstation, wordt ingezet op het versterken van het landschap. Waarbij water en bodem en de (on)mogelijkheden voor een toekomstbestendig watersysteem (inclusief mogelijke realisatie piekwaterberging) als belangrijke uitgangspunten gelden. Dit wordt in afstemming gedaan met het Deltaprogramma Centraal Holland.

### De projecten

#### A. Aanleg 380 kV transformatorstation A9 Zuid

**Betrokken partijen:** TenneT (initiatiefnemer), provincie Noord-Holland, gemeente Haarlemmermeer, gemeente Amsterdam, Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders), Port of Amsterdam, ministerie van IenW, ministerie van EZ, ministerie van KGG, Staatsbosbeheer, Recreatieschap Spaarnwoude.

**Kosten en dekking:** De kosten worden gedragen door TenneT.

**Planning:** Volgt.



#### B. Opstellen Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder

**Betrokken partijen:** Provincie Noord-Holland (initiatiefnemer), gemeente Haarlemmermeer, gemeente Velsen, gemeente Amsterdam, Hoogheemraadschap van Rijnland (namens de waterbeheerders), Port of Amsterdam, ministerie van IenW.

**In samenwerking met:** Staatsbosbeheer, Recreatieschap Spaarnwoude, gemeente Haarlem, TenneT, Rijkswaterstaat.

**Kosten en dekking studiefase:** De kosten voor de studiefase naar de versterking van het landschap en watersysteem (Uitvoeringsafspraak B) bedragen €0,5 mln. en worden gedekt door de deelnemende partijen.

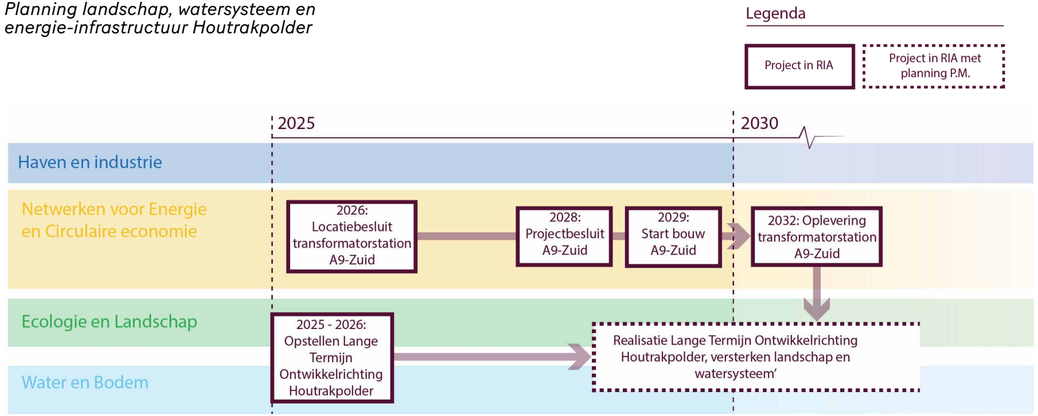
**Planning:** Start in 2025, oplevering in 2026.

De investeringskosten voor het versterken van het landschap en watersysteem in de Houtrakpolder zijn nog niet bekend. Met het gereedkomen van de 'Lange Termijn Ontwikkelrichting Houtrakpolder' zal hier meer inzicht in komen. Daarmee is niet gezegd dat de bij deze RIA betrokken partijen zich verplichten tot totale realisatie van de Ontwikkelrichting Houtrakpolder. De daadwerkelijke doorontwikkeling zal stapsgewijs plaatsvinden, waarbij per stap wordt gekeken welke (combinatie van) partijen hier (financieel) aan deelnemen. Wel spannen partijen zich in om beschikbare budgetten zodanig in te zetten dat de realisatie van de Ontwikkelrichting Houtrakpolder dichterbij komt.

- Eerste stap: inpassing 380 kV transformatorstation A9 Zuid met bijdrage van TenneT.
- Tweede stap: versterken landschap en watersysteem in nabijheid inpassing 380 kV transformatorstation A9 Zuid met bijdrage uit Gebiedsinvesteringen Netten op Zee.

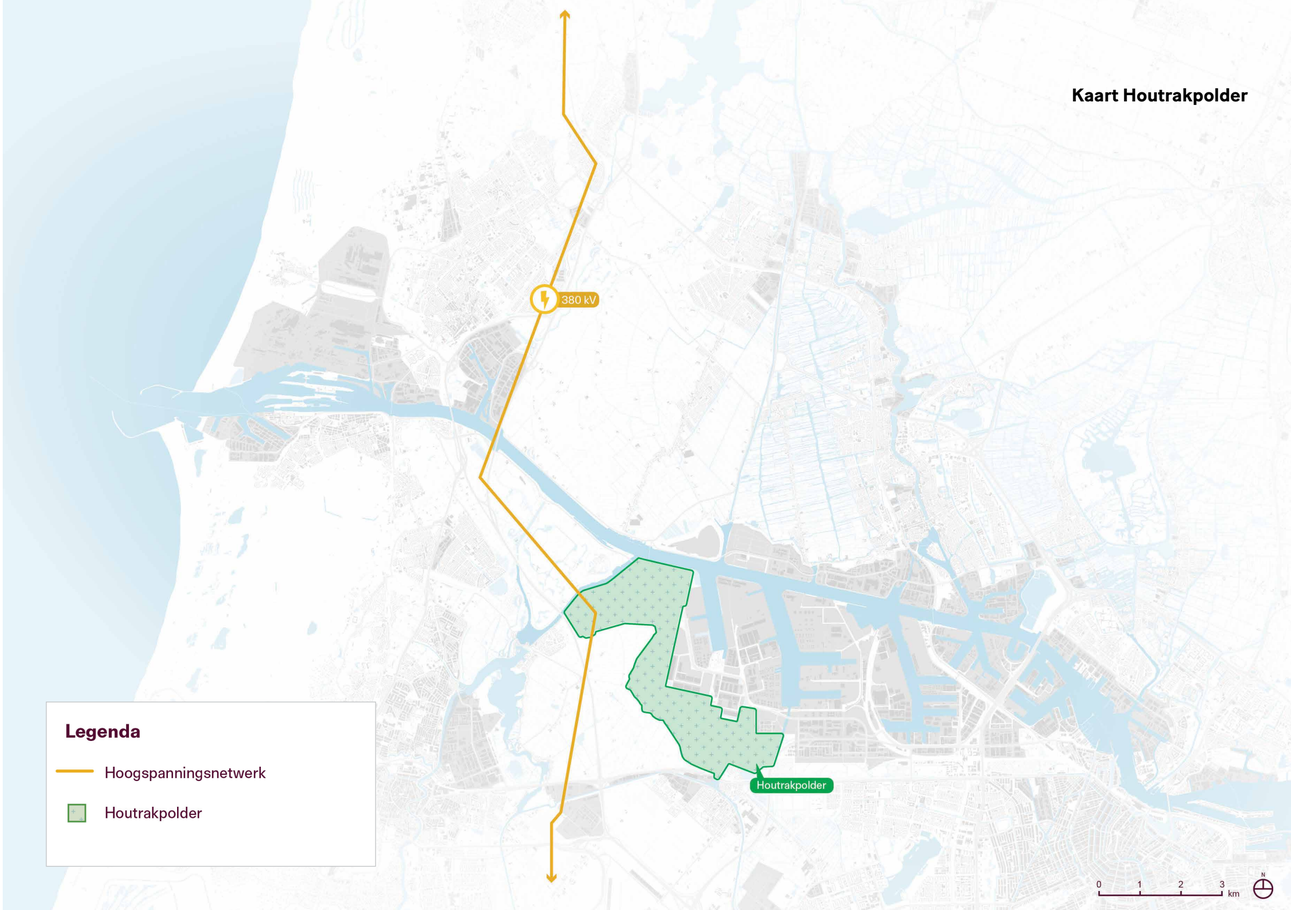
Maatregelen gerelateerd aan het watersysteem en (piek) waterberging (onder andere: WB 1, WB 2, WB 3) zullen naar alle waarschijnlijkheid verder weg in tijd liggen. Om deze reden worden deze op dit moment niet met een concreet bedrag opgenomen in de Regionale Investeringsagenda. Zodra meer duidelijkheid ontstaat over het tijdspad en de omvang kunnen deze alsnog worden opgenomen. Het is wel logisch dat ook hier in verschillende stappen wordt gewerkt. Dit gesprek kan gevoerd worden in de aanloop naar de volgende actualisatie van het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied.

*Planning landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder*






**Kaart Houtrakpolder**

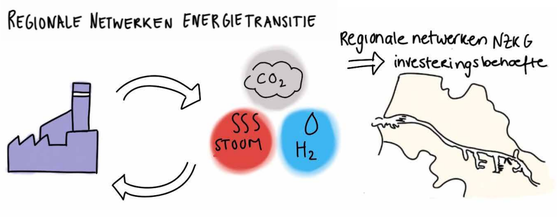


## 2.4 Regionale netwerken energietransitie

Voor de verduurzaming van industriële productieprocessen in het Noordzeekanaalgebied stapt de industrie over van gas of kolen naar duurzame energiebronnen, zoals duurzame elektriciteit, waterstof en warmte of stoom. Ook zijn er partijen die kiezen voor het afvangen en transporteren van $CO_2$. Enerzijds om te transporteren naar gebruikers, bijvoorbeeld vanuit de glastuinbouw, voor bouwmaterialen of synthetische brandstoffen. Anderzijds om ondergronds op te slaan in lege gasvelden onder de Noordzee of elders.

Al deze transities vragen om een grootschalige uitbreiding van de bestaande infrastructuur én om de aanleg van nieuwe landelijke en regionale netwerken. De beoogde totale infrastructuur is in beeld gebracht in het Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2024. Voor de benodigde landelijke energie-infrastructuur (waaronder elektriciteit) is financiering deels of geheel geborgd via de reguliere netbeheerders en het Rijk. Dit geldt ook voor het regionale elektriciteitsnetwerk. Wat betreft de realisatie van het H2avennet (het regionale waterstofnetwerk), een $CO_2$-netwerk NZKG en het Stoomnet Westpoort ligt er nog een investeringsbehoefte. De regionale netwerken voor energietransitie kennen financiële risico's die ertoe leiden dat investeringen niet of in ieder geval moeilijk van de grond komen, bijvoorbeeld vanwege het vollooprisico* van de infrastructuur. Hierna volgt per regionaal netwerk een toelichting.

* Het vollooprisico verwijst naar het risico dat minder afnemers zich aansluiten op het netwerk (door bijvoorbeeld onzekerheid in de vraagontwikkeling), waardoor de onrendabele top voor de investering groter wordt, en de kosten per aansluiting stijgen.




### A. Realisatie H2avennet (ES 5A)

De ontwikkeling van de waterstofketen vraagt om grootschalige investeringen in elektrolyse, importterminals (aanbod) en waterstoftransportnetwerken. Het realiseren van een regionaal distributienetwerk voor waterstof is essentieel om de vragende partijen (industrie) met het aanbod te verbinden. Niet alle industriepartijen worden namelijk op basis van de specifieke waterstofbehoefte, direct op het landelijke transportnet aangesloten. In het NKZG wordt daarom met het project H2avennet (initiatief van Firan en Port of Amsterdam) een waterstofdistributienetwerk ontwikkeld in de Amsterdamse haven, inclusief een verbinding met HoogTij. Verdere uitbreiding naar andere gebieden wordt verkend.

Het regionale waterstofnetwerk kent financiële risico's door het vollooprisico. De komende jaren wordt meer duidelijk over dit vollooprisico en de daarbij horende onrendabele top verwacht. Voor een tijdige realisatie is financiering hiervan noodzakelijk. Betrokken partijen: Firan/Alliander en Port of Amsterdam.

**Planning:** Definitief ontwerp gereed 2026. Realisatie H2avennet 2027-2028.

**Kosten:** €30 mln.

**Dekking:** De komende maanden wordt duidelijk welk deel van de investering die gedaan moet worden, ongedekt is. Het vollooprisico is hiervan een belangrijk onderdeel.

### B. Realisatie regionaal $CO_2$ netwerk NZKG (ES 8)

Om de reductiedoelstellingen te realiseren voor enkele grote uitstoters van $CO_2$ in het NZKG is een $CO_2$-netwerk NZKG noodzakelijk. Dit netwerk biedt tegelijkertijd de kans om vragers en aanbieders van $CO_2$ met elkaar te verbinden. In 2024 is daarom besloten het $CO_2$-netwerk NZKG een MIEK-status te geven (Zie ook CES NZKG 2024[5]). Dit geeft aan dat het Rijk dit een belangrijk project vindt voor het behalen van de reductie van $CO_2$ -uitstoot. Echter, een MIEK-status geeft geen garantie voor realisatie, noch zijn er budgetten aan gekoppeld.

De realisatie van een $CO_2$-netwerk in het NZKG vraagt om grootschalige investeringen in afvanginstallaties, transportnetwerken, opslag en innovaties op hergebruik. Waarbij voor het transportnetwerk zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur.

In 2025 is vergunning verleend om een bestaande OCAP-leiding te verlengen, zodat AEB aangesloten kan worden op de in ontwikkeling zijnde CCS (Carbon Capture and Storage)-infrastructuur in de haven van Rotterdam (Aramis en Porthos). Er wordt onderzocht hoe de IJmond hier ook mee verbonden kan worden.

In een latere fase kan ook worden gekeken of het netwerk richting andere potentiële gebruikers binnen de Amsterdamse Haven en ten noorden van het NZKG kan worden verlengd.

De betrokken partijen (hieronder genoemd) zijn een aanpak overeengekomen om de verschillende nog ontbrekende tracés van het netwerk in onafhankelijke werkpakketten vorm te geven. Het fundament van het netwerk staat met deze aanpak in de steigers. Naar verwachting zal komende periode de noodzakelijke (financiële) ondersteuning meer vorm krijgen. Dit kan gaan om o.a. instrumenten om tot financiële 'closing' te komen (bijv. vollooprisico bij uitbreiding in de haven, garanties voor gestandaardiseerde contracten).

Het NZKG-netwerk is o.a. afhankelijk van het project Aramis in Rotterdam ($CO_2$-infrastructuur en opslag). Dit project kent financiële onzekerheden die gemitigeerd moeten worden (buiten de scope van deze RIA), de benodigde investering voor het $CO_2$-netwerk NZKG kent een afhankelijkheid van o.a. het project Aramis.

**Betrokken partijen:** Port of Amsterdam, Tata Steel Nederland, Programmabureau NZKG.

**In samenwerking met:** AEB, OCAP, Petrogas, Ecolog, SeaSeaS, Firan, Gasunie, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, gemeenten en het Rijk (o.a. ministeries van KGG en IenW).

**Planning (indicatief):**
- 2025 – 2028: Voorbereidingsfase (o.a. tracéstudies, onderzoeken, MER, vergunningaanvragen, bestemmingsplannen, enz.)
- 2028 – 2029: Prognose aansluiting AEB op OCAP-leiding
- 2031 – 2032: Prognose ontsluiting TSN
- 2030 – 2032: Prognose ontsluiting andere partijen en $CO_2$-vragers

**Kosten en dekking:** Investeringsbehoefte voor de eerste fase: ca. 50-65 mln. Naar verwachting zal in 2026 de noodzakelijke (financiële) ondersteuning meer vorm krijgen.

### C. Realisatie Stoomnet Westpoort (ES 11)

Een stoomnet is belangrijk voor de verduurzaming van de industrie in zowel Amsterdam als Zaanstad (pMIEK-project, zie CES NZKG 2024). Bovendien is een stoomnet wenselijk met het oog op netcongestie in dit gebied, omdat het elektrificeren minder nodig maakt.

AEB Amsterdam werkt samen met gemeente Amsterdam, de Port of Amsterdam en Argent Energy aan een lokaal stoomnet in het Westelijk Havengebied, waarbij zij stoom kunnen leveren uit de verbranding van afval aan nabijgelegen industrie. De ontwerpen worden momenteel uitgewerkt.

Voor de financiering van het stoomnet wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare fondsen.

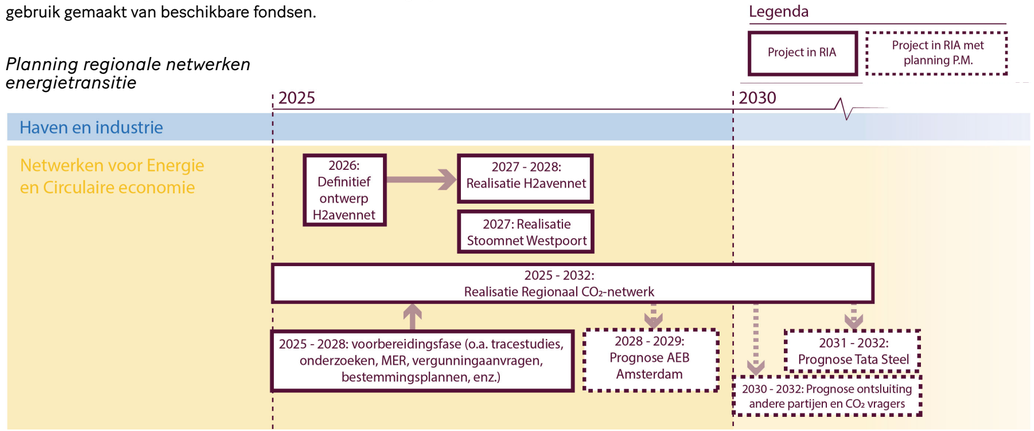
In september 2025 wordt bijvoorbeeld de VEKI-subsidie (Versnelde Klimaatinvesteringen in de Industrie) opnieuw aangevraagd. Na besluitvorming over deze subsidie is er meer duidelijkheid over de (niet) gedekte investering voor de realisatie van het stoomnet.

**Betrokken partijen:** AEB Amsterdam (stoomaanbod), Argent Energy (stoomvraag), gemeente Amsterdam, Port of Amsterdam.

**Planning:** Realisatie in 2027.

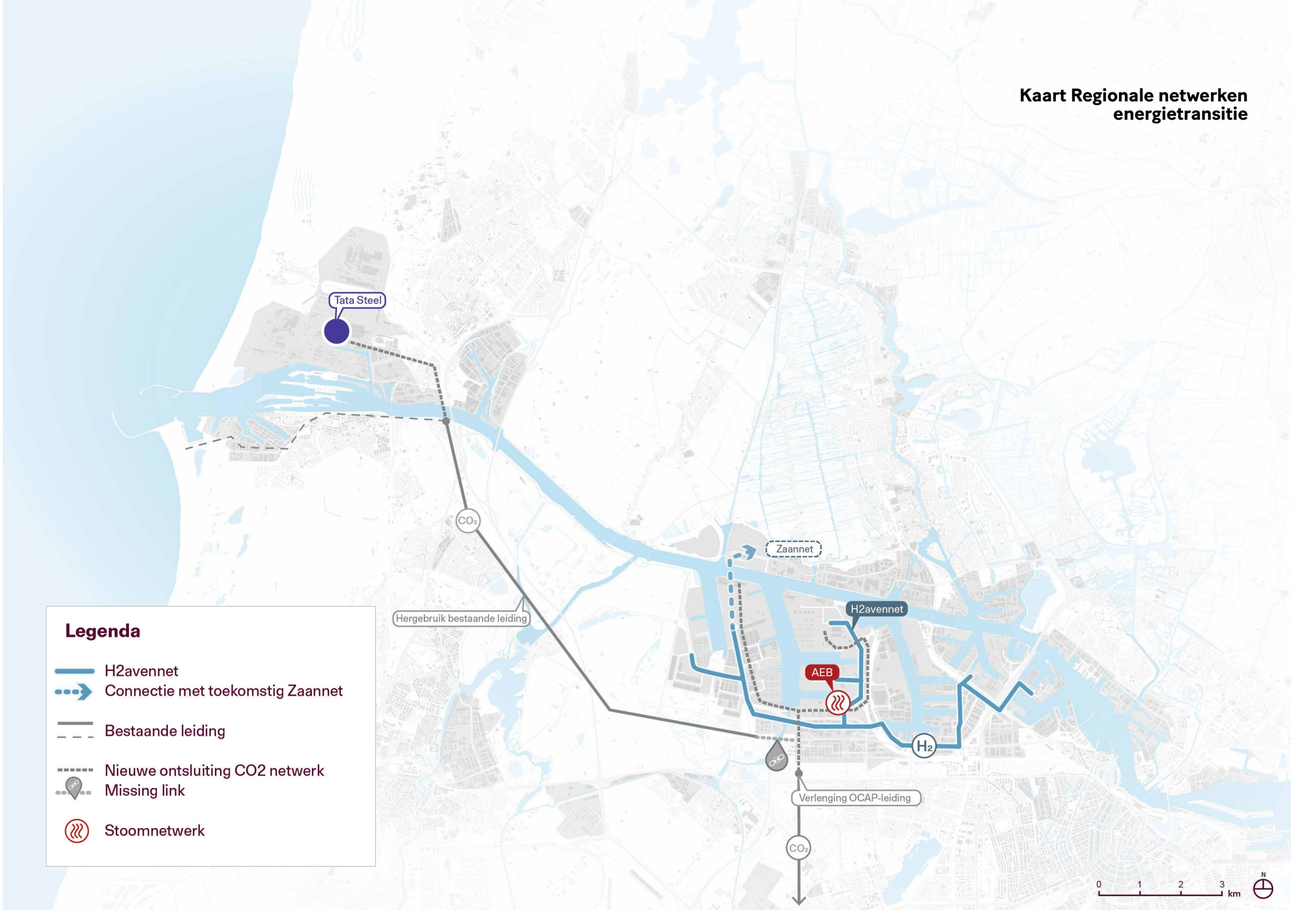
**Kosten en dekking:** Na duidelijkheid over het al dan niet verkrijgen van de VEKI-subsidie is er meer duidelijkheid over kosten en dekking.

*Planning regionale netwerken energietransitie*






**Kaart Regionale netwerken energietransitie**



## 2.5 Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings) industrie

Binnen de gemeenten in de NZKG-regio speelt de verduurzaming van de industrie een cruciale rol in het behalen van nationale en regionale klimaatdoelstellingen. De industrie is verantwoordelijk voor circa 30% van de totale $CO_2$-uitstoot in Nederland. De nationale ambitie is om de $CO_2$ -uitstoot in 2030 te halveren en in 2050 volledig $CO_2$-neutraal en circulair te zijn.

Rondom de Zaan is al meer dan 250 jaar bedrijvigheid voor de voedingsmiddelen- en maakindustrie. Momenteel gaat het grofweg om een tiental bedrijven met 15 fabriekslocaties. Bedrijven in de voedingsmiddelenindustrie zitten vaak aan de Zaan, maar ook in binnenstedelijk gebied. Dit maakt verduurzaming op de bestaande locaties ingewikkeld, kapitaalintensief en soms niet toekomstbestendig. Verplaatsing van deze bedrijven kan dan de enige optie zijn.

Idealiter vinden genoemde verplaatsingen binnen het NZKG plaats. Er is veel specifieke kennis, innovatie en werkgelegenheid met deze industrie gemoeid en het cluster draagt bij aan de nationale autonomie. Het cluster profiteert in het NZKG van agglomeratievoordelen door elkaars nabijheid, een pool van gespecialiseerd personeel en Research & Development centra.

De uitstoot van bedrijven kan aanzienlijk worden verminderd door de bedrijven te verplaatsen naar energie-efficiënte locaties in het NZKG met toegang tot duurzame energiebronnen zoals waterstof, restwarmte en groene stroom. Daarnaast kan het ook kansen bieden om netcongestie te verminderen en stikstofruimte efficiënter te benutten, wat vergunningverlening kan versnellen. Het vrijkomende terrein biedt ruimte voor functies die beter passen bij het binnenstedelijk karakter, en leidt tot een verbeterde leefomgeving vanwege de verminderde milieubelastende bedrijvigheid.

De verplaatsing van deze bedrijven komt momenteel niet van de grond vanwege meerdere knelpunten:

- Bedrijven hebben om verschillende redenen moeite om de business case voor verplaatsing zelf haalbaar te maken. Gemeenten beschikken niet over voldoende middelen om bedrijven hierbij te helpen. Projectontwikkelaars lopen aan tegen een beperkt rendementsperspectief.
- Het verplaatsen van industriële bedrijven vraagt een andere aanpak dan bij niet-industriële partijen, mede omdat bedrijven operationeel moeten blijven tijdens de verplaatsing.
- Huidige en in ontwikkeling zijnde subsidieregelingen zijn vooral toegesneden op verduurzaming van de industrie op de huidige locatie en niet op nieuwe locaties. Geschikte alternatieve vestigingslocaties met benodigde milieucategorie zijn schaars en/of moeilijk te ontwikkelen.



**Transitiefonds**
Omdat verduurzaming van de industrie nu vaak dreigt vast te lopen op bovenstaande onderwerpen, onderzoeken het Programmabureau NZKG, het ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), de gemeente Zaanstad en Port of Amsterdam of een Transitiefonds Verplaatsing Industrie, in combinatie met het verkennen van kansrijke locaties in het NZKG, een oplossing biedt.

De businesscase van verplaatsing van industrie is doorgaans zeer kapitaalintensief en zal hoe dan ook grotendeels door de bedrijven zelf gedragen moeten worden. Uitgangspunt is dat de scope van het transitiefonds beperkt blijft tot het stimuleren van verduurzaming middels strategische herhuisvesting binnen het NZKG. Een transitiefonds kan gefinancierd worden met een gezonde mix van (bestaande) publieke en private middelen.

Dat het wel degelijk mogelijk is om binnen het NZKG tot een succesvolle verduurzaming en verplaatsing te komen, bewijst Bunge met haar nieuwe fabriek die op HoogTij wordt gerealiseerd. Ook zij hebben echter te maken met een niet-sluitende businesscase.

Een transitiefonds kan aansluiten op:

- De Uitvoeringsagenda NZKG (actie verduurzaming Zaanse voedingsindustrie).
- De werkgroep Toekomstbestendige industrie Zaanstad bestaande uit het ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), het Programmabureau NZKG, de gemeente Zaanstad en Zaanstad Food Makers.
- De landelijke pilot ‘Safe Haven‘ op HoogTij, dat momenteel nader wordt uitgewerkt door Alliander, het Programmabureau NZKG en het ministerie van KGG, dat als doel heeft om aanbodgericht infrastructuur (stroom, restwarmte, drinkwater) te ontwikkelen rondom uit te geven kavels voor de industrie. Dit creëert een gunstig vestigingsklimaat op HoogTij voor te verplaatsen industrie.
- De RIA prioriteit ‘Benutten vrijkomende, strategische grondposities Westpoort en HoogTij‘ (SG 1).

## De projecten

### A. Verkenning verplaatsings- en financieringsbehoefte

Deze verkenning richt zich op:

- Nader inzicht verkrijgen in het aantal en type bedrijven binnen de Zaanse voedingsindustrie voor wie verplaatsing het meest haalbare verduurzamingsscenario is.
- De economische levensvatbaarheid van de bedrijven, de bereidheid tot co-investering en eventuele resterende financieringsbehoefte.
- De mate waarin verplaatsing van het bedrijf binnen NZKG bijdraagt aan regionale doelen.
- De mate waarin de bedrijven voldoen aan de randvoorwaarden voor verplaatsing binnen het NZKG (bijv. havengebondenheid, bijdragen aan ET en/of circulaire activiteiten).
- Overige factoren die de haalbaarheid van verplaatsing van de bedrijven beïnvloeden.

**Betrokken partijen:** Gemeente Zaanstad, ministeries van KGG (Directie Verduurzaming Industrie) en EZ, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team VI/ ET).

**Planning:** De verkenning zal in 2025 worden voorbereid en in 2026 worden uitgevoerd.

**Kosten:** Ongeveer €50.000, naast inzet van bovengenoemde betrokken partijen.
*NB. Hoogte budget, beschikbaarheid financiële middelen en personele capaciteit worden met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is nog geen dekking geregeld.*

### B. Locatiestudie

- Inventarisatie van potentiële en haalbare vestigingslocaties binnen NZKG, nieuw en heruitgeefbare kavels.
- Beschikbaarheid van duurzame energiebronnen, industriewater en andere randvoorwaarden voor vestiging van voedingsindustrie (b.v. stikstofruimte).
- Inventarisatie van kosten die gepaard gaan met het uitgeefbaar maken van de betrokken kavels.

**Betrokken partijen:** Gemeente Zaanstad, Port of Amsterdam, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team VI/ ET), provincie Noord-Holland, ministeries van KGG (Directie Verduurzaming industrie) en EZ.

**Planning:** De verkenning zal in 2025 worden voorbereid en in 2026 worden uitgevoerd.

**Kosten:** Voornamelijk in te brengen personele capaciteit van de betrokken partijen.
*NB. Beschikbaarheid personele capaciteit wordt met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is er nog geen dekking geregeld.*

### C. Operationalisering transitiefonds

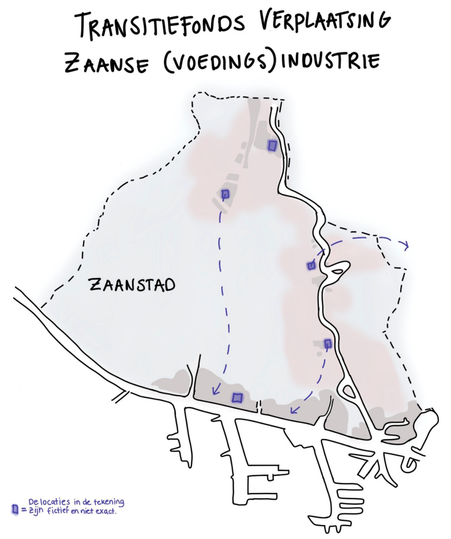
- Verkennen van bestaande en nieuwe publieke en private financieringsmogelijkheden (o.a. blended finance structuren).
- Verkennen en vaststellen gewenste elementen van het transitiefonds, zoals:
  - Subsidies.
  - Revolverende leningen (voor bedrijven die verplaatsen, terug te betalen uit toekomstige opbrengsten).
  - Garanties: om risico's van private investeerders af te dekken.
  - Grondfonds: voor aankoop en herontwikkeling van strategische locaties.
- Financiële en juridische basisfonds uitwerken.
- Ontwikkelen van een governance-structuur voor het transitiefonds.
- Lancering fonds.

**Betrokken partijen:** Gemeente Zaanstad, ministerie van KGG (Directie Verduurzaming Industrie), ministerie van EZ, Port of Amsterdam, Programmabureau Noordzeekanaalgebied (team VI/ ET).

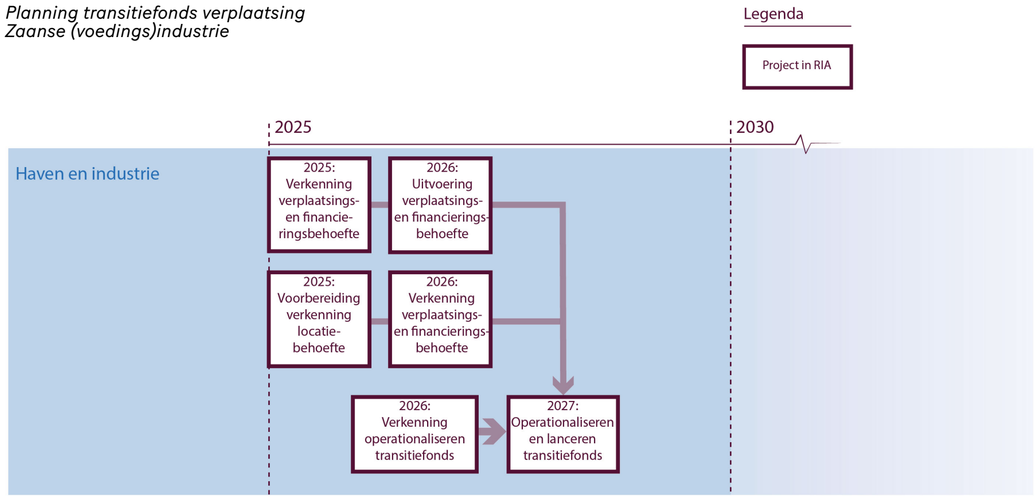
**Planning:** Verkenning in 2026, operationaliseren en lanceren fonds 2027

**Kosten:** Proceskosten operationalisatie (o.a. financieel-juridische expertise, advies governance-structuur) €200.000 (indicatief), grootte fonds afhankelijk van verplaatsings- en financieringsbehoefte.

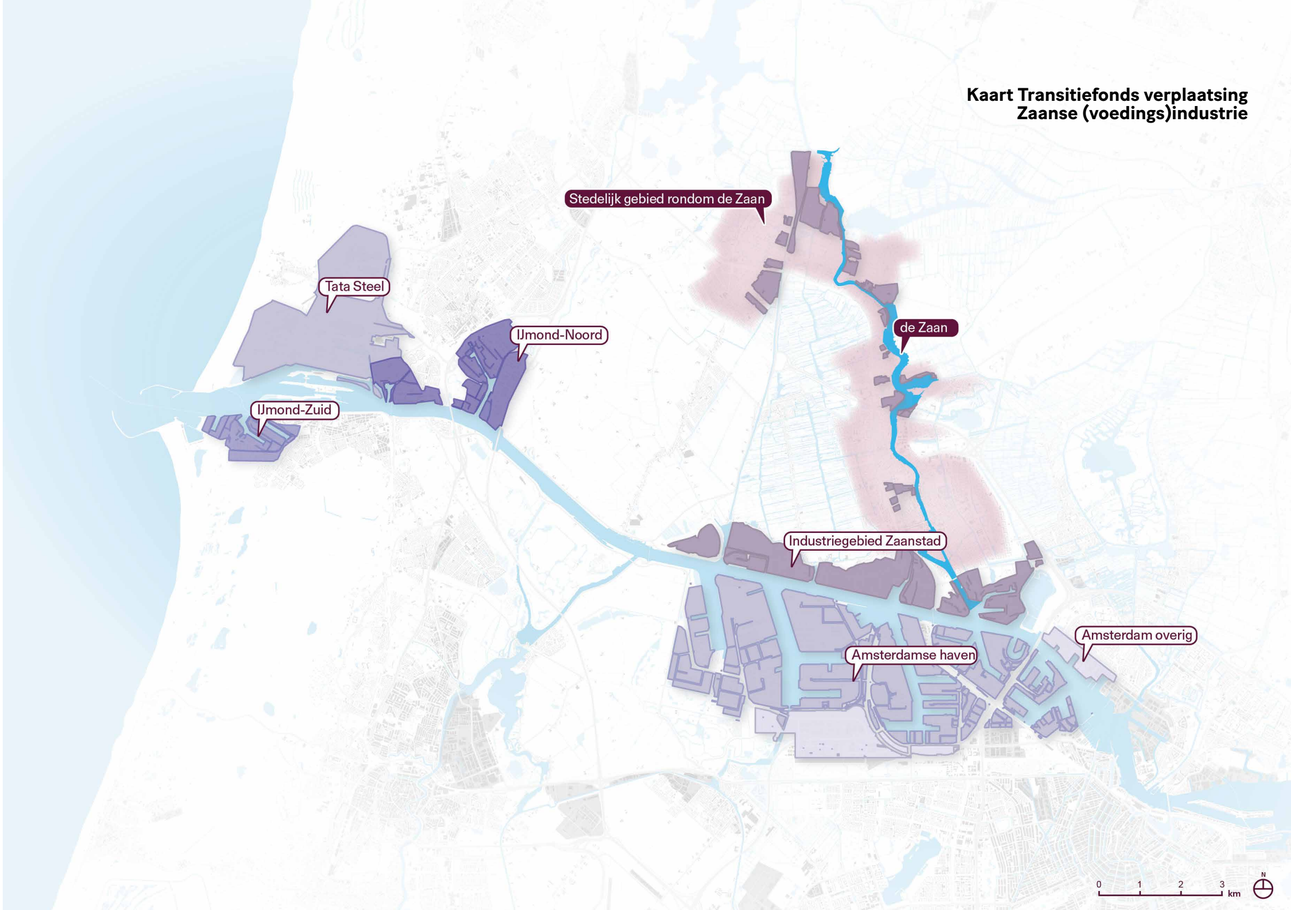
*NB. Hoogte budget, beschikbaarheid financiële middelen en personele capaciteit worden met deelnemende partijen afgestemd. Op dit moment is er nog geen dekking geregeld.*



*Planning transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie*




**Kaart Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie**



# 3 Overige (investerings)-opgaven in het Noordzeekanaalgebied

**Overige opgaven en projecten**
Naast de in deze Regionale Investeringsagenda opgenomen projecten zijn er meerdere opgaven waarvan de investeringsbehoefte op andere wijze is ingevuld. Projecten met een beleidsmatige focus worden doorgaans gedekt vanuit de reguliere capaciteit en middelen van de betrokken partijen. Daarnaast zijn er fysieke projecten waarvan de financiering is ondergebracht bij de verantwoordelijke organisatie(s), zoals het onderhoud van de vaargeul door Rijkswaterstaat of de realisatie van transformatorstations door TenneT. Hoewel deze projecten niet in de RIA zijn opgenomen, vormen zij een belangrijk fundament voor een toekomstbestendig Noordzeekanaalgebied.

**Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort**
Projecten met een beleidsmatige focus zoals 'Beleid Omgevingsveiligheid Westpoort' welke geen substantiële investeringen vereisen, zijn niet opgenomen in deze RIA, maar zijn randvoorwaardelijk voor de (transitie)opgaven in het gebied.

**Wateropgaven in Centraal Holland**
Ook de wateropgaven in het Noordzeekanaalgebied zijn, met uitzondering van de mogelijke (piek)waterberging in de Houtrakpolder, niet opgenomen als prioritaire investeringsopgave in deze RIA 1.0. Besluitvorming vindt in deze fase elders plaats. Dit terwijl meerdere projecten uit de Uitvoeringsagenda gericht zijn op noodzakelijk te nemen maatregelen om het watersysteem robuust te maken. Maatregelen die de komende jaren wel degelijk een substantiële investeringsbehoefte met zich meebrengen. Het Maatregelenpakket Centraal Holland bevat maatregelen zoals een nieuw gemaal op een tweede locatie in het gebied en maatwerk om water regionaal/lokaal te bergen, ook als onderdeel van grootschalige gebiedsontwikkelingen. Uitgangspunt is een vernieuwd Gemaal IJmuiden. Vanuit de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG wordt de voortgang van deze cruciale wateropgaven nauw gevolgd en waar mogelijk ondersteund.

**Gebiedsinvesteringen Netten op Zee**
De ruimtelijke impact van de energietransitie is groot en vormt een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk en regio. Ter compensatie van de ruimtelijke impact van deze energie-infrastructuur stelt het Rijk middelen beschikbaar voor het versterken van de leefkwaliteit in de omgeving van aanlandlocaties Wind op Zee: Gebiedsinvesteringen Netten op Zee. In totaal wordt er in het Noordzeekanaalgebied €99 mln. beschikbaar gesteld, verdeeld over twee tranches.

Het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG vormt hierbij het vertrekpunt en legt de koppeling tussen de ruimtelijke inpassing van de energietransitie en het behoud en versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. De samenwerkende partners aan de NOVEX-NZKG hebben de Gebiedsinvesteringen Netten op Zee dan ook ingezet om in het NZKG voor natuur, de fysieke leefomgeving te versterken en voor het bevorderen van de (duurzame) energietransitie en de regionale economie. In een concept-regioplan is vastgelegd dat de inzet vooral plaatsvindt in de IJmond, maar ook in de Houtrakpolder (Haarlemmermeer) en in Zaanstad, in lijn met de gezamenlijke regionale koers uit het ontwikkelperspectief.

De verdeling van de tweede tranche wordt naar verwachting eind 2025 afgerond, waarna in Q1 2026 de bestuurlijke ondertekening kan plaatsvinden.

# 4 RIA 1.0 en vervolg

**RIA 1.0**
Bij de invulling van de RIA, constateerden betrokkenen dat op dit moment voor een beperkt aantal projecten een concreet investeringsinzicht beschikbaar is. In het NZKG bevinden veel prioritaire investeringsopgaven zich nog in de voorbereidende fase. Waarbij vaak wel duidelijk is welk procesgeld er nodig is en welke partijen met elkaar om de tafel gaan, maar het nog onduidelijk is om welke concrete investeringen het gaat en hoe deze verdeeld worden. De komende jaren ontstaat hierin meer inzicht. Om die reden spreken we van de RIA 1.0, zodat er ruimte blijft voor herijking, gekoppeld aan de herijkingscyclus van het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG en de Uitvoeringsagenda. Op deze manier kan de RIA beter tot recht komen als investeringsbeleidsinstrument.

**Mid-term review Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG**
Om goed inzicht te blijven houden op de voortgang van de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG (2025-2029), wordt in 2026 een mid-term review van de belangrijkste projecten uitgevoerd als voorbereiding voor een bestuurlijk gesprek over de voortgang. De review biedt inzicht in de uitvoering van de projecten, identificeert eventuele knelpunten en vormt de opmaat voor de actualisatie van het Ontwikkelperspectief NOVEX-NZKG in 2027.

**Nieuwe handreiking RIA**
Het ministerie van VRO, de opdrachtgever van de NOVEX-en, ontwikkelt parallel aan dit proces een nieuwe handreiking voor de regionale investeringsagenda's. De RIA NZKG vormt als best practice een goede basis voor de nieuwe handreiking. Deze is eind 2025 gereed, na vaststelling van RIA NZKG 1.0. Mochten aanpassingen in deze RIA NZKG nodig blijken, dan zal de huidige versie hierop worden aangepast en afgestemd in het bestuurlijk proces.

## Legenda

PIO 1: Stedelijke vernieuwing IJmond

- Buurten met leefbaarheidsscore lager dan 5
- Stedelijke vernieuwingsopgave

PIO 2: Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie

- Projecten in havens
- Benutten vrijkomende grondpositities

PIO 3: Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur

- Hoogspanningsnetwerk
- Houtrakpolder

PIO 4: Regionale netwerken energietransitie

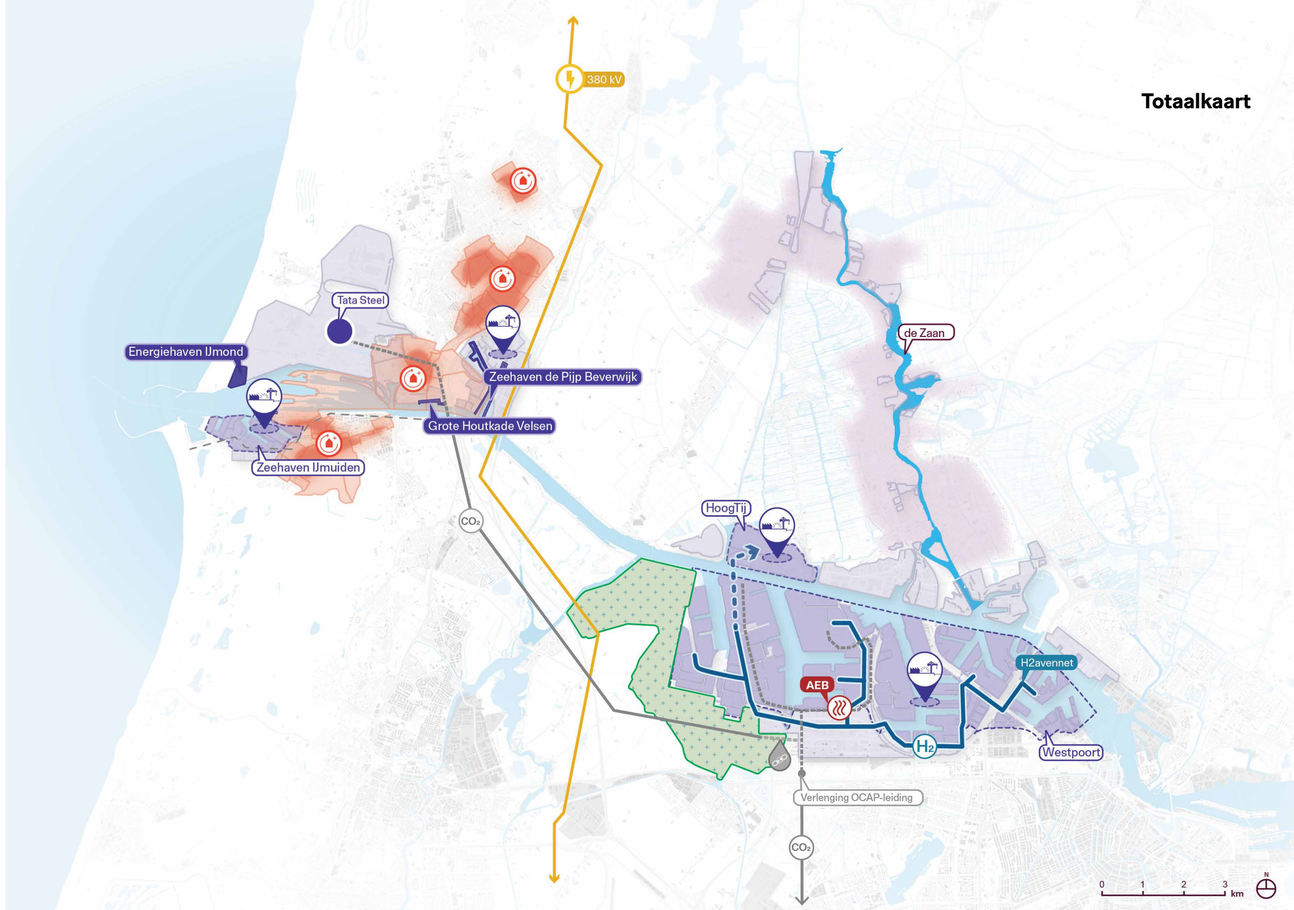
- H2avennet
- Connectie met toekomstig Zaannet
- Bestaande leiding
- Nieuwe ontsluiting CO2 netwerk
- Missing link
- Stoomnetwerk

PIO 5: Transitiefonds verplaatsing Zaanse (voedings)industrie

- de Zaan
- Stedelijk gebied rondom de Zaan
- Industriegebieden



## Totaalkaart



# Bestuurlijke verantwoording

Bestuurlijk verantwoordelijk voor de Regionale Investeringsagenda NZKG:

| | |
|---|---|
| **Vincent Karremans** | Minister van Economische Zaken |
| **Esther Rommel** | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland |

Op 1 december 2025 is ingestemd met dit product door de publieke partijen van het Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

| | |
|---|---|
| **Esther Rommel** | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ voorzitter |
| **Anouk Gielen** | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland |
| **Hester van Buren** | Wethouder gemeente Amsterdam |
| **Suzanne Klaassen** | Wethouder gemeente Beverwijk |
| **Beryl van Straten** | Wethouder gemeente Haarlemmermeer |
| **Aad Schoorl** | Wethouder gemeente Heemskerk |
| **Jeroen Verwoort** | Wethouder gemeente Velsen |
| **Stephanie Onclin** | Wethouder gemeente Zaanstad |
| **Bart Sattler** | Regio ambassadeur, ministerie van EZ |
| **Michiel van Kruiningen** | Directeur Maritieme Zaken, ministerie van IenW |

Dit product is op 1 december 2025 onderschreven door de private partijen in het Bestuursplatform NZKG, de bestuurlijke opdrachtnemer van de NOVEX-aanpak NZKG:

| | |
|---|---|
| **Koen Overtoom** | CEO Port of Amsterdam |
| **Tjeerd van der Voorn** | Directeur Zeehaven IJmuiden |
| **Albert Kassies** | Director New Energy Tata Steel |

Dit product is bestuurlijk voorbereid in de Bestuurscommissie Ruimte NZKG:

| | |
|---|---|
| **Esther Rommel** | Gedeputeerde Provincie Noord-Holland/ voorzitter |
| **Steven van Weyenberg** | Wethouder gemeente Amsterdam |
| **Ali Bal** | Wethouder gemeente Beverwijk |
| **Beryl van Straten** | Wethouder gemeente Haarlemmermeer |
| **Ani Zalinyan** | Wethouder gemeente Heemskerk |
| **Jeroen Verwoort** | Wethouder gemeente Velsen |
| **Stephanie Onclin** | Wethouder gemeente Zaanstad |
| **Bart Sattler** | Regio ambassadeur, ministerie van EZ |
| **Michiel van Kruiningen** | Directeur Maritieme Zaken, ministerie van IenW |
| **Alexia Michel** | Afdelingshoofd Zeehavens, ministerie van IenW |
| **Maarten Neelis** | Plaatsvervangend directeur Verduurzaming Industrie, ministerie van KGG |
| **Mattie Busch** | Directeur Netwerkontwikkeling Midden Nederland en West Nederland Noord, Rijkswaterstaat |
| **Bea de Buisonjé** | Lid Dagelijks Bestuur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht |
| **Klazien Hartog** | Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier |
| **Harry Kortman** | Hoogheemraad bij Hoogheemraadschap van Rijnland |
| **Koen Overtoom** | CEO Port of Amsterdam |
| **Tjeerd van der Voorn** | Directeur Zeehaven IJmuiden |
| **Albert Kassies** | Director New Energy Tata Steel |

# Colofon

Kernteam:

| | |
|---|---|
| **Ellen van Heest** | Projectleider NOVEX-NZKG |
| **Marlieke Heck** | Rijkstrekker NOVEX-NZKG |
| **Yolanda van Diepen** | Projectsecretaris NOVEX-NZKG |
| **Jennifer Bouman** | Medewerker NOVEX en Verduurzaming Industrie |
| **Mila van Rijs** | MRA-trainee |
| **Willem Moolenbeek** | MRA-trainee |

Met steun van:

PosadMaxwan:
**Jos Kenter**
**Siene Swinkels**

Dit product is tot stand gekomen met bijdragen van:

| | |
|---|---|
| **Annebel Dahmen – te Pas** | Port of Amsterdam |
| **Astrid Schouten** | Tata Steel Nederland |
| **Boris Buffing** | Provincie Noord-Holland |
| **Corien de Vries-Kuiper** | Deltaprogramma Centraal Holland |
| **Daniëlle Strating** | Programmabureau NZKG |
| **Debby Kostandy** | Gemeente Velsen |
| **Donald Voskuil** | Tata Steel Nederland |
| **Erwin de Groot** | Hoogheemraadschap van Rijnland |
| **Estée Heg** | Gemeente Heemskerk |
| **Frank van de Lustgraaf** | Gemeente Zaanstad |
| **Freek Willems** | Gemeente Haarlemmermeer |
| **Hans van Wijk** | Gemeente Amsterdam |
| **Hugo Hegeman** | Ministerie van IenW |
| **Ingrid Post** | Programmabureau NZKG |
| **Ivon Soldaat** | Provincie Noord-Holland |
| **Joep Beentjes** | Gemeente Heemskerk |
| **Joost Dunselman** | Gemeente Zaanstad |
| **Koen de Korte** | Ministerie van IenW |
| **Lara Depla** | Ministerie van KGG |
| **Lennart Pompe** | Port of Amsterdam |
| **Lousanne Boeijen** | Programmabureau NZKG |
| **Maaike Wever** | Programmabureau NZKG |
| **Marcel Steeman** | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier |
| **Marjemme van Poelgeest** | Programmabureau NZKG |
| **Mark Lammertink** | Gemeente Haarlemmermeer |
| **Mirte Rozemond** | Gemeente Zaanstad |
| **Nathan Vos** | Programmabureau NZKG |
| **Nelleke Beerman** | Programmabureau NZKG, Provincie Noord-Holland |
| **Rob Koeze** | Waternet/ Waterschap Amstel, Gooi en Vecht |
| **Rob Stapersma** | Gemeente Beverwijk |
| **Rutger Oorsprong** | Port of Amsterdam |
| **Saskia Hoogstraten** | Gemeente Amsterdam |
| **Stijn Verwoest** | Ministerie van KGG |
| **Tom de Groot** | Rijkswaterstaat |
| **Willemijn Streutker** | Deltaprogramma Centraal Holland |
| **Wouter Hol** | Gemeente Beverwijk |



# Eindnoten

1. Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied (2023)
2. Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 (2024)
3. Zie de website van de Leefbaarometer voor meer informatie: https://www.leefbaarometer.nl/home.php
4. Tranche 1: Regioplan Gebiedsinvesteringen Netten op Zee Tranche 1 (2024)
5. Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied 2024 (2024)

noordzeekanaalgebied

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**

I.A. Soldaat

BEL/DE

Telefoonnummer +31235144181

soldaati@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

27 NOV. 2025

**Kenmerk**

2271869/2461489

**Uw kenmerk**

**Betreft: Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG (versie 1.0)
Wij hebben ingestemd met de Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG versie 1.0 en onderschrijven deze voor de verdere samenwerking en uitvoering in het Noordzeekanaalgebied.

De Regionale Investeringsagenda sluit aan op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029, en is gezamenlijk tot stand gekomen met partijen die deelnemen binnen het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied (NZKG). Met het instemmen geven wij, gezamenlijk met de andere partijen, uitvoering aan de integrale koers die is vastgelegd in het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda.

Het is van belang dat de Regionale Investeringsagenda altijd in samenhang wordt gezien met zowel het Ontwikkelperspectief als de Uitvoeringsagenda. Deze investeringsagenda is geen op zichzelf staand document, maar maakt integraal onderdeel uit van één samenhangend geheel voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied.

Uw Staten hebben op 30 september 2024 het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaal vastgesteld. Dit perspectief ziet toe op de integrale aanpak van de thema's:

- gezonde leefomgeving
- haveneconomie
- circulaire economie
- energietransitie
- landschap en ecologie,
- woningbouw
- water in het gebied.

Per thema is inzichtelijk gemaakt welke opgaven er ruimtelijk spelen.

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 de uitvoering van het Ontwikkelperspectief hebben wij op 10 december 2024 de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG 2025-2029 vastgesteld, waarover u eerder per brief bent geïnformeerd.

De Uitvoeringsagenda bevat per thema concrete acties, betrokken partijen en een tijdspad, en richt zich op onderdelen die samenwerking en beleidsafstemming vereisen. Er zijn zeven sleutelprojecten benoemd die randvoorwaardelijk zijn voor andere opgaven. Voor een aantal projecten zijn al specifieke uitvoeringsafspraken gemaakt, bijvoorbeeld over de stedelijke vernieuwing IJmond, het inpassen van het transformatorstation A9-Zuid inclusief landschapsversterking, en de bestuurlijke dialoog Houtrakpolder.

De Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG vormt de derde en laatste stap binnen de NOVEX-systematiek. De Investeringsagenda volgt op het Ontwikkelperspectief en de Uitvoeringsagenda NOVEX-NZKG, en brengt de investeringsbehoeften in kaart die voortvloeien uit afspraken en projecten. De Investeringsagenda richt zich op fysieke ingrepen in de leefomgeving waarbij samenwerking tussen de NOVEX-NZKG-partners essentieel is. Daarbij is gekozen voor een focus op vijf prioritaire investeringsopgaven:

1. Stedelijke vernieuwing IJmond
2. Voldoende havenruimte voor toekomst haven en industrie
3. Landschap, watersysteem en energie-infrastructuur Houtrakpolder
4. Regionale netwerken energietransitie.
5. Transitiefonds voor verplaatsing Zaanse (voedings)industrie.

Deze investeringsopgaven bevatten cruciale onderdelen uit de Uitvoeringsagenda en vormden de basis voor gesprekken met het Rijk over benodigde middelen en het ontsluiten van nieuwe budgetten.

Vervolgproces
Wij zullen u blijven informeren over de voortgang van de Uitvoeringsagenda en de Investeringsagenda, inclusief eventueel aanvullende projecten die voor het Noordzeekanaal van belang zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage:
Regionale Investeringsagenda NOVEX-NZKG (versie 1.0)

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**

18 DEC. 2025

**Kenmerk**

2466994/2466999

**Uw kenmerk**

**Betreft: Maatwerk woningbouw in beschermd landschap**

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken ten aanzien van maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap (BL) en ons besluit om de richtlijn voor maatwerk aan te passen.

## Inleiding

Op 11 maart 2025 hebben wij de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten' vastgesteld. Hiermee is het in bijzondere gevallen mogelijk om meer dan 25 woningen te bouwen in BL. Dit 'maatwerk' voor woningbouw in BL is niet bedoeld om de grote woningbouwopgave op te lossen, maar om de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van een kern of lint te behouden of versterken. Op 13 januari 2025 heeft u de richtlijn besproken in de Commissie Ruimte.

Graag informeren wij u over drie onderwerpen:

1. Wijziging van 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten' door toevoeging van een uitgangspunt;

2. Voortgang maatwerklocaties;

3. Voortgang Schagen Oost.

## Wijziging 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten' door toevoeging van een uitgangspunt

Onze eerste ervaring is dat gemeenten maatwerktrajecten en de mogelijkheid om maximaal 25 woningen in BL te bouwen zoals omschreven in de Omgevingsverordening, naast elkaar gebruiken. Deze stapeling van plannen op basis van de geboden mogelijkheden in de verordening én het maatwerk, kan tot een teveel aan woningbouw in een BL leiden. Daarom hebben wij besloten om de 'Richtlijn voor

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

gesprekken met gemeenten' te wijziging door toevoeging van het volgende uitgangspunt:

'De ruimte die een gemeente heeft op grond van de regels van de Omgevingsverordening voor het bouwen van maximaal 25 woningen in BL, zullen wij betrekken bij de afweging voor maatwerk. Afspraken hierover worden opgenomen in de te sluiten bestuursovereenkomst tussen gemeente en provincie'.

Op basis van dit uitgangspunt willen wij in een vroeg stadium met de gemeente het gesprek aan gaan over het totaal aan benodigde woningen en plannen in BL voor de langere termijn. De uiteindelijke afspraken hierover worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst. (zie bijlage 1 voor gewijzigde richtlijn)

**Voortgang maatwerklocaties**

Sinds vaststelling van de richtlijn voor maatwerk voeren we verkennende gesprekken met gemeenten over toepassing van maatwerk op een aantal mogelijke locaties. Over het maatwerktraject Stompetoren West hebben wij op 20 mei 2025 een positief principebesluit genomen, welke is besproken in de commissie Ruimte op 16 juni 2025.

*Stompetoren West*

Stompetoren West is een voorgenomen woningbouwontwikkeling in de gemeente Alkmaar. Stompetoren ligt in BL, de Schermer. De gemeente wil aan de westzijde van Stompetoren ongeveer 350 woningen ontwikkelen. De gemeente wil hiermee ook voldoen aan de woningbouwbehoefte van de rest van de Schermer. De aantasting van BL blijft daarmee in de Schermer beperkt tot Stompetoren West. De aanvraag van de gemeente Alkmaar gaat voldoende in op de uitgangspunten voor maatwerk. Deze zullen in de volgende fase verwerkt worden in een stedenbouwkundig plan. De werksessies zijn in januari en februari. Wij verwachten in het tweede of derde kwartaal van 2026 een bestuurlijke overeenkomst te kunnen sluiten met de gemeente over ontgrenzing of ontheffing van BL ten behoeve van woningbouw. Uiteraard is dit wel afhankelijk van de uitkomsten en voortgang van de werksessies. Wij zullen u hierover tijdig informeren.

*Overige locaties*

Over drie locaties zijn wij in gesprek met de betrokken gemeenten, over het mogelijk indienen van een maatwerkaanvraag. Het gaat om locaties nabij Uitgeest, Opperdoes en Akersloot. Wij verwachten dat de definitieve aanvragen voor Uitgeest en Opperdoes in het eerste kwartaal van 2026 worden ingediend. Voor Akersloot verwachten wij dit in het tweede kwartaal van 2026. Indien wij een positief principebesluit nemen over deze aanvragen, komt dit ter bespreking in de Commissie Ruimte.

Daarnaast hebben meerdere gemeenten contact opgenomen met de provincie om de mogelijkheid tot maatwerk te bespreken. Hierover voeren wij verkennende gesprekken met de betreffende gemeenten. Wij verwachten dat twee tot drie van deze gesprekken komend half jaar uitmonden in een aanvraag voor maatwerk.

*Eerste ervaringen in samenwerking met gemeenten*

Locaties voor maatwerk hebben meer dan eens een lange voorgeschiedenis, waarbij de provincie in het verleden meermaals aan tafel heeft gezeten en gemeenten plannen, ondanks dat deze niet passend zijn binnen de richtlijn, soms al verder uitgewerkt hebben.

Voor gemeenten wordt het doorlopen van de eerste stappen in het proces dan ervaren als het nemen van een stap terug in hun eigen proces. Het doorlopen van *alle* stappen (zie bijlage 2 Stroomschema) is echter nodig om een zorgvuldige afweging te kunnen maken tussen de woningbouwplannen en daaraan verbonden uitgangspunten voor maatwerk en de aantasting van het BL. Hierna kan een principebesluit worden genomen om verder te gaan in het proces van uitwerking van de plannen en het al dan niet ontheffen of ontgrenzen van BL.

Uit het contact met gemeenten blijkt veel vraag naar het toepassen van maatwerk bij gemeenten om te kunnen bouwen in BL. Sinds de vaststelling van de uitgangspunten in maart zijn gesprekken gevoerd met 12 verschillende gemeenten over maatwerk. Zodra de eerste trajecten tot en met ontgrenzing geheel zijn doorlopen, evalueren wij het maatwerkproces en de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten'.

*Voortgang afdoen motie M152-2024*

In de door GroenLinks en D66 ingediende en aangenomen motie M152-2024 (december 2024) wordt gevraagd om een handreiking voor gemeenten. Deze handreiking dient om gemeenten te helpen bij de motivering van omgevingsplannen die worden gemaakt op basis van artikel 6.59a lid 3a van de Omgevingsverordening bij de ontwikkeling van maximaal 25 woningen in BL.

Wij zetten de volgende middelen in om de toepassing van het artikel over woningbouw in BL in de Omgevingsverordening toe te lichten:

- Handreiking: Wij werken aan een handreiking voor gemeenten waarin per stap meer toelichting wordt gegeven aan wat wij verwachten van een gemeente. Wij baseren deze op de ervaringen die we nu opdoen en verwachten deze in het eerste kwartaal van 2026 af te ronden. U ontvangt de handreiking zodra deze is vastgesteld;

- Aanpassing website (januari 2026): Op de vernieuwde pagina van de provincie zal een stroomschema te vinden zijn, met een uitleg over de te volgen stappen voor gemeenten bij woningbouw in BL. De contactpersonen waar gemeenten zich tot kunnen richten in het kader van maatwerk zijn op deze pagina dan ook duidelijk vindbaar;

- Webinar voor gemeenten: In februari 2026 organiseren wij voor gemeenten een webinar over maatwerk en de toepassing van artikel 6.59a lid 3a van de Omgevingsverordening. Gemeenten kunnen in dit webinar ook vragen stellen. Mocht er meer behoefte zijn bij gemeenten dan kunnen wij vaker een webinar organiseren.

De handreiking voor gemeenten verwachten we in het eerste kwartaal gereed te hebben, waarna wij u zullen verzoeken om motie M152-2024 als afgedaan te beschouwen.

**Voortgang Schagen Oost**

Voor de locatie Schagen Oost hebben wij de gemeente Schagen op 28 april 2025 per brief geïnformeerd over ons besluit om met de gemeente een verkenningentraject te starten voor de ontwikkeling van 1100-1500 woningen. De uitgangspunten voor het vervolgtraject hebben wij op 14 oktober 2025 vastgesteld. Deze ontwikkeling valt niet onder 'maatwerk', maar wij volgen wel zoveel mogelijk de uitgangspunten en processtappen uit de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten'. Dit is beschreven in een brief die wij in oktober 2025 aan de gemeente hebben gestuurd. Ook hierover hebben wij u geïnformeerd.

De gemeente heeft op 4 november 2025 de eerste werksessie georganiseerd, waarbij de provincie aanwezig was. Wij verwachten eind tweede kwartaal 2026 een bestuurlijke overeenkomst te kunnen sluiten met de gemeente over ontgrenzing of ontheffing van BL ten behoeve van woningbouw. Uiteraard geldt ook hiervoor dat dit afhankelijk is van de uitkomsten en voortgang van de werksessies. Wij zullen u hierover tijdig informeren.

**Vervolg**

Wij zullen u regelmatig informeren over de voortgang van de lopende maatwerktrajecten. Wij verwachten u in het vierde kwartaal van 2026 te informeren over de evaluatie van minimaal twee geheel doorlopen maatwerktrajecten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
A.Th.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

Bijlage 1: Gewijzigde "Richtlijn voor gesprekken met gemeenten"

Bijlage 2: Stroomschema proces maatwerk

Bijlage 1 (Gewijzigde) Richtlijn voor gesprekken met gemeenten

Bijlage bij registratienummer 2466994/2467001

**Datum GS vergadering: 11 maart 2025**

**Registratienummer: 2276049/2380857**

# Uitgangspunten en werkwijze maatwerk ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

# Richtlijn voor gesprekken met gemeenten

# Inhoud

1. Aanleiding maatwerk in Beschermd Landschap ..... 3
2. Uitgangspunten voor maatwerk ..... 5
3. Instrumenten per maatwerklocatie ..... 7
4. Proces ..... 8
5. Overige acties ..... 10

# 1. Aanleiding maatwerk in Beschermd Landschap

Met name rond kleine kernen die geheel omsloten zijn door beschermd gebied (zoals NNN en Beschermd Landschap (BL)) is regelmatig de vraag om toch meer dan 25 woningen te mogen bouwen. Dit kan om uiteenlopende redenen zijn, bijvoorbeeld omdat de gemeente aangeeft dat binnenstedelijke woningbouw niet (snel) realiseerbaar is, er op die plek grond beschikbaar is, omdat jongeren in het dorp willen blijven wonen of vanwege de wens om met een aantal woningen voorzieningen te behouden.

PS hebben besloten meer ruimte te bieden voor woningbouw tot 25 woningen aan de randen van kernen en dorpen in de regels voor het Landelijk gebied en BL door de regels in de Omgevingsverordening aan te passen. Het college wil woningbouwlocaties van meer dan 25 woningen binnen het BL in bijzondere gevallen mogelijk maken door middel van maatwerk onder aanvullende voorwaarden, wanneer dit bijdraagt aan de leefbaarheid, vitaliteit en de voorzieningen van de kern of het dorpslint waaraan gebouwd wordt.

Maatwerk wordt niet ingezet om de grote woningbouwopgave op te lossen. Er is op het niveau van de regio's in principe geen noodzaak tot grootschalige woningbouwlocaties in BL, gezien de ruime bestaande plancapaciteit in Noord-Holland. Een belangrijke reden dat plannen niet van de grond komen heeft te maken met het gebrek aan ambtelijke capaciteit bij gemeenten en niet een tekort aan plannen. Alleen de regio West-Friesland heeft een tekort aan plancapaciteit, maar ook hier wordt de oplossing niet in BL gezocht. Het kan *binnen* een regio wel zo zijn dat een gemeente onvoldoende mogelijkheden heeft voor woningbouw, terwijl dit bijvoorbeeld vanuit de betaalbaarheidsdoelstelling en huisvesting van aandachtsgroepen en de leefbaarheid en vitaliteit van een kern wel wenselijk kan zijn.

Deze uitgangspunten zijn op 13 januari 2025 besproken in de PS commissie Ruimte. Tijdens de PS vergadering van 3 februari zijn moties ingediend. De aangenomen moties zijn verwerkt in deze notitie. De moties hadden betrekking op het opnemen van 30% sociale woningbouw zoals dat met een amendement is toegevoegd aan de regels van het BL in de Omgevingsverordening voor woningbouw tot 25 woningen. Ook is met een motie gevraagd om bij de afweging de aardkundige waarden en cultuurhistorische waarden zoals landschapsstructuur en de nabijheid van kastelen, landgoederen, molens en stolpenlinten in ogenschouw te nemen. Dit is in de uitgangspunten voor maatwerk verwerkt.

In het coalitieakkoord is hierover het volgende opgenomen: "Het grootste deel van de benodigde 184.000 woningen kan binnenstedelijk worden gebouwd. Onder voorwaarden willen we in deze provincie buitenstedelijk mogelijkheden creëren voor woningbouw in aansluiting op bestaande bebouwing. Daarom bieden we ruimte aan initiatieven aan de randen van bebouwing, waaronder dorpen en kernen, om in de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau te versterken. Uitbreidingen moeten passen bij de identiteit en omvang van de gemeente en de regio [...]".

Bij het verbeteren of behouden van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau denken we aan woningbouw die bijvoorbeeld:

- de doorstroming in kern/dorpslint bevordert, bedoeld is voor doelgroepen zoals gezinnen met jonge kinderen, jongeren of ouderen (uit de kern of dorpslint),
- een bijdrage levert aan het in stand houden van voorzieningen zoals sport, cultuur, verenigingsleven, onderwijs, winkelaanbod (MKB, horeca).

In de Omgevingsvisie NH2050 (2018) staat het voorzieningenniveau en bereikbaarheid van dorpen en regio's omschreven als een van de belangrijkste 'bewegingen'. Om 'Sterke kernen, sterke regio's' te behouden en te versterken is het van belang om regionale netwerken te ontwikkelen die complementair zijn aan elkaar. Daarbij zijn krachtige centrumsteden van cruciaal belang voor de leefbaarheid van de hele regio. Kleinere kernen vervullen een aanvullende rol, passend bij hun eigen identiteit en woon- en werkmilieu. Versterking van de relatie met het landschap kan helpen de identiteit van een kern krachtiger te maken.

In deze notitie zijn achtereenvolgens de volgende aspecten met betrekking tot maatwerk voor woningbouw in BL nader uitgewerkt:

- de uitgangspunten voor maatwerk
- de instrumenten om maatwerk mogelijk te maken
- het proces (de te doorlopen stappen)
- overige acties in het kader van maatwerk

## 2. Uitgangspunten voor maatwerk

De uitgangspunten die gelden om een locatie door middel van maatwerk in BL mogelijk te maken, zijn nader uitgewerkt door GS. Deze notitie is een richtlijn voor de gesprekken met gemeenten over woningbouw in BL. De uitgangspunten helpen ook bij een objectieve beoordeling van de plannen. Aan de hand van de uitgangspunten kan gemotiveerd worden of een plan wel of niet voor maatwerk in aanmerking komt.

**Voor maatwerk geldt in ieder geval het volgende:**

- Er is in vrijwel alle regio's voldoende harde en zachte plancapaciteit en waar dit niet het geval is, zijn er voldoende mogelijkheden voor woningbouw buiten beschermd gebied;
- Voor locaties tot en met 25 woningen zijn in de nieuwe regels in de Omgevingsverordening al mogelijkheden om onder voorwaarden in BL te bouwen;
- Er moet dus sprake zijn van bijzondere omstandigheden waarom toch tot het bouwen van meer dan 25 woningen wordt overgegaan en de bescherming van het BL wordt losgelaten;
- Het principe blijft: eerst binnenstedelijk, dan buiten de beschermingsregimes en pas als het echt niet anders kan onder voorwaarden in BL. Hiermee wordt meer ruimte geboden maar wordt ook voorkomen dat landschap te veel of onnodig wordt aangetast;
- Maatwerkoplossingen mogen niet ten koste gaan van de ontwikkeling van de grotere bouwprojecten binnenstedelijk en buiten beschermd gebied;
- En maatwerk mag niet leiden tot ongebreidelde groei van woningbouw in BL;
- Maatwerk is geen regulier beleid en wordt niet opgenomen als regel in de Omgevingsverordening. Het gaat altijd om plannen waarover het gesprek wordt gevoerd met de betreffende gemeente en GS - gehoord hebbende PS - een besluit moeten nemen.

**Daarnaast gelden ook voor maatwerk de voorwaarden die in de regels zijn genoemd voor woningbouw van maximaal 25 woningen in BL. gelden. Dit zijn:**

- De woningbouw draagt bij aan het behouden of versterken van de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of dorpslint;
- Het woningbouwprogramma moet passen binnen en bijdragen aan de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente, inclusief het in de woondeals afgesproken aandeel betaalbaar;
- De ontwikkeling moet voldoen aan de realisatie van minimaal 30% sociale huur bij nieuwbouw doordat de ontwikkeling zelf voor 30% uit sociale huurwoningen bestaat of doordat de woningvoorraad op het niveau van de betreffende kern of dorpslint reeds bestaat uit 30% sociale huurwoningen of doordat de woningvoorraad op gemeenteniveau reeds bestaat uit minimaal 30% aan sociale huurwoningen of dat de sociale huurwoningen op gemeenteniveau binnen twee jaar in een ander project worden gecompenseerd;
- Het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten (mitigatie) en rekening houden met, zoveel mogelijk compenseren van en voortbouwen op de kernkwaliteiten in de planuitwerking (in combinatie met ruimtelijke kwaliteitseis);
- Geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels;
- Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen;
- Het compenseren van afname van water, groen en biodiversiteit, voor zover mogelijk in de uitwerking van het betreffende plan en de resterende afname op een locatie elders in de gemeente.

**Aanvullende uitgangspunten voor maatwerk zijn vervolgens:**

*Algemene uitgangspunten*

- Het moet gaan om haalbare locaties, passend binnen (andere dan het BL) wetten en regelgeving, zoals bijvoorbeeld de ruimtelijke kwaliteitseis, die ook in de Omgevingsverordening is opgenomen voor nieuwe bebouwing in het landelijk gebied en BL;

- Plannen worden altijd integraal en in samenhang met andere opgaven bekeken, zoals mobiliteit, energie, natuur, landschap, landbouw en klimaat;
- Bij de beoordeling van het maatwerk voor woningbouw in BL worden ook de volgende kernkwaliteiten in ogenschouw genomen: aardkundige waarden, cultuurhistorische waarden zoals landschapsstructuur en de nabijheid van kastelen, landgoederen, molens en stolpenlinten;
- Er moet binnen af te spreken tijd worden overgegaan tot realisatie (start bouw). Als niet tijdig wordt gerealiseerd, dan vervallen de afspraken over de woningbouw en wordt het gebied weer als BL begrensd;
- Het woningbouwprogramma moet passen bij de maat, schaal, identiteit en voorzieningenniveau van de kern of het dorpslint waaraan gebouwd wordt.
- De ruimte die een gemeente heeft op grond van de regels van de Omgevingsverordening voor het bouwen van maximaal 25 woningen in BL, zullen wij betrekken bij de afweging voor maatwerk. Afspraken hierover worden opgenomen in de te sluiten bestuursovereenkomst tussen gemeente en provincie.

*Uitgangspunten locatiekeuze*

- De kern is nagenoeg volledig omsloten door beschermd gebied (zoals BL en NNN);
- Er zijn geen of onvoldoende binnenstedelijke mogelijkheden voor woningbouw in de kern of het dorpslint;
- Het gemeentelijk voorstel tot maatwerk past binnen een regionale visie op woningbouw in relatie tot de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen van de kernen binnen de regio.
- Indien de ontwikkeling is verdeeld over meerdere locaties, is het van belang dat de visie- en planvorming in samenhang plaatsvindt en voor alle locaties wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden.

*Uitgangspunten bereikbaarheid*

- Er is een akkoord nodig over de noodzakelijke investeringen voor de bereikbaarheid en mobiliteit;
- De gevolgen van de woningbouwontwikkeling op de doorstroming van het infrastructureel netwerk moeten in beeld worden gebracht. Hierbij moet breder worden gekeken dan de locatie zelf en regionaal worden afgestemd;
- Bij het inrichten van de wijk wordt gewerkt volgens het STOMP-ordeningsprincipe waarmee prioriteit wordt gegeven aan duurzame vormen van mobiliteit (zoals lopen, fietsen OV en deelmobiliteit) en minder prioriteit wordt gegeven aan minder duurzame vormen van mobiliteit. Dit is een landelijk bekend principe en sluit goed aan bij provinciaal mobiliteitsbeleid.

Bovenstaande is bedoeld als handreiking bij de provinciale beoordeling van initiatieven en verzoeken tot maatwerk en is niet limitatief of uitsluitend.

# 3. Instrumenten per maatwerklocatie

Een gesprek met een gemeente over een maatwerklocatie onder voorwaarden resulteert na een positief besluit normaliter in een ontgrenzing uit BL door GS, in combinatie met een bestuursovereenkomst waarin we de voorwaarden vastleggen waaronder de ontgrenzing plaatsvindt. In bepaalde gevallen wordt bij een positief besluit gebruik gemaakt van een ontheffing. Beide instrumenten worden hieronder nader toegelicht.

a. *Besluit tot ontgrenzen uit BL in combinatie met het sluiten van een bestuursovereenkomst*

   GS hebben de bevoegdheid om delen van het BL te ontgrenzen. De ontgrenzing wordt verwerkt bij de reguliere halfjaarlijkse wijzigingsronde van de Omgevingsverordening. Om te voorkomen dat na ontgrenzing toch een ander plan wordt gerealiseerd dan gewenst, wordt een bestuursovereenkomst tussen GS en de gemeente aangegaan. In een bestuursovereenkomst wordt niet alleen de positieve intentie van betrokken partijen vastgelegd, maar ook de uitgangspunten/ randvoorwaarden voor het woningbouwplan. Met de bestuursovereenkomst wordt zekerheid geboden aan betrokken partijen voor de verdere uitwerking en realisatie van het plan. Tegelijkertijd blijft er een deel van de regie in handen van de provincie. Op grond van de bestuursovereenkomst ontgrenzen GS de locatie uit BL, waarna het plan door de gemeente planologisch mogelijk kan worden gemaakt.

b. *Verlenen van een ontheffing*

   Een ontheffing mag worden toegepast om in bijzondere gevallen af te wijken van de regels die zijn opgenomen in de Omgevingsverordening. Let wel: er mogen geen beleidsregels worden verbonden aan het verlenen van een ontheffing, dat is in strijd met de systematiek van de Omgevingswet. Vooraf te bedenken (beleids)regels moeten worden opgenomen in de Omgevingsverordening zelf, maar dan is er geen sprake meer van maatwerk.

   Er zijn verschillende redenen denkbaar om ten behoeve van woningbouw toch tot een ontheffing over te gaan. Bijvoorbeeld wanneer een planinitiatief bestaat uit een beperkt aantal (bijv. 30) woningen die gerealiseerd kunnen worden zonder aantasting van de kernkwaliteiten van het BL en gelet op bijzondere omstandigheden sprake is van een situatie waarin we van de regels willen afwijken. Of wanneer een ontwikkellocatie niet passend is binnen de afgesproken uitgangspunten, maar om moverende redenen er de wens is deze toch mogelijk te maken. Een ontheffing geeft zekerheid omdat er voorwaarden aan de ontheffing kunnen worden verbonden. Zo kunnen wij zekerstellen dat de voor ons belangrijke aspecten in het plan worden opgenomen.

# 4. Proces

*Besluitvorming per maatwerklocatie*

Voor zowel het besluit tot ontgrenzing uit BL als het verlenen van een ontheffing ligt de bevoegdheid bij GS. Gezien de afspraak bij vaststelling van de Omgevingsverordening in 2020 om ontwikkelingen die 'groots en meeslepend' of 'klein en venijnig' zijn aan PS voor te leggen, ligt het in de lijn met deze afspraak om dit voor alle maatwerklocaties te doen. PS zullen daarom geïnformeerd en gehoord worden over iedere ontgrenzing (in combinatie met een bestuursovereenkomst) of ontheffing ten behoeve van woningbouw van meer dan 25 woningen in BL.

Er wordt een lijst bijgehouden met daarop alle aanvragen, de voortgang en besluitvorming. Dit wordt jaarlijks met PS gedeeld.

0. **Gemeente neemt informeel contact op met Provincie Noord-Holland**
   Voorafgaand aan een formeel verzoek is er (ambtelijk) contact tussen gemeente en provincie. Bij voorkeur zo vroeg mogelijk, bijvoorbeeld bij een eerste voornemen tot woningbouw in BL. Het is dus niet nodig dat er al een doordacht initiatief ligt bij de eerste gesprekken.

   De gesprekken over maatwerk worden in deze fase in eerste instantie nadrukkelijk gevoerd met de gemeente en niet met de initiatiefnemer/ projectontwikkelaar. In een latere fase van planvorming kan de ontwikkelende partij op uitnodiging van de gemeente eventueel deelnemen aan gesprekken. Ambtelijk wordt besproken welk proces gevolg wordt. Het proces van ontgrenzing wordt hieronder uitgewerkt. Indien in een uitzonderlijk geval een ontheffing nodig is, wordt het gebruikelijke proces voor een ontheffing gevolgd.

1. **College van burgemeester en wethouders doen een schriftelijk verzoek**
   De gemeente doet een schriftelijk verzoek voor maatwerk. In het verzoek wordt onderbouwd hoe de voorgestelde maatwerklocatie zich verhoudt tot de gestelde uitgangspunten.

2. **Provincie bereidt een integraal advies voor**
   Voor de maatwerklocaties is er een vast team van specialisten die de maatwerklocaties op eenzelfde manier beoordeelt op kansrijkheid. Dit integraal advies gebruiken GS om een besluit te nemen over de voorgedragen maatwerklocatie.

3. **Standpunt GS met betrekking tot vervolg/ principebesluit**
   GS nemen een principebesluit over de maatwerklocatie (voornemen om al dan niet medewerking te verlenen), waarbij aangegeven wordt of het kansrijk is om verder te gaan met uitwerking van de plannen. Een principebesluit is niet meer dan een schriftelijke mededeling waarin GS al dan niet een positieve grondhouding uitspreken. GS kunnen in het principebesluit uitgangspunten meegeven die belangrijk zijn voor de provincie om een besluit te kunnen nemen tot het loslaten van de bescherming van het BL waardoor woningbouw mogelijk wordt.

   PS worden per brief geïnformeerd over het principebesluit van GS. Wanneer GS een positieve grondhouding uitspreken, agenderen GS het principebesluit op de B-agenda van de Commissie Ruimte. Na het principebesluit vindt een bestuurlijk overleg plaats tussen gemeente en provincie waarin het besluit wordt besproken.

   Het kan ook zijn dat een locatie niet kansrijk is. Dan eindigt het proces en wordt de gemeente hierover geïnformeerd. PS worden dan via de C-agenda hierover schriftelijk geïnformeerd.

4. **Werksessies**
   Om het plan verder uit te werken, organiseert de gemeente werksessies met belanghebbende partijen waar ook de provincie voor wordt uitgenodigd. In de werksessies

worden (onder andere) de uitgangspunten nader uitgewerkt, ontwerpend onderzoek gedaan en schetsen gemaakt of besproken. Wij vragen indien nodig om een open boekhouding. De ARO kan tijdens deze stap om advies worden gevraagd (eenmalig).

5. **Ontwikkelstrategie**
   De gemeente stelt een ontwikkelstrategie op. Deze ontwikkelstrategie bestaat in ieder geval uit een programma met uitgangspunten, plankaders en randvoorwaarden.

6. **Bestuursovereenkomst**
   Op basis van de ontwikkelstrategie maken GS en de gemeente afspraken over de invulling van het maatwerk en loslaten van de bescherming van het BL. Deze afspraken worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst die door de gemeente en GS wordt ondertekend. PS worden hierover per brief geïnformeerd.

   Op basis van de Bestuursovereenkomst kan de locatie uit BL worden ontgrensd en kan de gemeente verder met het planologisch mogelijk maken van de ontwikkeling. In de Bestuursovereenkomst worden ook afspraken gemaakt over de termijn waarbinnen gebouwd moet worden. Als de bouw te lang op zich laat wachten vervallen de afspraken en wordt de locatie weer als BL begrensd.

7. **Aanpassen begrenzing**
   De begrenzing aanpassen gebeurt als onderdeel van de halfjaarlijkse herziening van de Omgevingsverordening en is een bevoegdheid van GS. PS wordt over de halfjaarlijkse herziening en de daarin opgenomen wijzigingen van de begrenzing geïnformeerd. Nadat de begrenzing is aangepast, kan de formele ruimtelijke procedure bij de gemeente worden gevoerd. Het plan moet overeenkomstig de afspraken zijn die gemaakt zijn in de Bestuursovereenkomst en als zodanig worden uitgevoerd.

## Tijdspad

Als goed gestuurd wordt op de data van de herziening van de Omgevingsverordening, kan binnen 1 jaar het proces doorlopen worden. Dit is grotendeels afhankelijk van de inzet van de gemeente bij het plannen van de ontwerpsessies en het opstellen van de ontwikkelstrategie.

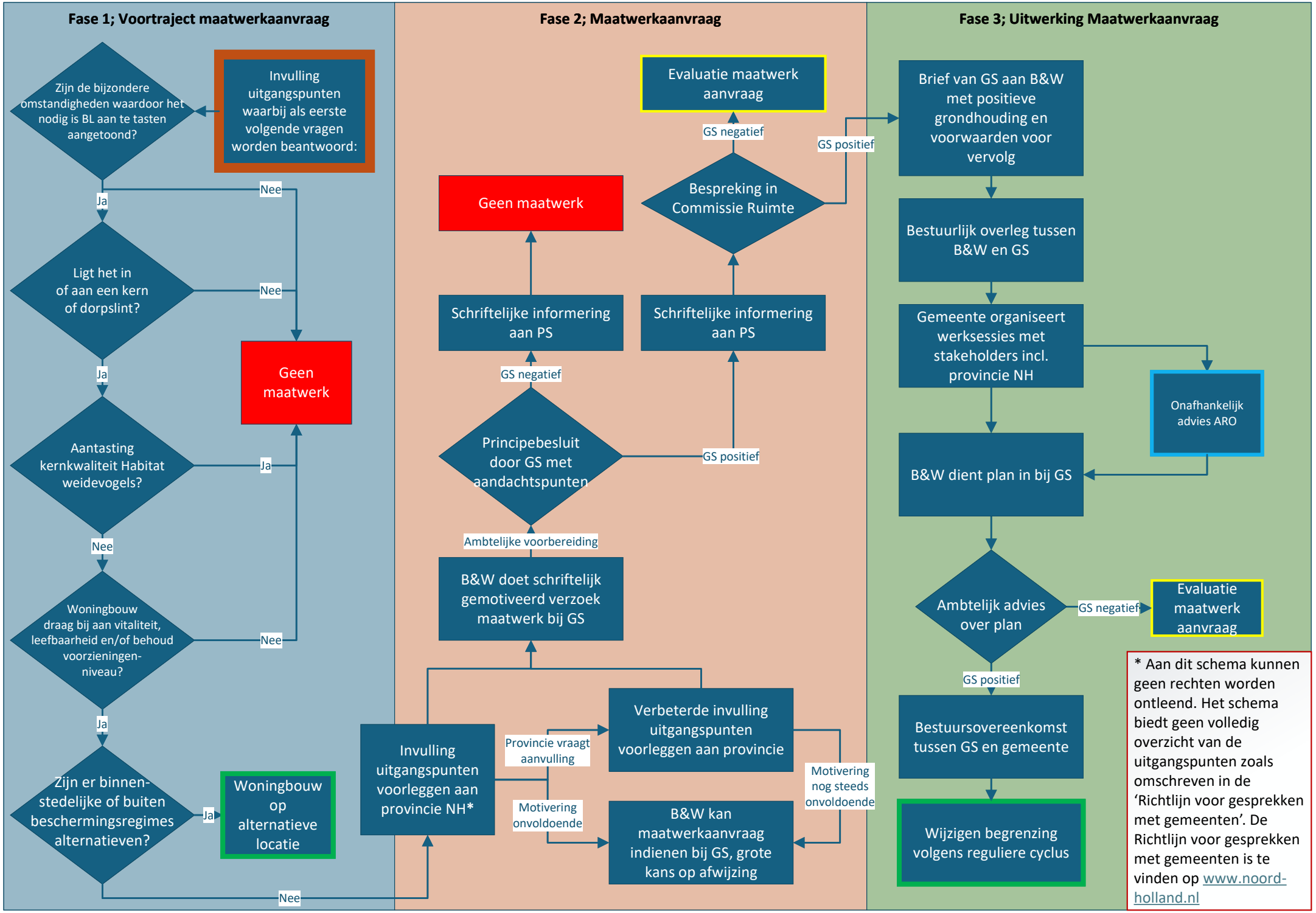
# 5. Overige acties

*Monitoring effecten*
Jaarlijks wordt gemonitord en geëvalueerd wat de effecten zijn van de doorgevoerde wijzigingen in de Omgevingsverordening en de toepassing van het maatwerk. Hierbinnen wordt ook een analyse gedaan van de impact op het landschap. Op basis van de resultaten kan een weging worden gemaakt tussen de aantasting van het landschap en andere belangen en kunnen GS eventueel besluiten een voorstel voor aanpassing van de voorwaarden voor het maatwerk te doen. De resultaten worden gedeeld met PS.

Binnen de jaarlijkse monitoring van de Omgevingsverordening zal ook bijzondere aandacht zijn voor de effecten op de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van kernen. Op dit moment loopt er ook een onderzoek naar het voorzieningenniveau in Noord-Holland, in het kader van de verkenning naar de regionale voorzieningenakkoorden. Daarnaast actualiseren we de Brede Basismonitor. Deze monitor, op basis van Brede welvaart, overlapt ook sterk met de begrippen leefbaarheid en vitaliteit.

*Leidraad Habitat voor Weidevogels*
Om verdere afname van het weidevogelgebied te voorkomen is onder de voorwaarden opgenomen dat er geen sprake mag zijn van aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels. Wat wel of geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels is, is in de beschrijvingen van de kernkwaliteiten in het BL (Bijlage Omgevingsverordening) opgenomen. In aanvulling hierop wordt een Leidraad Habitat voor Weidevogels opgesteld.

*Inzichtelijk maken invloed op infrastructuur*
Om de invloed van de nieuwe woningbouw op het infrastructurele netwerk inzichtelijk te maken zijn er mogelijkheden om met regionale verkeersmodellen waarin ruimtelijke ontwikkelingen in een regio zijn verwerkt verkeersberekeningen (bijv. VISSIM) uit te voeren. Hiermee kan eventuele congestie worden gesignaleerd en passende oplossingen worden gezocht. Hierbij is het aanleggen van nieuwe provinciale infrastructuur niet gewenst, maar moeten oplossingen worden gezocht in het verminderen, veranderen of verbeteren van de huidige mobiliteit.


Fase 1; Voortraject maatwerkaanvraag
Fase 2; Maatwerkaanvraag
Fase 3; Uitwerking Maatwerkaanvraag
Zijn de bijzondere omstandigheden waardoor het nodig is BL aan te tasten aangetoond?
Invulling uitgangspunten waarbij als eerste volgende vragen worden beantwoord:
Nee
Ja
Ligt het in of aan een kern of dorpslint?
Nee
Ja
Geen maatwerk
Aantasting kernkwaliteit Habitat weidevogels?
Ja
Nee
Woningbouw draag bij aan vitaliteit, leefbaarheid en/of behoud voorzieningen-niveau?
Nee
Ja
Zijn er binnen-stedelijke of buiten beschermingsregimes alternatieven?
Ja
Woningbouw op alternatieve locatie
Nee
Invulling uitgangspunten voorleggen aan provincie NH*
Provincie vraagt aanvulling
Verbeterde invulling uitgangspunten voorleggen aan provincie
Motivering onvoldoende
B&W kan maatwerkaanvraag indienen bij GS, grote kans op afwijzing
Motivering nog steeds onvoldoende
B&W doet schriftelijk gemotiveerd verzoek maatwerk bij GS
Ambtelijke voorbereiding
Principebesluit door GS met aandachtspunten
GS negatief
Schriftelijke informering aan PS
Geen maatwerk
GS positief
Schriftelijke informering aan PS
Bespreking in Commissie Ruimte
GS negatief
Evaluatie maatwerk aanvraag
GS positief
Brief van GS aan B&W met positieve grondhouding en voorwaarden voor vervolg
Bestuurlijk overleg tussen B&W en GS
Gemeente organiseert werksessies met stakeholders incl. provincie NH
Onafhankelijk advies ARO
B&W dient plan in bij GS
Ambtelijk advies over plan
GS negatief
Evaluatie maatwerk aanvraag
GS positief
Bestuursovereenkomst tussen GS en gemeente
Wijzigen begrenzing volgens reguliere cyclus
* Aan dit schema kunnen geen rechten worden ontleend. Het schema biedt geen volledig overzicht van de uitgangspunten zoals omschreven in de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten'. De Richtlijn voor gesprekken met gemeenten is te vinden op www.noord-holland.nl

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.S. Brasser

BEL/DE

Telefoonnummer +31235145728

esther.brasser@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

20 NOV. 2025

**Kenmerk**

2016598 / 2457630

**Uw kenmerk**

**Betreft: intentieovereenkomst voor de toekomstige Ontwikkeling van het Maritiem Vliegkamp De Kooy en de Luchthaven Den Helder**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Intentieovereenkomst voor de toekomstige Ontwikkeling van het Maritiem Vliegkamp De Kooy en de Luchthaven Den Helder.

**Inleiding**

In juni 2023 hebben het Ministerie van Defensie, de gemeente Den Helder en de provincie het Bestuursakkoord Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder gesloten. Het Bestuursakkoord is erop gericht om de noodzakelijke groei van Defensie en de nationale opgaven rond energie en veiligheid op de Noordzee te koppelen aan het versterken van stad en regio als het gaat om leefbaarheid, stedelijke ontwikkeling en economische vitaliteit. Den Helder heeft een bijzondere positie als maritiem- en luchtvaartknooppunt en de verdere ontwikkeling van de zeehaven en de luchthaven nemen in het Bestuursakkoord dan ook een belangrijke plek in.

**Achtergrond: onderzoek NLR**

In 2024 hebben de samenwerkende partijen in het Maritiem Cluster het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) opdracht gegeven onderzoek te doen naar het toekomstperspectief van de Luchthaven Den Helder, gezien het belang van de luchthaven voor zowel militaire als civiele en economische doeleinden. Doel van het onderzoek was een nieuw, toekomstbestendig perspectief voor het civiel geopereerde deel van de luchthaven te ontwikkelen. Het NLR heeft in het onderzoek een aantal marktkansen gedefinieerd, met name op het gebied van maritieme drones en onbemande helikopters, zowel civiel als militair, duurzame brandstoffen als onderdeel van verduurzaming van de luchtvaart en onderwijs.
Door goede samenwerking civiel-militair kan Den Helder uitgroeien tot de plek waar de maritieme drones van de toekomst worden ontwikkeld, getest en ingezet. Dit omvat onder meer het stimuleren van schone en

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

stille luchtvaarttechnologie en het versterken van energie-efficiënte voorzieningen op en rond de luchthaven.

**Intentieovereenkomst: opmaat naar samenwerkingsovereenkomst**

Het College heeft een intentieovereenkomst gesloten met het Ministerie van Defensie en de Gemeente Den Helder. Hiermee spreken de partijen de intentie uit om de verdere ontwikkeling van het Maritiem Vliegkamp De Kooy en Luchthaven Den Helder actief te ondersteunen. Daarbij staat samenwerking centraal, zodat kansen voor synergie in de bedrijfsvoering, in innovatie en onderzoek en strategische ruimtelijke ontwikkelingen waar mogelijk gezamenlijk civiel-militair worden opgepakt en uitgevoerd. Dit zoals ook gebeurt rond de ontwikkeling van de havens in het Maritiem Cluster Den Helder. Met de intentieovereenkomst willen de drie partijen ook nadrukkelijk de ministeries van Klimaat en Groene Groei (KGG) en Infrastructuur en Waterstaat (I&W) uitnodigen om onderdeel te worden van de tot stand te brengen samenwerkingsovereenkomst.

Een volgende stap is dat Ministerie van Defensie, Gemeente Den Helder en de provincie toewerken naar een Samenwerkingsovereenkomst voor de civiel-militaire samenwerking bij de Ontwikkeling Luchthaven Den Helder. Dit als nadere uitwerking en ter versterking van het in 2023 gesloten Bestuursakkoord. In deze aanvulling op het Bestuursakkoord zullen de gezamenlijke belangen, verantwoordelijkheden en vervolgstappen verder worden uitgewerkt, zodat de doorontwikkeling van het Maritiem Vliegkamp De Kooy en Luchthaven Den Helder zorgvuldig en in samenhang kan plaatsvinden.

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**
A.H. Orlowski
BEL/WSO

Telefoonnummer +31235143723
orlowskia@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

27 NOV. 2025

**Kenmerk**
2455997/2456000/

**Uw kenmerk**

**Betreft: Verlenging woonakkoorden**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Verlenging woonakkoorden

**Inleiding**

Regio's in Noord-Holland en Gedeputeerde Staten zijn woonakkoorden aangegaan, waarin regionale woningbouwafspraken staan. Deze regionale afspraken zijn een vereiste conform de Omgevings-verordening NH 2022 voor woningbouw in Landelijk gebied of bij meer dan 25 woningen in stedelijk gebied (art. 6.13, lid 1 en 2).

Zoals bedoeld in de Wet versterking regie volkshuisvesting werken provincie en gemeenten aan volkshuisvestingsprogramma's. In het regionale volkshuisvestingsprogramma wordt de regionale afstemming op verplichte onderdelen geborgd. Dit nieuwe regionale volkshuisvestingsprogramma, waar ook regionale afspraken conform de OV NH 2022 worden opgenomen, is nog niet formeel in werking getreden. De huidige woonakkoorden zijn in de regio's nog een korte tijd geldig en lopen dan af.

Aangezien de geldigheidsduur van de woonakkoorden binnenkort afloopt, hebben wij deze verlengd tot 31 december 2027, of zoveel eerder als de regionale volkshuisvestingsprogramma's in werking treden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

**Tot slot**

Om de geldigheidsduur van de woonakkoorden te verlengen hebben wij een besluit genomen en de regio's een brief gestuurd.

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**

P. van Son

BEL/WSO

Telefoonnummer +31658990282
patrick.van.son@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

23 DEC. 2025

**Kenmerk**

2366248/2464036

**Uw kenmerk**

**Betreft: Wijziging UVR flexibele schil versnelling woningbouw 2025**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
GS-besluit Wijziging UVR flexibele schil versnelling woningbouw 2025

Door personeelstekort bij gemeenten loopt de uitvoering van woningbouwplannen regelmatig vertraging op. Om die reden hebben wij in februari 2025 een Uitvoeringsregeling flexibele schil versnelling woningbouw. Via de regeling wordt 50% van de externe inhuurkosten van gemeenten gedekt voor de uitvoering van woningbouwprojecten en gebiedsontwikkelingen.

De regeling loopt in 2025 en 2026 en heeft een subsidieplafond van € 8.694.972,-. Dit bedrag bestaat deels uit middelen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en deels uit provinciale gelden. Gemeenten leveren binnen elke goedgekeurde aanvraag zelf ten minste 50% cofinanciering.

Het afgelopen jaar hebben veel gemeenten gebruik gemaakt van de flexibele schilregeling. In 2025 is voor bijna € 7 miljoen aangevraagd waarmee ruim 60 woningbouwprojecten en gebiedsontwikkelingen worden ondersteund. Binnen deze projecten worden zo'n 62.000 woningen gerealiseerd, waarbij een groot deel uiterlijk in 2030 moet starten met de bouw. Binnen de Poort van Hoorn kon bijvoorbeeld begonnen worden met de bouw van ruim 600 woningen binnen het Pelmolenpad. Gemeenten als Velsen en Medemblik hadden een tekort aan projectleiders. Dankzij de regeling konden zij verder met woningbouwprojecten door externe projectleiders in te huren. Ook in de Nieuwe Kern in Ouder-Amstel is afgelopen jaar gewerkt aan de voorbereiding van de ruimtelijke procedures. Dit als voorbereiding op de bouw van 6000 woningen. Dit was mede mogelijk dankzij de regeling. Deze projecten dragen daarmee bij aan de uitvoering van de Woondeals Noord Holland Noord en Metropoolregio Amsterdam.

Om te zorgen dat er ook in 2026 nog voldoende budget beschikbaar is om gemeenten te ondersteunen wordt via het GS-besluit Wijziging UVR flexibele schil versnelling woningbouw 2025 het subsidieplafond opgehoogd met € 2.000.000,-.

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 gemeenten worden geïnformeerd over de gewijzigde flexibele schilregeling via het Team Gebiedsontwikkeling. De provinciale gebiedsontwikkelaars voeren ook de inhoudelijke gesprekken met gemeenten over de flexibele schil.

**Vervolg**

Gemeenten kunnen voor 2026 nog tot 1 oktober 2026 een flexibele schilaanvraag indienen binnen de huidige Uitvoeringsregeling.

Ook voor 2027 en 2028 is nog budget gereserveerd op de begroting i.r.t. de ondersteuning van gemeenten op het gebied van capaciteit voor het realiseren van onze gezamenlijke doelen op het gebied van woningbouw. Uiteindelijk moeten gemeenten ondersteund worden door personeel vanuit het projectmanagementbureau van de provincie. Deze levert dan vaste mensen aan gemeenten zodat deze minder afhankelijk zijn van tijdelijke inhuur. Hierdoor blijft kennis ook beter behouden.

**Besluit**

Ons college heeft op 16 december 2025 besloten:

1. De gewijzigde Uitvoeringsregeling subsidie flexibele schil versnelling woningbouw Noord-Holland 2025 vast te stellen;

2. De gewijzigde Uitvoeringsregeling subsidie flexibele schil versnelling woningbouw Noord-Holland 2025 bekend te maken in het Provinciaal blad.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk